
Somnolencia, salud mental y condiciones laborales en operarios del transporte público de la Ciudad de México

ROSELIA ARMINDA ROSALES FLORES
CLAUDIA ALICIA LÓPEZ ORTIZ

Se trata de un estudio transversal y descriptivo que aborda elementos de la salud mental y las condiciones laborales de los conductores de transporte público de mediana y baja capacidad. Las exigencias como dimensión de las condiciones laborales (jornada laboral, supervisión estricta, salario) tienen relación con los hábitos de sueño, fatiga, estrés laboral. A su vez, estos factores se vinculan con ansiedad y depresión, expresión de sufrimiento psíquico. Se aplicaron cuestionarios a los operarios de transporte de baja y mediana capacidad para indagar la sintomatología asociada al sufrimiento psíquico. Se encontró que 50% refirieron preocupación por el futuro; 42%, por su salud; 89%, poca confianza en sí mismos; 32%, fatiga, y 8%, somnolencia excesiva.

PALABRAS CLAVE: somnolencia, salud mental, transporte público

Sleepiness, mental health and working conditions in public transport operators in Mexico City

This is a cross-sectional and descriptive study that addresses elements of mental health and working conditions of medium and low capacity public transport drivers. The requirements as a dimension of working conditions (working hours, strict supervision, salary) are related to sleep habits, fatigue, work stress. In turn, these factors are linked to anxiety and depression, expressions of mental suffering. Questionnaires were applied to transport operators of low and medium capacity to inquire into symptoms associated with mental suffering. It was found that 50% reported concern for the future; 42%, concern for their health; 89%, low self-confidence; 32%, fatigue, and 8%, excessive sleepiness.

Keywords: State, drowsiness, mental health, work, transportation, drivers

Introducción

Las condiciones de trabajo en la actualidad se caracterizan por su flexibilidad laboral, la inseguridad del empleo y la disminución del poder adquisitivo, particularmente en el llamado trabajo informal, el cual es fuente de empleo sobre todo para la población con altos índices de marginalidad. En el caso de los operadores de transporte público, la informalidad laboral, como expresión de procesos sociales de mayor magnitud, puede tener un efecto significativo sobre las condiciones de trabajo, de vida y de salud. Estas condiciones reflejan la calidad de vida, por lo que es necesario conocer cómo estas determinan los procesos de salud-enfermedad en este colectivo.

La calidad de vida se expresa en la satisfacción de las necesidades vitales de las que pueden gozar los sujetos. Es en este sentido que, por ejemplo, el sueño y la salud están íntimamente relacionados. Cumplir con las horas de sueño que brinden bienestar a las personas, es decir, que no sientan somnolencia y cansancio después de haber dormido, es muy importante, particularmente para personas que requieren de atención y concentración en las actividades que realizan, en especial para aquellas relacionadas con la toma de decisiones en situaciones de emergencia, ya que la sintomatología asociada al mal dormir conlleva a cometer errores y sufrir accidentes porque la falta de sueño y en general cualquier trastorno del sueño provocan alteraciones sensomotoras comparables a aquellas provocadas por el consumo de alcohol con niveles equivalentes a 0.8 gramos de alcohol por litro de sangre (National Highway Traffic Safety Administration, 2019) y la tendencia a distraerse continuamente (Pérez, R. y Núñez, L., 2014).

Varios estudios sobre operarios del transporte público han asociado la somnolencia y fatiga con accidentes vehiculares y otras sin-



tomatologías como los trastornos músculoesqueléticos (Durante, R. y Velasco, E., 2017), así como con desórdenes psicológicos tales como depresión, ansiedad, agotamiento y estrés (López H., Carrera C., Eurrieta M., et al., 2018; Oviedo, N., Sacambuy, J., Matabanchoy, S. y Zambrano, C., 2016).

La somnolencia y la fatiga son de las principales causas de accidentes vehiculares, ya que los conductores que presentan alguno de estos síntomas refieren disminución en el nivel de atención y concentración durante el manejo, lo que provoca la pérdida de la capacidad de respuesta ante condiciones que exigen reacciones inmediatas.

Las investigaciones arrojan la información suficiente para demostrar que las jornadas laborales extenuantes generan condiciones de cansancio, fatiga y somnolencia en los operarios, y los exponen a accidentes vehiculares (Caso, A., Rey de Castro, J. y Rosales, M., 2014). La principal causa que refieren los operarios de transporte público sobre accidentes o que los coloca en situaciones en que están a punto de sufrirlos es el cansancio, la fatiga y la somnolencia debida a una privación aguda y crónica del sueño y provocada por la rotación desordenada de horarios condicionados por sus jornadas laborales, así como un lapso de hasta cinco horas de conducción sin descanso (Rosales, R. A., Mendoza, J. M., Granados, J. A. y Zúñiga, A., 2018).

Varios autores coinciden en sus investigaciones en que las causas asociadas a los trastornos de somnolencia y fatiga son el descanso y la jornada laboral, cuando el descanso oscila entre 5 y 6 horas al día y las jornadas laborales son superiores a 16 horas diarias. Así mismo, hay factores que potencializan estos trastornos, como los años de conducción,

las horas semanales de manejo, los lapsos de descanso durante la jornada laboral, la supervisión estricta, la insatisfacción laboral y posiblemente la vibración de todo el cuerpo (Guevara, K. y Torres, E., 2016; Peña, K., 2017).

Los síntomas que refieren los operarios relacionados con la somnolencia y la fatiga son “pestañear” y “cabecear”. Sobre este aspecto, uno de los estudios arroja que entre los conductores el 45% pestañeaba y 30% cabeceaba durante su jornada laboral. El 75% refirió cansancio y somnolencia, síntomas que expresan la fatiga y que se han relacionado con la actividad laboral, ya que un alto porcentaje conduce hasta cinco horas sin detenerse. Aunado a ello se han encontrado prevalencias altas de depresión y ansiedad, relacionados con las condiciones laborales de los conductores del transporte público (Caso, A., Rey de Castro, J. y Rosales, M., 2014).

Tomando como referencia lo anterior, en este estudio se tiene la finalidad de explorar las condiciones laborales, de salud, sueño y fatiga y otras problemáticas de salud psíquica. Para ello se aplicó una encuesta que recaba datos sociodemográficos, información sobre las condiciones laborales en sus dimensiones de riesgos y exigencias, y elementos de salud física y mental: somnolencia diurna, sintomatología asociada a estrés y el inventario de ansiedad de Beck (BAI) para evaluar tanto la ansiedad como la depresión, y preguntas para abordar las condiciones de salud.

Metodología

Se diseñó un estudio cuantitativo, descriptivo y transversal en el marco del Laboratorio de Fisiología Médica e Investigación

Sociomédica. El levantamiento de datos se realizó de julio de 2017 a julio de 2019. Se retomó la encuesta de sueño de Epworth (Johns M. W., 1991) que indaga los problemas para permanecer despierto y posibilidad de pestañear, el cuestionario de Seppo Aro para evaluar estrés (Seppo A., 1980), y el BAI (Beck, A. y Steer, R., 2011). También se realizó un interrogatorio para evaluar las condiciones de salud y fatiga (Caso, A., Rey de Castro, J. y Rosales, M., 2014). Asimismo, se realizaron preguntas para averiguar las condiciones laborales.

El primer apartado de la encuesta indaga datos sociodemográficos, como sexo, edad, estado civil y personas con las que vive el operario, con el propósito de reconocer los rasgos principales del perfil de la población. También se indaga el número de horas que trabajan, para conocer cómo distribuyen su tiempo.

Sobre las características de su trabajo como operarios de transporte se les pregunta si son propietarios o no del vehículo, su experiencia como conductores y si es el único trabajo que realizan, así como las horas de su jornada laboral, con el objetivo de conocer sus condiciones laborales.

Sobre riesgos y exigencias se indagan aquellos factores que en otras investigaciones se ha encontrado que impactan en la salud de los operarios: cambios bruscos de temperatura, ruido, vibraciones, luz, ventilación, horas de conducción sin descanso, organización laboral, valoración y satisfacción del trabajo, salario y acceso a servicios de salud.

De los cuestionarios que buscan sintomatología asociada a la ansiedad, depresión, estrés y somnolencia se retoman aquellos elementos que refieren un mayor porcentaje.

Para el reclutamiento de los informantes, se les indicó el objetivo del estudio y se garantizó la confidencialidad de sus datos personales, así como el uso exclusivo para los fines de la investigación. Fueron encuestados 216 operarios de transporte público de la Ciudad de México.

El análisis estadístico se realizó en el programa Excel. Se obtuvieron estadísticas descriptivas para determinar la prevalencia de las condiciones laborales y de salud.

Resultados

En total fueron encuestados 216 operarios. El porcentaje más alto con respecto a la edad es en el rango de 20 a 30 años, con 33%; de 40 a 50 años representan el 26%; de 51 a 60 años, un 23%; y de 60 a 70 años, 18%. Se encontró que el 57.8% están casados. De ellos, la mayoría de sus parejas se dedican al hogar (53%); le siguen las que se encuentran trabajando (38%) y las que están desempleadas (3%). Viven en unión libre 14.35%, es decir, 27 operarios. De todos los operarios, 11% refirieron estar solteros (Tabla 1). El 23% de los choferes terminó la educación media superior, el 2% tiene estudios de licenciatura trunca y 1% refirió tener estudios de educación superior completa; el 74% cuenta con educación básica (primaria y secundaria), ya sea completa o trunca. El 46% de los operarios mencionó vivir con una a tres personas, seguidos del 32% que vive con cuatro a seis personas, y 7% vive hasta con siete a nueve personas. De los operarios que mencionaron tener hijos, el 49% de ellos tiene hijos menores de 18 años que aún viven con ellos. El 57% de los operarios refiere que destina al menos de dos a tres horas a la semana para la recreación.

Respecto a las características laborales, el 79% refiere que el trabajo de conductor

de transporte público es permanente y lo consideran su principal actividad; 10% refiere que tiene de 26 a 30 años de experiencia, el 19% lleva trabajando como operario de 11 a 15 años y 17% tiene entre seis y 10 años. El 76% de los operarios son dueños de su unidad, y el 24% de los operarios que no son dueños de la unidad mantienen una relación laboral en la que trabajan para una sola persona y en un solo vehículo.

Tabla. 1 Características sociodemográficas y laborales de los operarios.

Variable	Prevalencia
Estado civil	
Casados	58 %
Unión libre	31 %
Solteros	11 %
Condiciones laborales	
Trabajo principal	79%
Dueños de la unidad	76%
Jornada laboral > 8 h diarias	63%

Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta aplicada.

Sobre el apartado de riesgos y exigencias se obtuvo que 63% de los conductores tienen una jornada laboral de 11 a 16 horas y su semana laboral consiste en un mínimo de cinco días, lo que los expone de forma permanente y continua a los riesgos: el porcentaje de operarios que indican que les molestan los cambios bruscos de temperatura es 71%; además del ruido (65%), vibraciones (53%), problemas con la iluminación (38%), falta de ventilación (48%) y, respecto a las exigencias particulares de la actividad, el 57% indica no tener un descanso adecuado, el 34% refiere que conducen sin descanso más de ocho horas, el 50% lo hace hasta cinco horas y el 16% conduce más de 11 horas sin descanso; pero el 79% refiere que toma recesos laborales de 10 a 30 minutos obligatorios, por la organización de la ruta o sitio en el que trabajan. La satisfacción laboral se evaluó al preguntar acerca de la organización de su ruta o base; el 44% de los participantes la consideran regular.

No obstante, en contrapartida, en cuanto a la percepción sobre la toma de decisiones de cómo realizar su trabajo, el 91% refiere autonomía; sobre la importancia de su trabajo, el 89% indica que su trabajo es valorado por sus jefes y usuarios y el 44% dijo que percibía una supervisión estricta. Por lo que en términos generales, los operarios encuestados refieren sentirse satisfechos en su trabajo. Cabe señalar que los operarios, aun siendo dueños de la unidad, reconocen como “jefe” o “superior” a los supervisores de los sitios a

los cuales están afiliados. Este tipo de organización laboral para operar los taxis les da a los choferes tanto obligaciones como derechos, que algunos viven como vigilancia; no obstante, experimentan la autonomía en el sentido de que pueden acordar el número de viajes y los turnos en los que desean trabajar dentro de los límites que impone la organización del sitio y las necesidades específicas de ingreso de cada operario, por lo que pueden alargar en horas la jornada (Tabla 2).

El ingreso es de 1,100 a 3,000 pesos a la semana. El 71% tiene que cubrir cuotas, ya sea por el arrendamiento de la unidad o por pertenecer a una ruta o base.

En servicios de salud refirieron estar afiliados al seguro popular (50%), Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) (7%), Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (ISSSTE) (4%), el 19% acude a servicios privados y 20% a consultorios de farmacia.

Tabla 2. Riesgos de los operarios del transporte público y exigencias a las que se ven sometidos.

Riesgos	Prevalencias
Cambios bruscos de temperatura	71%
Iluminación	38%
Ruido	65%
Vibraciones	53%
Exigencias	Prevalencias
Jornadas >40 (sin tiempo para sueño y recreación)	57%
Realizar la actividad sin descanso (+ de 8 horas)	34%
Supervisión estricta	44%

Fuente: elaboración propia a partir de encuesta.

Sobre las condiciones de salud, el 15% refirió algún problema del sistema circulatorio [cicatrización retardada, palpitaciones, fragilidad vascular, edema en miembros inferiores, hemorragias oculares]; del interrogatorio sobre el sistema digestivo, 32% refirió sintomatología asociada a enfermedad ácido-péptica; en trastornos osteomusculares el 28% refirió mialgias y artralgias; 15% refirió haber padecido de luxaciones y 24% fracturas; el 23% refirió dolor en la región dorso-escapular. El 35% refirió cefalea tensional; 19% fosfenos; 23% calambres; 15%, acúfenos (Tabla 3).

Tabla 3. Condiciones de salud física y mental en operarios de transporte público.

Condiciones de salud	Prevalencias
Sintomatología asociada al Sistema Circulatorio	15%
Sintomatología asociada al Sistema Digestivo	34%
Osteomusculares	28%
Sintomatología asociada a la ansiedad	
Alterado	31%
Preocupación por el futuro	50%
Preocupación por la salud	42%
Sintomatología asociada a la depresión	
Poca energía	47%
Poca confianza en sí mismo	89%
Sin buena actitud por las mañanas	89%
Sintomatología asociada al estrés	
Ardor en la boca del estómago	32%
Fatiga	32%
Irritabilidad	22%
Somnolencia	
Somnolencia excesiva	8%

Fuente: elaboración propia a partir de encuesta.

De la sintomatología asociada a la ansiedad, se encontró que 31% refiere sentirse alterado, nervioso o en tensión; el 50% vive con preocupación por el futuro, el 22% indicó sentirse irritable; el 19% refiere dificultades para relajarse, y el 42% refiere sentir preocupación por su salud (Tabla 3). El 16% afirma que tiene dificultades para dormir. De acuerdo con la escala BAI, el 18% de la población encuestada presenta sintomatología asociada a la ansiedad. No obstante, al preguntar directamente si padecen ansiedad, solo el 3% dijo que sí.

Para la sintomatología asociada a la depresión el 47% refirió poca energía, 16% poco interés por temas que antes le apasionaban, el 89% comentó no tener confianza en sí mismo, el 11% afirmó sentirse desesperanzado, 17% dijo tener dificultades para concentrarse, 14% refirió pérdida de peso, 24% se despertó muy temprano en la última semana, 19% se sintió enlentecido, 89% indicó no sentirse bien o con buena actitud por las mañanas. De acuerdo con la escala BAI, el 16% de los operarios encuestados presenta depresión probable. Sin embargo, solo el 8% dijo sentirse deprimido (Tabla 3).

Acerca de la sintomatología asociada al estrés se encontró que 32% presenta ardor en el estómago; 12%, pérdida de apetito; despertarse durante la noche, 22%. El 9% refirió pesadillas, 15% temblor o sudoración; 11% sudoración excesiva sin haber realizado esfuerzo físico. El 11% refirió falta de aire sin haber realizado esfuerzo físico; falta de energía, 22%; el 32% reportó fatiga o debilidad; el 21% refirió nerviosismo y 22% irritabilidad (Tabla 3).

La somnolencia se examinó con la escala de Epworth. La encuesta evalúa la probabilidad de quedarse dormido algunas veces mientras se realiza alguna actividad. Actividades que indicaron los operarios: viendo televisión y comiendo (29%); sentado en algún lugar público como en el cine (17%); como pasajero en un transporte durante un viaje de más de una hora sin paradas (30%); recostado para descansar por la tarde (40%); sentado y platicando con alguien (12%); sentado tranquilamente después de una comida sin consumo de bebidas alcohólicas (27%); manejando un carro, pero detenido por unos minutos en el tráfico (9%); sentado y viendo televisión (24%). De acuerdo con la escala de Epworth, el 8% presenta una somnolencia excesiva (Tabla 3).

Conclusiones

La pauperización de las condiciones laborales a nivel global se expresa en el ingreso de los trabajadores, en la extensión de la jornada laboral y en las casi nulas prestaciones sociales, lo cual se manifiesta en daños a la salud: fatiga, estrés, trastornos del sueño y enfermedades crónico-degenerativas. En el estudio se observa que los operarios trabajan hasta cinco horas sin descanso y dedican a la recreación solo dos a tres horas a la semana.

Estas formas de organización laboral conducen a nuevas formas de exposición a riesgos y exigencias, y estos a su vez han transformado los perfiles patológicos de los trabajadores, los cuales se expresan en manifestaciones fisiológicas y psíquicas particulares. Sumado a las jornadas largas, que representan más de 40 horas semanales, de acuerdo con lo propuesto por organismos como la Organización Internacional del Trabajo (OIT, 2005), los operarios encuestados refirieron supervisión estricta al interior de los sitios de transporte público de baja y mediana capacidad a los cuales están afiliados y descontento con la organización laboral, elementos que potencializan las manifestaciones fisiológicas relacionadas con el sufrimiento psíquico, como estrés, ansiedad, depresión e insomnio. No obstante, valoran positivamente contar con autonomía laboral en el sentido que se ha mencionado de que pueden elegir cuándo y cómo trabajar, aunque esas decisiones estén en función del ingreso y la organización laboral, además del reconocimiento de los usuarios y jefes.

En este estudio se concluye que, a pesar de que la percepción individual donde la mayoría afirma que su salud no es mala, hay una serie de datos que permiten inferir que los operarios muestran daños a la salud; particularmente, en cuanto a la salud mental: se observan porcentajes altos en la sintomatología asociada al estrés y otros problemas psíquicos que podrían estar alterando el buen dormir, de tal forma que no están reponiendo su fuerza de trabajo. Esto último es muy importante para el ámbito en que se desarrollan, dadas las consecuencias negativas que representan los accidentes vehiculares.

Los porcentajes encontrados sobre los riesgos (ruido, vibraciones y cambios bruscos de temperatura), así como como las exi-

gencias (jornada laboral, salario y organización altamente vertical, al menos para los que trabajan en un sitio) que caracterizan las condiciones laborales, arrojan evidencia empírica de que los trabajadores del volante se encuentran en situaciones de gran exigencia física y mental, lo que determina el perfil patológico de este grupo.

Sacrificar horas de sueño (dadas las largas jornadas laborales) para lograr mejores ingresos resulta en alteraciones del sueño; o la misma privación del sueño puede ocasionar fatiga y somnolencia durante el día y la jornada de trabajo, así como afectar a la persona en su estado de alerta mental y disminuir la habilidad para operar un vehículo de forma segura.

Dentro de las condiciones laborales precarias, las prestaciones sociales como la cobertura institucional de salud son bajas (39% refiere acudir a servicios privados), por lo que se requiere del apoyo de instituciones de salud pública para el diagnóstico y seguimiento de los trabajadores que padecen enfermedades o que son propensos a padecerlas.

A nivel individual es importante promover la higiene de sueño con actividades deportivas, de relajación y esparcimiento, a la par del trabajo continuo para el mejoramiento de las condiciones laborales.

También es importante seguir investigando asociaciones, relaciones entre causas y efectos de los riesgos laborales y los daños a la salud mental para promover y perfeccionar estrategias de manejo del estrés y de la ansiedad como posible causa de muchas de las patologías y quejas en este colectivo, como se propone en otros estudios (Domínguez M., 2009).



Referencias

Beck, A. y Steer, R. (2011). *Inventario de Ansiedad de Beck (BAI)*. (Adaptación al español por J. Sanz, F. Vallar, E. De la Guía y A. Hernández). Madrid: Pearson Educación.

Caso, A., Rey de Castro, J. y Rosales, M. (2014). Hábitos del sueño y accidentes de tránsito en conductores de ómnibus interprovincial de Arequipa, Perú. *Rev Peru Med Exp Salud Pública* 31(4), 707-11. Recuperado de http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1726-46342014000400014

Domínguez, M. (2009). *Daños a la salud en los conductores de autobuses en una empresa de transporte urbano de Barcelona* (Tesis de licenciatura). Universidad de Barcelona. Recuperado de https://costb.files.wordpress.com/2014/01/tfm_maritza_dominguez.pdf

Durante, R. y Velasco, E. (2017). Adaptación y validación de la escala de impacto de fatiga. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-48322017000102585#:~:text=Una%20de%20las%20escalas%20de,%3A%20f%-C3%ADsica%2C%20cognoscitiva%2

Guevara, K. y Torres, E. (2016). *Calidad de sueño y somnolencia diurna en conductores de taxi de una empresa privada en Lima Metropolitana-Santiago de Surco* (Tesis de licenciatura). Universidad Peruana Cayetano Heredia, Perú. Recuperado de <https://repositorio.upch.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12866/647/Calidad%20de%20sue%C3%B1o%20y%20somnolencia%20diurna%20en%20conductores%20de%20taxi%20de%20una%20empresa%20privada%20en%20Lima%20Metropolitana%20-%20Santiago%20de%20Surco%2C%202016.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Johns, M. W. (1991). A new method form measuring daytime sleepiness: the Epworth sleepiness scale. *Sleep*, 14(6), 540-545. Recuperado de <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/1798888/#affiliation-1>

López, H., Carrera, C., Eurrieta, M. et al. (Abril de 2018). Análisis del estrés laboral y su repercusión en la salud física y mental en operadores de tracto camión. *European Scientific Journal*, 14(11). doi: 10.19044/esj.2018.v14n11p10.

National Highway Traffic Safety Administration, U. S. Department of Transportation. (2019). Alcohol-Impaired Driving. 2018 Data. *Traffic Safety Facts*. Recuperado de <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/812864>.

Oficina Internacional del Trabajo [OIT] (2005). Horas de Trabajo. ¿De lo fijo a lo flexible? *Conferencia Internacional del Trabajo. 93ª Reunión*. Informe III, Parte 1B, Ginebra, Suiza. Recuperado de <https://www.ilo.org/public/spanish/standards/relm/ilc/ilc93/pdf/rep-iii-1b.pdf>

Oviedo, N., Sacambuy, J., Matabanchoy, S. y Zambrano, C. (2016). Percepción de conductores de transporte urbano, sobre calidad de vida laboral. *Univ. Salud*, 18(3), 432-446. doi: <http://dx.doi.org/10.22267/rus161.803.49>.

Peña, K. (2017). *Somnolencia en conductores de transporte público regular de pasajeros de Lima Metropolitana-Perú, 2016* (Tesis de maestría). Repositorio Institucional de la Universidad Peruana Cayetano Heredia, Perú. Recuperada de <https://repositorio.upch.edu.pe/handle/20.500.12866/850?show=full>

Pérez, R. y Núñez, L. (2014). La vía pública y las lesiones causadas por el tránsito. En C. Híjar (Ed.), *Los accidentes como problema de salud pública en México*. México: CONACYT, pp. 69-106. Recuperado de <https://www.anmm.org.mx/publicaciones/CANivANM150/L9-Los-accidentes-como-problema-salud-publica.pdf>

Rosales, R. A., Mendoza, J. M., Granados, J. A. y Zúñiga, A. (2018). Sintomatología asociada al estrés y condiciones laborales de taxi de un sitio de la Ciudad de México. *Salud de los Trabajadores*, 26(2), 150-160. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6955483>

Seppo, A. (1980). *Escala sintomática del estrés (ESE)*, <http://encuestas.medicinaytrabajo.com.ar/index.php/34357?lang=es#:~:text=Es%20una%20herramienta%20cuantitativa%20que,s%C3%ADntomas%20psicofisiol%C3%B3gicos%20prop>