

ISSN 2007-9222

# MEMORIAS

## DEL XXVII CONGRESO MEXICANO DE PSICOLOGÍA

NEUROCIENCIAS Y PSICOLOGÍA.

AVANCES EN EL ESTUDIO DE LA CONSCIENCIA,  
LAS EMOCIONES, LA CONDUCTA Y LA COGNICIÓN

NÚMERO ESPECIAL  
MEMORIA IN EXTENSO  
OCTUBRE 2019



Publicada por la Sociedad Mexicana de Psicología, A.C.,

# MEMORIA

in extenso

## DEL XXVII CONGRESO MEXICANO DE PSICOLOGÍA

NEUROCIENCIAS Y PSICOLOGÍA.

AVANCES EN EL ESTUDIO DE LA CONSCIENCIA,  
LAS EMOCIONES, LA CONDUCTA Y LA COGNICIÓN

---

Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades (campus Belenes) de  
la Universidad de Guadalajara, y la Biblioteca Pública del Estado de Jalisco Juan  
José Arreola.



# DEL XXVII CONGRESO MEXICANO DE PSICOLOGÍA

NEUROCIENCIAS Y PSICOLOGÍA.  
AVANCES EN EL ESTUDIO DE LA CONSCIENCIA,  
LAS EMOCIONES, LA CONDUCTA Y LA COGNICIÓN

---

Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades (campus Belenes) de la Universidad de Guadalajara, y la Biblioteca Pública del Estado de Jalisco Juan José Arreola.

**Organizado por la Sociedad Mexicana de Psicología, A.C.**

## Comité Organizador

Presidente del Comité Organizador del XXVII CMP  
Dr. Alejandro Zalce-Aceves

Presidente del Programa Científico del XXVII CMP  
Dra. Esmeralda Matute y Villaseñor

Coordinadora General del Programa Científico del XXVII CMP  
Dra. Araceli Sanz Martín

Coordinadora General del Comité Organizador del XXVII CMP  
Mtra. Aida Frola Angulo

Logística del XXVII CMP  
Lic. Pedro Méndez Chavero

Responsables de Comunicación  
Mtro. Miguel Ángel Flores Mendoza  
Psic. Marco Antonio Pérez Casimiro



Agradecimientos al Instituto de Neurociencias de la Universidad de Guadalajara  
A la Biblioteca Pública del Estado de Jalisco "Juan José Arreola"  
Al CUCSH  
Al CUSEA  
Por la facilidades brindadas para la organización del evento

Silva-Escorcía, I., & Mejía-Pérez, O. (2015). Autoestima, adolescencia y pedagogía. *Revista Electrónica Educare*, 19(1).

Simón, A. y Sanchís, F. (2010). Perfil personal de adolescentes con ideación suicida patológica. *Apuntes de Psicología*, 28(3).

OMS. (2015). Datos y cifras sobre el suicidio: infografía. Recuperado de [https://www.who.int/mental\\_health/suicide-prevention/infographic/es/](https://www.who.int/mental_health/suicide-prevention/infographic/es/)

Papalia, D., Feldman, R. y Martorell, G. (2012). *Desarrollo humano*. México: McGraw-Hill.

---

### **Políticas públicas de movilidad: bicicleta como medio de transporte sustentable**

Karen Vianey Félix Muñoz\*  
Karina Elizabeth Ojeda Sánchez\*  
Ronald Georgine Cordero Aguayo\*  
Beatriz Andrea Ayala Quintero\*  
**Dra. Karla María Urías Aguirre\***  
\*Universidad Autónoma de Sinaloa

Descriptores: Adultos, Psicología social, Psicología ambiental, Políticas públicas, Transporte sustentable

Antecedentes: Al establecerse los espacios urbanos, también se define la dinámica sobre cómo establecer los vínculos con semejantes y el territorio. Al influir en las dinámicas de movilidad y el tipo de transporte que se elige, se puede ver cómo las participaciones ciudadanas serán distintas, se crea conciencia sobre la importancia de buscar alternativas ecológicas que contribuyan al cuidado del planeta, así como se promueve la actividad física.

Páez (2016) en “La Movilidad Urbana Inteligente” México carece de una política nacional de movilidad urbana sustentable. Siguiendo a la agencia ONU-HÁBITAT en América Latina en promedio el 76% de la población habita en zonas urbanas por ende un 24% en el ámbito rural y para el 2050 se estima llegará a una proporción 80/20; actualmente para Sinaloa esta proporción se presenta 73% de población urbana y 27% de población rural. La bicicleta es el modo de transporte más eficiente, el más barato -después de caminar- y en promedio, el más rápido cuando se consideran distancias cortas y las condiciones actuales de congestión de las ciudades. Incluso, parecería que pocos piensan en la bicicleta como un medio de transporte factible. Aunque solo un bajo porcentaje de los viajes de las ciudades se realicen en bici, lo cierto es que goza de una percepción muy positiva por parte de la gente. La gran mayoría de los viajeros de Culiacán, afirma estar dispuesto a utilizar una bicicleta si se dieran determinadas condiciones de infraestructura y seguridad. Quizá, la razón por la cual el número de viajes en bicicleta sea tan bajo es, justamente, que no existen condiciones adecuadas para utilizarla como medio de transporte cotidiano. El uso de la bicicleta se está extendiendo en casi todo el continente europeo. En contraste y de acuerdo los datos recabados por INEGI (2017), mediante la ‘Encuesta de Origen – Destino’, el 35.9% de los hogares de la Ciudad de México y Área Metropolitana, de un total de 5.9 millones, cuenta con una bicicleta, y sus usos principales son recreativos y de transporte. Más de 2 millones 118 mil de dicha clase de vehículos existen en la Ciudad de México, pero es importante recordar que no todos funcionan como modo de transporte cotidiano. La importancia de asegurar una movilidad a todo ciudadano en el territorio urbano por igual, indican claramente que los servicios de transporte colectivo deben ser considerados servicios públicos.

Los siniestros viales cobran cada año alrededor de un millón 250 mil vidas en el mundo, esto es más de 3 mil millones de muertes diarias (World Health Organization, Global Status Report on Road Safety, 2015). Además, entre 20 y 50 millones de personas sufren lesiones no mortales que derivan en millones de discapacidades en el planeta. De hecho, la Organización Panamericana de la Salud

(OPS) estima que son los accidentes viales el generador más rápido de pobreza.

La OMS destaca que las campañas de sensibilización de la población también cumplen una función esencial en el apoyo a la observancia de las leyes, aumentando la toma de conciencia sobre los riesgos y las sanciones asociadas al quebrantamiento de la ley. Dentro de las acciones de prevención y promoción de la salud, el STCONAPRA (Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes) estableció como uno de sus objetivos la implementación de campañas de comunicación sobre seguridad vial, con un abordaje hacia la salud pública.

Objetivo general: Evaluar el desarrollo de las políticas públicas en materia de movilidad, orientadas al transporte público en la ciudad de Culiacán, Sinaloa; comparándolas con casos de éxito en otras ciudades, y desde el impulso de desarrollar mejoras para la ciudad.

Objetivos específicos: Destacar la importancia de la comunicación en la salud pública para impulsar la seguridad vial. Promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sustentable en Culiacán, Sinaloa.

Participantes: 120 personas, de ambos sexos, con un rango de edad de 15 a 64 años y una media de 21 años, todos habitantes de Culiacán Sinaloa.

Instrumento: Para la recaudación de datos de este trabajo de investigación fue elaborada una encuesta vía internet en Google Drive, la cual fue enviada a los participantes por medio electrónico. Dicha encuesta consta de nueve preguntas, de las cuales, siete son escala Likert y dos abiertas. Con ella, se obtuvo el número de personas que contaban con una bicicleta, la percepción de los participantes ante usarla como medio de transporte, y dentro de las preguntas abiertas, los motivos por los cuales se transportaran, o no de esta manera.

Se realizó una captura sincrónica de la información, también, se elaboraron y analizaron las gráficas relativas para verificar la hipótesis y llegar a conclusiones. Respecto a la elaboración de nuestras preguntas, nos basamos en los resultados de la Encuesta de Percepción ECOBICI (2018) aplicada en la Ciudad de México. Pudiendo hacer en porcentaje una comparativa de los resultados obtenidos en Culiacán, Sinaloa con los resultados obtenidos en CDMX.

Diseño: Investigación de corte cuantitativo no experimental, transversal, con alcance exploratorio.

Resultados: Se realizó un análisis a las gráficas y resultados de la encuesta antes aplicada, y se encontró que sólo el 34.2% de los encuestados cuenta con bicicleta propia. La mayoría de los sujetos consideran a la bicicleta como un medio de transporte benévolo, en factores como salud, economía y cuidado al medio ambiente. Sin embargo, gran parte de ellos, describen a Culiacán como una ciudad con escasa educación vial e infraestructura que beneficie el uso de dicho medio de transporte.

Conclusiones: Esta investigación se llevó a cabo con la finalidad de conocer la percepción y el conocimiento que tienen los ciudadanos de Culiacán con respecto al uso de la bicicleta como medio de transporte, más allá de su uso recreativo. Dentro del proceso se descubrió que gran número de culiacanenses consideran que, las altas temperaturas, la poca educación vial y la falta de infraestructura, son factores que podrían obstruir la pronta implementación de políticas públicas que apoyen a la bicicleta como transporte recurrente en su ciudad. Sin embargo, son conscientes de lo benévolo que resulta este medio de transporte y, cómo la promoción y uso de la misma ha traído consigo numerosos beneficios en salud, ambiente y economía en numerosas ciudades de distintas partes del mundo.

Referencias:

Páez, F. (2016). La Movilidad Urbana Inteligente. De proyectos aislados a los Sistemas. IMPLAN, UNAM & SEDESOL. (2015). Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Culiacán. Culiacán: IMPLAN, UNAM & SEDESOL INEGI. Encuesta Origen - Destino en Hogares de la Zona

---

### **Relación entre el nivel de estrés y depresión en padres de hijos con autismo**

Paulina Fernández Rivera\*  
Dra. Verónica Reyes Pérez\*\*  
\*Universidad Iberoamericana León  
\*\*Universidad de Guanajuato

Descriptores: Estrés, Depresión, Autismo, Hijos, Padres

#### Introducción

Cuando una persona presenta algún trastorno del desarrollo, esta persona no sólo es la que padece de este mismo, sino que las personas que están a su alrededor viven de diferente forma el trastorno. Los individuos con trastorno autista presentan varias alteraciones que no los dejan llevar una vida con un desarrollo normal. Para esto la función de la familia es fundamental, puesto que son las que los ayudan incondicionalmente. Esta ayuda y disponibilidad, podría presentar varios efectos en las personas que se identifican como los cuidadores primarios, en la mayoría de los casos, los padres. En este estudio se investigaron los efectos que los padres presentan ante el cuidado de sus hijos con trastorno autista, así como también una breve explicación del autismo.

#### Autismo

El trastorno del espectro autista es nuevo en el Manual diagnóstico y estadístico de los trastornos mentales (DSM-5) y abarca tanto los trastornos de autismo, como Asperger, desintegrativo infantil, Rett y generalizado del desarrollo. Aquellos del espectro autista se caracterizan por el déficit en dos ámbitos básicos: 1) deterioro en la comunicación e interacción social y 2) patrones de comportamiento, actividades e intereses repetitivos y restringidos (American Psychiatric Association [APA], 2014).

De acuerdo con Rogel (2004), los principales síntomas del autismo son alteraciones en el comportamiento social, en la comunicación verbal y en el margen de intereses y actividades del niño que presentan las siguientes manifestaciones:

- Muestra dificultades para comprender el lenguaje gestual o mímico.
- Presenta alteraciones senso-perceptuales como híper o hipo-sensibilidad a estímulos (auditivos, visuales, táctiles, etc.)
- Pueden experimentar miedo intenso ante situaciones desconocidas o ruidos intensos.
- No tienen la capacidad para crear amistades, ni de practicar en juegos o actividades con otros niños.

#### Estrés y depresión en padres de hijos con autismo

Paluszny (2000) menciona algunos elementos que intervienen para lograr un bienestar psicológico de los padres de un niño con autismo. Primero los padres de niños con desventajas crónicas pasan por un proceso de duelo y aceptación al enterarse del diagnóstico de sus hijos, así como también cuando llega la edad escolar presentan sentimientos negativos al saber que tendrán que entrar a una escuela especial o en algunos casos aceptar que no pueden recibir algún tipo de enseñanza escolar.