



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA DE DISEÑO GRÁFICO

FACULTAD DE
ARQUITECTURA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

Diseño de estrategia publicitaria para fortalecer la educación y seguridad vial:

proyecto elaborado para la Dirección General
de Protección y Seguridad Vial -PROVIAL- del
Ministerio de Comunicaciones,
Infraestructura y Vivienda, Guatemala

Proyecto de Graduación presentado por:
Sofía Nathalia Figueroa Girón
Previo a optar el título de: Licenciada en Diseño Gráfico
Guatemala, julio de 2026



Diseño de estrategia publicitaria para fortalecer la educación y seguridad vial:

proyecto elaborado para la Dirección General
de Protección y Seguridad Vial -PROVIAL- del
Ministerio de Comunicaciones,
Infraestructura y Vivienda, Guatemala

Proyecto de Graduación presentado por:

Sofía Nathalia Figueroa Girón

Previo a optar el título de: Licenciada en Diseño Gráfico

Guatemala, julio de 2026

"Me reservo los derechos de autor haciéndome responsable de las doctrinas sustentadas adjuntas, en la originalidad y contenido del Tema, en el Análisis y Conclusión final, eximiendo de cualquier responsabilidad a la Facultad de Arquitectura de la Universidad de San Carlos de Guatemala."



JUNTA *DIRECTIVA*

Arq. Sergio Francisco Castillo Bonini
Decano

Msc. Licda. Ilma Judith Prado Duque
Vocal II

Arq. Mayra Jeanett Díaz Barillas
Vocal III

Br. Oscar Alejandro La Guardia Arriola
Vocal IV

Br. Laura del Carmen Berganza Pérez
Vocal V

Arq. Francisco Ronaldo Herrarte Gonzalez
Secretario Académico

TRIBUNAL *EXAMINADOR*

Arq. Sergio Francisco Castillo Bonini
Decano

Arq. Francisco Ronaldo Herrarte Gonzalez
Secretario

Msc. Luis Gustavo Jurado Duarte
Examinador

Msc. Anahí Ramírez Pérez
Examinador

Licda. Rosa Isabel Morales Macajola
Examinador

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer a Dios, por ser una presencia constante en mi proceso. Incluso en los momentos en los que dudé de mí, encontré la fuerza para continuar y avanzar. Este logro también es reflejo de esa guía silenciosa que me sostuvo en cada etapa.

A mi familia y amigos, gracias por ser ese recordatorio constante de mi potencial, incluso cuando yo no lograba verlo. Por acompañarme en los momentos de duda, por sostenerme cuando sentía que no podía más y por hacerme recordar que ya he superado retos mucho más grandes. Su apoyo, confianza y cariño han sido una parte fundamental de este camino.

Y finalmente, a mí. Por la disciplina, la constancia y la voluntad de seguir adelante aun cuando no todo era claro. Por confiar en mis capacidades, por insistir incluso en los días difíciles y por demostrarme que todo aquello que nace de mi mente puede convertirse en algo real. Este logro también es un recordatorio de todo lo que soy capaz de construir.



Figura 1. «Ho Chi Minh, Viet Nam». Acceso el 28 de marzo de 2025. <https://www.vecteezy.com/photo/24857964-ho-chi-minh-viet-nam-22-april-2023-high-view-of-street-in-district-5-ho-chi-minh-city-vietnam-citizen-transport-by-motorcycles>



INTRODUCCIÓN

La movilidad forma parte de la vida cotidiana de millones de personas. Cada día, miles de guatemaltecos utilizan la motocicleta como un medio de transporte accesible, rápido y eficiente para desplazarse hacia sus lugares de trabajo, estudio o actividades personales. Sin embargo, el crecimiento acelerado del uso de este vehículo también ha traído consigo un aumento preocupante en los accidentes de tránsito, convirtiendo la seguridad vial en uno de los desafíos más importantes para las instituciones encargadas de proteger la vida en las carreteras del país.

Ante esta realidad surge el proyecto “Diseño de estrategia publicitaria para fortalecer la educación y seguridad vial”, desarrollado para la Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL). La propuesta nace de la necesidad de fortalecer los esfuerzos de educación vial dirigidos a motociclistas guatemaltecos mediante herramientas de comunicación visual capaces de informar, sensibilizar y generar reflexión sobre las consecuencias de las conductas imprudentes en la vía pública.

A través de la investigación, el análisis del grupo objetivo y la aplicación de metodologías propias del diseño gráfico, se desarrolló una estrategia de comunicación visual orientada a promover prácticas de conducción responsable, fortalecer el respeto a las normas de tránsito y apoyar las acciones educativas impulsadas por la institución.

El documento se encuentra estructurado en siete capítulos. El primero presenta la fundamentación del proyecto, abordando los antecedentes, la problemática, la justificación y los objetivos. El segundo desarrolla los perfiles institucionales y del grupo objetivo. El tercero expone la planeación operativa mediante el flujograma, cronograma y presupuesto. El cuarto reúne los fundamentos teóricos que sustentan la propuesta. El quinto presenta la definición creativa y conceptual del proyecto, mientras que el sexto documenta el proceso de producción gráfica, validación y desarrollo de las piezas finales. Finalmente, el séptimo capítulo integra las conclusiones, recomendaciones y lecciones aprendidas durante la ejecución del proyecto.

El desarrollo de esta propuesta busca evidenciar el potencial del diseño gráfico como una herramienta estratégica de comunicación capaz de contribuir a la educación vial y a la construcción de una movilidad más segura para los guatemaltecos.

CAPÍTULO

01

FUNDAMENTACIÓN DEL PROYECTO

1.1 Antecedentes del proyecto	14
1.2 Definición del problema	31
1.2.1 Problema social	31
1.2.2 Problema de comunicación visual	31
1.3 Justificación del proyecto	32
1.3.1 Trascendencia del proyecto	32
1.3.2 Incidencia del diseño gráfico	32
1.3.3 Factibilidad del proyecto	33
1.4 Redacción de objetivos	34
1.4.1 Objetivo general	34
1.4.2 Objetivo específico de comunicación	35
1.4.3 Objetivo específico de diseño	35

CAPÍTULO

02

PERFILES

2.1 Perfil institucional	38
2.1.1 Características del sector social en el que se encuentra la institución	38
2.1.2 Antecedentes históricos de la institución ...	39
2.1.3 Filosofía de la institución: misión, visión, valores, principios y objetivos	39
2.1.4 Servicios que presta a los usuarios	40
2.1.5 Identidad y comunicación visual	42
2.2 Perfil del grupo objetivo	46
2.2.1 Características geográficas	47
2.2.2 Características sociodemográficas	49
2.2.3 Características socioeconómicas	51
2.2.4 Características psicográficas	52
2.2.5 Relación que existe entre el grupo objetivo y PROVIAL.....	55

CAPÍTULO

03

PLANIFICACIÓN OPERATIVA

3.1 Flujograma	58
3.2 Cronograma	61
3.3 Presupuesto	64

CAPÍTULO

04

MARCO TEÓRICO

4.1 Educación vial para motoristas: una travesía del incremento de accidentes por imprudencia	68
4.2 El diseño gráfico para transformar la conducta vial	72
4.3 Diseño publicitario: comunicar para influir	76

CAPÍTULO

05

DEFINICIÓN CREATIVA

5.1 Brief	84
5.2 Referencia visual	87
5.3 Estrategia de aplicación de la pieza a diseñar ...	90
5.4 Concepto creativo	92
5.5 Premisas de diseño	98

CAPÍTULO

06

PRODUCCIÓN GRÁFICA

6.1 Nivel de validación 1: Autoevaluación.....	106
6.2 Nivel de validación 2: Validación con expertos	112
6.3 Nivel de validación 3: Funcionarios de la institución ...	116
6.4 Nivel de validación 4: Beneficiarios.....	120
6.5 Nivel de validación 5: Resultado final	121
6.6 Fundamentación técnica	126
6.7 Lineamientos para la puesta en práctica	131
6.8 Aporte económico del estudiante a la institución.	136

CAPÍTULO

07

SÍNTESIS DEL PROYECTO

7.1 Conclusiones	140
7.2 Recomendaciones.....	141
7.3 Lecciones aprendidas.....	142

-
- 1.1 Antecedentes del proyecto
 - 1.2 Definición del problema
 - 1.3 Justificación del proyecto
 - 1.4 Redacción de objetivos
-

01

FUNDAMENTACIÓN DEL *PROYECTO*

En este capítulo se abordarán los antecedentes del problema, se explicará en qué consiste el problema de comunicación visual, se justificará y presentarán los objetivos del proyecto.

1.1 ANTECEDENTES DEL *PROYECTO*

En Guatemala, el crecimiento del parque vehicular ha estado marcado por una evolución significativa desde la introducción del primer automóvil en 1905. A inicios del siglo XX, los vehículos eran considerados un lujo accesible sólo para las élites, y el tránsito se componía principalmente de carruajes y bicicletas.¹

Durante la segunda mitad del siglo XX, el acceso a vehículos se amplió debido a la importación de automóviles usados y la producción en serie, lo que redujo los costos. Para 1970, Guatemala contaba con aproximadamente 175,000 vehículos, siendo las motocicletas una minoría con 11,000 unidades registradas.²

Sin embargo, el verdadero punto de giro ocurre en las últimas dos décadas, cuando el crecimiento demográfico, la urbanización y la necesidad de movilidad hicieron que la cantidad de vehículos en circulación se expandiera de forma incontrolable.

AUMENTO DEL PARQUE VEHICULAR



46.8%

del total corresponde a un crecimiento acelerado de motocicletas.⁴

Este incremento en el número de vehículos ha estado acompañado de un aumento en la cantidad de accidentes de tránsito. En 2010, se reportaban alrededor de 5,000 incidentes viales anuales, cifra que se ha duplicado en los últimos años, alcanzando 8,218 accidentes en 2023, con un promedio de seis fallecidos diarios.⁵

El crecimiento del parque vehicular y la falta de infraestructura adecuada han convertido la seguridad vial en un problema urgente, especialmente para los motociclistas, quienes son los más afectados en términos de siniestralidad.

Las motocicletas son el principal tipo de vehículo involucrado en los accidentes de tránsito en Guatemala.

Aproximadamente en 5 de cada 10 accidentes de tránsito está involucrada una motocicleta.

Además, las motocicletas siguen siendo el tipo de vehículo con mayor crecimiento y representatividad en el parque vehicular. Las personas que se conducen en motocicletas también representan la mayor proporción de fallecidos en accidentes de tránsito, con un 54% de las víctimas. Estos factores indican que, si no se empieza a controlar esta problemática ante el incremento del parque vehicular de motocicletas, el número de víctimas continuará creciendo. Las personas que conducen motocicletas constituyen una población especialmente vulnerable en el contexto de los accidentes de tránsito.

Entre estos, los accidentes de motoristas involucrados alcanzan la cifra de 4 mil 495, representando el

31%

del total, con 946 muertes reportadas.

¹ Prensa Libre. "El primer automóvil en las calles de Guatemala." Prensa Libre, 11 de diciembre de 2016. <https://www.prensalibre.com/hemeroteca/el-primerautomovil-en-las-calles-de-guatemala>

² Prensa Libre. "1970: Más de 175 mil vehículos circulaban en toda Guatemala." Prensa Libre, 19 de junio de 2022. <https://www.prensalibre.com/hemeroteca/1970-mas-de-175-mil-vehiculos-circulaban-en-toda-guatemala>

³ Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito (ONSET). "Tránsito promueve cultura vial para reducir accidentes en motoristas." Ministerio de Gobernación de Guatemala, 2021. <https://mingob.gob.gt/transito-promueve-cultura-vial-para-reducir-accidentes-en-motoristas>

⁴ Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). "Análisis sobre hechos de tránsito en Guatemala, durante 2023." PNUD Guatemala, 2 de octubre de 2024. <https://www.undp.org/es/guatemala/publicaciones/analisis-sobre-hechos-de-transito-en-guatemala-durante-2023>

La seguridad vial en Guatemala se ha convertido en un problema cada vez más preocupante, especialmente para los motociclistas, quienes representan un alto porcentaje de las víctimas de accidentes de tránsito.

Según datos del Departamento de Tránsito de la PNC, los incidentes viales han ido en aumento en los últimos años, reflejando la necesidad urgente de abordar esta problemática.

Según el informe más reciente del Departamento de Tránsito, en 2023 se registraron 5,886 accidentes de tránsito, con un total de 1,613 fallecidos. Sin embargo, en lo que va de 2024, la cifra ya ha aumentado a 5,942 accidentes y 1,703 fallecidos, lo que representa un incremento del 1% en accidentes y un 5.6% en muertes en comparación con el año anterior.⁵



“El 63% de las causas de la discapacidad podrían evitarse con acciones preventivas, desde la perspectiva médica, y a través de acciones que mejoren la convivencia y seguridad ciudadana”. Encuesta Nacional de Discapacidad, INE 2016.

En Guatemala, las motocicletas han ganado popularidad en los últimos años debido a su bajo costo y facilidad de movilidad. Sin embargo, esto también ha generado un incremento en los accidentes de tránsito. Según el último reporte del Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito (ONSET), el 47.6% de los vehículos involucrados en accidentes en 2023 fueron motocicletas, superando a automóviles y otros tipos de transporte.⁶

Además, de acuerdo con el informe del Instituto Nacional de Estadística (INE), en lo que va de enero de 2025, se han registrado 292 motocicletas involucradas en accidentes de tránsito, lo que sigue demostrando la vulnerabilidad de este grupo en las carreteras.⁷

Según datos de la Policía Municipal de Tránsito de Guatemala, 2021. El 15% de las colisiones está involucrado directamente con un motorista, y en el 20% de forma indirecta. Por cada diez accidentes seis no llevaban el casco, y por cada diez motoristas supervisados, tres no tenían licencia. De cada 10 motoristas involucrados, 4 graves ameritan hospitalización. Al día suceden 10 a 15 colisiones en motocicleta. Según datos de la Dirección de Tránsito del Ministerio de Gobernación (Mingob) de enero a mayo 2022 han ocurrido los siguientes accidentes:

2,535
ACCIDENTADOS

1,984
LESIONADOS

500
FALLECIDOS

Por otro lado, según un artículo de la Organización Mundial de la Salud (OMS) de 2023:

- Cada año, las colisiones causadas por el tránsito se cobran la vida de aproximadamente 1,19 millones de personas
- Los traumatismos debidos al tránsito son la principal causa de mortalidad entre los niños y los jóvenes de 5 a 29 años
- A pesar de que aproximadamente el 60% de los vehículos del mundo se concentran en los países de ingreso mediano y bajo, el 92% de las defunciones en la carretera se registra en esos países
- Más de la mitad de las víctimas de accidentes de tránsito son usuarios de la vía pública vulnerables, como peatones, ciclistas y motociclistas
- Las colisiones debidas al tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB. (OMS, 2023)

Añadiendo, según estadísticas del Hospital Roosevelt: Ingresan diario un promedio de 20 pacientes por accidentes y 7 son operados por trauma craneoencefálico. Presupuesto 2022 del Hospital Roosevelt Q892 millones⁶. La atención a pacientes por accidentes de tránsito consume del presupuesto: Q357 millones en 1 año. Todo esto puede ser empleado en:

- Rayos X
- Tomografías
- Soluciones médicas
- Materiales de osteosíntesis
- Medicamentos
- El mayor costo son las prótesis

El impacto económico de la atención médica hospitalaria de los accidentes de tránsito: la cirugía cerebral empieza en Q85,000. Estos costos son solamente para las cirugías, no incluyendo estadía de hospital, medicamentos, etc. más los costos de rehabilitación y cuidado a largo plazo.

Lista de los cinco procedimientos quirúrgicos más comunes para espalda lesionada y su precio promedio:

- Fusión espinal, lumbar: Q30,000
- Fusión cervical: Q18,000
- Cirugía de descompresión: Q24,000
- Fusión cervical anterior: Q40,000
- Fractura de una pierna puede ser alrededor Q16,000, pero una fractura complicada con fracturas múltiples de huesos puede superar los Q35,000
- Lesión en el cuello se debe a algo grave, como una vértebra deslizada, la cirugía será necesaria. Los costos van desde Q80,000 y Q150,000⁸

⁶Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). "Análisis sobre hechos de tránsito en Guatemala, durante 2023."

⁷Prensa Libre. "Tránsito informa que 292 motos han estado involucradas en accidentes en lo que va de enero de 2025." Última modificación 21 de enero de 2025. <https://www.prensalibre.com/tema/accidentes-de-motocicletas/>

⁸ConCriterio. "Accidentes de tránsito consumen hasta el 40% del presupuesto de un hospital."



Existen varios factores que han influido en el aumento de accidentes de tránsito en Guatemala. Según los datos recopilados por el Departamento de Tránsito de la PNC y el Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito, las principales causas de los siniestros viales son:

1. **Exceso de velocidad:** uno de los problemas más comunes en las carreteras guatemaltecas, ya que reduce la capacidad de reacción y aumenta la gravedad de los accidentes.
2. **Conducción bajo efectos del alcohol:** según estadísticas de la PNC, un alto porcentaje de los accidentes fatales está relacionado con el consumo de alcohol.
3. **Falta de respeto a las señales de tránsito:** muchos conductores no respetan semáforos, señales de alto o límites de velocidad, lo que incrementa el riesgo de colisiones.
4. **Falta de uso de equipo de seguridad:** en el caso de los motociclistas, el no usar casco es una de las principales razones de muertes en accidentes de tránsito.

Por otro lado, los factores ambientales también juegan un papel importante, como la visibilidad inadecuada y la presencia de objetos en la vía. Las carreteras de alto tránsito peatonal combinadas con vías rápidas para vehículos motorizados también incrementan el riesgo.

En Guatemala, la incidencia de accidentes de tránsito varía significativamente según la región, con ciertos municipios destacando por su alta tasa de efecto negativo.

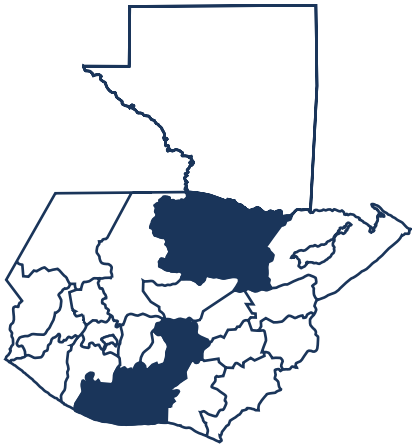


Figura 2. «Mapa de Guatemala para colorear». Acceso el 22 de marzo de 2025. <https://www.prensalibre.com/vida/salud-y-familia/mapa-de-guatemala-para-colorear/>

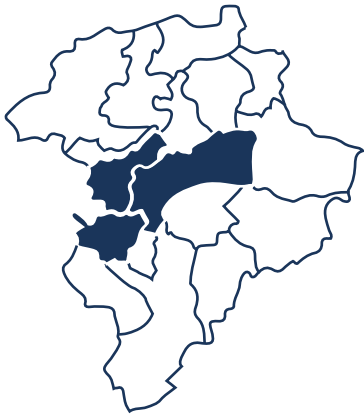


Figura 3. «Municipios de Guatemala». Acceso el 22 de marzo de 2025. <https://gifex.com/detail/2011-11-23-14980/Municipios-de-Guatemala-departamento.html>

Departamentos con mayor incidencia

Según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), durante el año 2023, los departamentos con mayor número de accidentes de tránsito fueron:

Guatemala: registró el 42.07% del total de accidentes en el país.⁹
Escuintla: también presentó una alta incidencia de percances viales.
Alta Verapaz: se encuentra entre los departamentos con mayor número de accidentes¹⁰.

Municipios con mayor número de accidentes

Dentro de los 25 municipios con mayor número de accidentes de tránsito en 2023, se destacan:

Ciudad de Guatemala: encabezó la lista con 1,113 accidentes registrados.
Mixco: reportó 162 accidentes¹¹.
Villa Nueva: registró 158 accidentes¹¹.

Rutas con mayor incidencia de accidentes

Las principales rutas que atraviesan estos municipios y que presentan una alta incidencia de accidentes incluyen:

Carretera CA-9: conecta la Ciudad de Guatemala con Puerto Barrios, atravesando municipios como Guatemala, Mixco y Villa Nueva.

Carretera CA-1: pasa por municipios como Mixco y Antigua Guatemala¹².

⁹ Instituto Nacional de Estadística (INE). "Indicadores de accidentes de tránsito." Noviembre de 2024. <https://www.ine.gob.gt/sistema/uploads/2024/11/21/2024112180407xRp35JuZin7nN2x88Me8MvCQvyZCnu5K.pdf>

¹⁰ Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). "Análisis de hechos de tránsito en Guatemala, durante 2023."

¹¹ Prensa Libre. "Guatemala, Escuintla y Alta Verapaz: Los departamentos con mayor incidencia de accidentes en carretera."

¹² Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL). "Rutas con mayor incidencia en hechos de tránsito." Última modificación 15 de julio de 2021. <https://transito.gob.gt/rutas-con-mayor-incidencia-en-hechos-de-transito/>

Se calcula que los accidentes de tránsito en Guatemala afectan a una gran parte de la población, tanto directa como indirectamente.

Se estima que, debido a la alta tasa de accidentes, aproximadamente 10,000 personas se ven afectadas cada año por heridas graves, incapacitantes y fallecimientos, impactando a las víctimas directas, así como también a sus familias y comunidades.

Los accidentes de tránsito en Guatemala tienen un impacto profundo tanto a nivel individual como colectivo, afectando a diversas partes de la sociedad, desde los propios motoristas hasta los peatones y el sistema de salud pública. La violencia vial afecta de manera directa a las víctimas de accidentes, pero también repercute en el bienestar emocional, económico y social de las personas involucradas.

NIVEL INDIVIDUAL

Los conductores de motocicletas son los más afectados por los accidentes viales. Como principales involucrados, sufren lesiones graves o incluso la muerte. Según un informe de FUNDESA (2024), más del 60% de las víctimas mortales en accidentes de tránsito en Guatemala son motoristas, de los cuales un porcentaje significativo no llevaba casco en el momento del percance, lo que aumenta las probabilidades de lesiones mortales. La imprudencia al conducir, el exceso de velocidad y la falta de educación vial son factores que contribuyen a que los motoristas se vean más vulnerables en las carreteras¹³. La falta de conocimiento sobre las normas de tránsito, además de la sobrecarga de motocicletas en las calles, agrava aún más esta situación, exponiendo a los motoristas a un riesgo considerable.

NIVEL COLECTIVO

Las consecuencias de los accidentes afectan a los peatones, quienes también se ven involucrados en accidentes viales. En muchos casos, los accidentes ocurren debido a que los motociclistas invaden los carriles destinados a otros vehículos o exceden los límites de velocidad, lo que pone en riesgo la vida de las personas que transitan por las calles. Un estudio de la Fundación para el Desarrollo de Guatemala (FUNDESA) indica que aproximadamente el 15% de las muertes por accidentes de tránsito en el país involucran a peatones, en su mayoría debido a colisiones con motocicletas.¹³

¹³ FUNDESA. Causas y consecuencias de los accidentes de tránsito en Guatemala. Fundación para el Desarrollo de Guatemala, 2024. https://FUNDESA.org.gt/content/files/comisiones/3civ/Causas_y_consecuencias_accidentes_de_transito_CLS.pdf.

Los **familiares de las víctimas** también experimentan un fuerte impacto emocional y económico. La pérdida de un ser querido en un accidente de tránsito afecta el bienestar emocional de los familiares y sobre todo puede acarrear consecuencias económicas graves, sobre todo cuando la víctima era el principal sostén de la familia. Las familias de las víctimas enfrentan tanto la tragedia emocional, como los gastos derivados del funeral, los costos de atención médica y, en muchos casos, la pérdida de la fuente principal de ingresos. Según un informe del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MSPAS),

25%

de los sobrevivientes a un accidente de tránsito requieren atención médica prolongada, lo que genera una carga económica adicional para las familias afectadas.¹⁴

Desde la perspectiva del **sistema de salud**, los hospitales y centros médicos experimentan una sobrecarga significativa debido al aumento en los accidentes de tránsito, lo que afecta la calidad de la atención que se puede brindar a los pacientes. Según un informe del MSPAS, en 2023, los hospitales públicos atendieron más de

22,000

casos relacionados con accidentes de tránsito, lo que representa una gran presión sobre los recursos del sistema sanitario, ya que muchos de estos pacientes requieren atención de emergencia y hospitalización prolongada.¹⁴

Las **autoridades de tránsito**, como la Policía Nacional Civil (PNC) y PROVIAL, enfrentan dificultades para mantener el orden vial debido a la falta de control efectivo y sanciones consistentes. Aunque existen leyes de tránsito que buscan reducir los accidentes, la ineficiencia en la aplicación de las mismas y la falta de educación vial en la población permiten que persistan los comportamientos imprudentes, lo que resulta en una constante amenaza para la seguridad vial. Según el informe de FUNDESA, la aplicación inadecuada de las normas de tránsito contribuye significativamente a la alta tasa de accidentes, especialmente en áreas urbanas densamente pobladas.¹⁵

¹⁴ Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MSPAS). "Impacto de los accidentes de tránsito en la salud pública en Guatemala." Reporte 2023. <https://www.mspas.gob.gt>

¹⁵FUNDESA. Causas y consecuencias de los accidentes de tránsito en Guatemala.

Por otro lado, las **aseguradoras** también se ven afectadas por la alta tasa de siniestralidad en el país. La alta frecuencia de siniestros relacionados con motocicletas implica un costo significativo para las aseguradoras, que se ven obligadas a aumentar las primas de los seguros para cubrir los costos de los accidentes. En muchos casos, los motoristas no cuentan con un seguro adecuado o no lo tienen en absoluto, lo que deja a las víctimas sin cobertura en caso de accidente.

Finalmente, los **usuarios del transporte público y privado** también son indirectamente afectados, ya que los accidentes de motocicleta provocan congestión y retrasos en el tráfico, lo que genera inconvenientes y pone en riesgo a otros conductores. El exceso de tráfico en las principales vías de la ciudad debido a accidentes aumenta el tiempo de desplazamiento, lo que afecta la productividad y el bienestar general de la población.

Causas de los accidentes de tránsito en Guatemala

- 1. Factor humano:** según el informe de la Fundación para el Desarrollo de Guatemala (FUNDESA), el 90% de los incidentes viales se atribuyen a errores humanos, mientras que el restante 10% se debe a factores como condiciones climáticas o el estado de las carreteras. La falta de respeto por las normas de tránsito, la imprudencia y el uso del celular al conducir son factores clave que contribuyen a estos incidentes.
- 2. Conducción imprudente:** maniobras peligrosas, como adelantar en lugares no permitidos o cambios bruscos de carril, incrementan el riesgo de colisiones.
- 3. Distracciones al conducir:** el uso de dispositivos móviles o la atención a elementos ajenos a la conducción distraen al motorista, reduciendo su capacidad de reacción ante imprevistos.
- 4. Falta de experiencia y formación:** motociclistas sin la capacitación adecuada carecen de habilidades para manejar situaciones de riesgo, aumentando la posibilidad de accidentes.

Estadísticas y datos relevantes

Exceso de velocidad: conducir a velocidades superiores a las permitidas reduce el tiempo de reacción ante imprevistos y aumenta la gravedad de los accidentes. Datos de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL) indican que el exceso de velocidad es una de las principales causas de siniestros viales en el país, representando un

30%
de los casos reportados en 2023.¹⁶

Condiciones de las vías: la infraestructura vial en Guatemala es deficiente en diversas regiones. Un informe del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV) detalla que el

45%

de las carreteras principales presentan daños significativos, como baches, falta de señalización y deficiente iluminación.¹⁷

¹⁶ Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL). Informe de Accidentes de Tránsito en Guatemala. 2023.

¹⁷ Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV). Estado de la Infraestructura Vial en Guatemala. 2023.



Conducción bajo efectos de sustancias:

la ingesta de alcohol o drogas es otro de los factores determinantes en la ocurrencia de accidentes de tránsito. Un estudio realizado por el Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF) reveló que en el 2023,

15%

de los conductores involucrados en accidentes de tránsito presentaban niveles de alcohol en sangre superiores al límite permitido.¹⁸

Factores ambientales: las lluvias intensas, la neblina y las malas condiciones climáticas han sido responsables de un incremento en los accidentes de tránsito. Según la Coordinadora Nacional para la Reducción de Desastres (CONRED), durante la temporada de lluvias de 2023 se registró un aumento del

12%

en colisiones en comparación con los meses de clima seco.¹⁹

Las condiciones climáticas adversas, como lluvia intensa y niebla, pueden aumentar significativamente el riesgo de accidentes de motocicleta al reducir la visibilidad y afectar el control del vehículo. Aunque algunos estudios indican que la mayoría de los accidentes ocurren en días despejados, las condiciones adversas pueden hacer que ciertos peligros sean más difíciles de evitar.

¹⁸ Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF). Estudio sobre Consumo de Alcohol en Conductores Involucrados en Accidentes de Tránsito. 2023.

¹⁹ Coordinadora Nacional para la Reducción de Desastres (CONRED). Impacto de las Condiciones Climáticas en los Accidentes de Tránsito. 2023.

Impacto de la lluvia en los accidentes de motocicleta:

Superficies resbaladizas: la lluvia puede hacer que las carreteras estén resbaladizas, aumentando el riesgo de deslizamientos y caídas.

Visibilidad reducida: la lluvia intensa y la niebla pueden disminuir la visibilidad, dificultando la detección de obstáculos y otros vehículos.

Estadísticas sobre accidentes en condiciones climáticas adversas:

Aunque solo el 3% de los accidentes de motocicleta ocurren en malas condiciones climáticas, las consecuencias pueden ser más graves debido a la dificultad adicional para evitar accidentes causados por otros factores, como negligencia o conducción distraída.

Consecuencias de los accidentes de tránsito

Lesiones y discapacidades: además de las muertes, los accidentes resultaron en 8,918 personas lesionadas, muchas de las cuales sufrieron discapacidades permanentes que afectan su calidad de vida y capacidad laboral.²⁰ Los hospitales públicos, como el Hospital General San Juan de Dios y el Hospital Roosevelt, han reportado una saturación de sus salas de emergencia debido a la cantidad de heridos en accidentes de motocicleta.²¹

Impacto económico: los accidentes de tránsito generan altos costos médicos y pérdidas de productividad. De acuerdo con FUNDESA, los costos anuales asociados a los accidentes de tránsito en Guatemala superan los Q5,000 millones, considerando atención médica, rehabilitación, daños a la propiedad y costos legales.²²

Sobrecarga del sistema de salud: la cantidad de accidentes viales ha llevado a una crisis en el sistema hospitalario. Un informe del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MSPAS) señala que el 35 % de los pacientes en las salas de trauma son víctimas de accidentes de tránsito, lo que implica un alto consumo de recursos médicos y personal de salud.²³

²⁰ FUNDESA. Causas y consecuencias de los accidentes de tránsito en Guatemala.

²¹ MSPAS, Reporte de Emergencias.

Impacto en la salud individual

Los accidentes de tránsito en motocicletas tienen consecuencias devastadoras para la salud de los involucrados:

Lesiones traumáticas: un estudio realizado en un hospital de referencia para traumatismos reveló que el 23.6% de los pacientes internados sufrían traumatismos por accidentes de motocicleta, con una prevalencia notablemente mayor en hombres (82.8%).

Traumatismo craneoencefálico: la misma investigación indicó que el 43.9% de los pacientes presentaron traumatismo craneoencefálico, una lesión que puede resultar en discapacidades permanentes y afectar gravemente la calidad de vida.

Morbilidad: en el Hospital Roosevelt, entre el 10% y el 15% de los pacientes que ingresan por accidentes de motocicleta fallecen debido a la gravedad de las lesiones.

Impacto colectivo en el sistema de salud

La alta incidencia de accidentes de motocicleta ejerce una presión significativa sobre el sistema de salud pública:

Sobrecarga hospitalaria: en el Hospital Roosevelt, se destinó el 40% del presupuesto a la atención de accidentes de tránsito, reflejando la carga que estos incidentes imponen al sistema de salud.

Costos económicos: la atención de pacientes por accidentes de motocicleta puede costar entre Q5,000 y Q200,000, dependiendo de la gravedad del caso, lo que representa una carga financiera tanto para las familias como para las instituciones de salud.

²³ MSPAS. Impacto de los Accidentes de Tránsito en la Red Hospitalaria Pública. 2023.

La comunidad afectada y los familiares de las víctimas expresan preocupaciones sobre la seguridad y la falta de medidas preventivas:

Uso de casco: una encuesta reveló que solo el 60% de los involucrados en accidentes de motocicleta utilizaban casco de protección, incumpliendo con las normas de seguridad vial y aumentando el riesgo de lesiones graves.

Desinformación y negligencia: el 40% de los encuestados no realizaba chequeos mecánicos a sus motocicletas antes de conducir, lo que contribuye a la alta incidencia de accidentes.

Consecuencias legales: los conductores involucrados en accidentes pueden enfrentar sanciones legales, que van desde multas hasta penas de prisión, dependiendo de la gravedad del incidente y las responsabilidades determinadas.

Según el Observatorio Nacional
de Seguridad del Tránsito,

40%

de los casos de accidentes con víctimas mortales resultan en procesos judiciales por homicidio culposo.²⁴

²⁴ Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito. Estadísticas sobre Procesos Judiciales por Accidentes de Tránsito. 2023.

Organizaciones no gubernamentales y grupos comunitarios trabajan para mitigar el impacto de estos accidentes:

- **Programas de educación vial:** se implementan campañas de concientización sobre el uso obligatorio de casco y el respeto a las normas de tránsito para reducir la incidencia de accidentes.
- **Asesoría y apoyo a víctimas:** ONG brindan apoyo legal y psicológico a las víctimas y sus familias, ayudándoles a acceder a compensaciones y servicios de salud.

La seguridad vial en Guatemala involucra a diversas instituciones y organizaciones que trabajan en la prevención de accidentes de tránsito y en la protección de conductores, peatones y pasajeros. Entre estas se encuentran entidades gubernamentales, organizaciones no gubernamentales (ONG), organismos internacionales y asociaciones civiles que buscan mitigar el impacto de los accidentes de motocicleta.

Instituciones Gubernamentales

1.

Departamento de
Tránsito de la Policía
Nacional Civil (DT-PNC)

En Guatemala, el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil (DT-PNC) es el encargado de brindar la seguridad vial, implementando en el año 2016 el “Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas”, esto en respuesta al aumento del parque vehicular de motocicletas, el cual, para mayo del 2019, según la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), la República de Guatemala presenta una cantidad de 1,410,807 motos, 21,858 a trimotos y 13,216 a cuatrimotos. Se estableció el objetivo de disminuir el número de usuarios de motocicleta fallecidos y heridos graves en la vía pública, así como lograr una disminución sostenida en el tiempo en el número de fallecidos en hechos de tránsito con participación de motocicletas, presentando acciones de corto, mediano, largo plazo y permanentes para el año 2017-2022.

Implementa operativos de seguridad, control de velocidad y verificación del uso de casco y licencia de conducir en motociclistas. Capacita a conductores a través de campañas de concienciación sobre seguridad vial.²⁵

2.

Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV)

- Supervisa el diseño y mantenimiento de la infraestructura vial.
- Coordinar con otras entidades para mejorar la señalización en carreteras y reducir puntos de alto riesgo para motociclistas.²⁶

3.

Municipalidades y Entes de Tránsito Municipales (EMETRA, MuniTrans, etc.)

- Regulan el tránsito en áreas urbanas y promueven normativas específicas para reducir la siniestralidad vial.
- Implementar operativos de educación vial y sanciones para quienes incumplen normas de tránsito.²⁷

Organizaciones no gubernamentales y Asociaciones civiles

4.

Fundación para el Desarrollo de Guatemala (FUNDESA)

- Ha realizado estudios sobre las principales causas de accidentes de tránsito y sus efectos económicos y sociales.
- Promueve estrategias para mejorar la seguridad vial con un enfoque en la prevención.²⁸

5.

Asociación de Motoristas de Guatemala

- Representa a conductores de motocicletas y aboga por mejores condiciones de seguridad en la infraestructura vial.
- Ofrece capacitaciones sobre conducción segura y fomenta el uso del casco y otras medidas de protección.²⁹

5.

Cruz Roja Guatemalteca y Bomberos Voluntarios

- Brindan asistencia médica en accidentes de tránsito y ejecutan campañas de sensibilización sobre seguridad vial.
- Capacitan a motociclistas en primeros auxilios y prevención de accidentes.³⁰

²⁵ Departamento de Tránsito de la PNC, "Plan de Seguridad Vial 2024," 2024, <https://transito.gob.gt>

²⁶ Ministerio de Comunicaciones, "Plan Nacional de Infraestructura Vial," 2023, <https://comunicaciones.gob.gt>

²⁷ EMETRA, "Normas Municipales de Tránsito," 2023, <https://muniguate.com>

²⁸ FUNDESA, "Causas y consecuencias de los accidentes de tránsito en Guatemala."

²⁹ Asociación de Motoristas de Guatemala, "Guía de Buenas Prácticas para Motoristas," 2024, <https://motoristas.gt>

³⁰ Cruz Roja Guatemalteca, "Reporte de Emergencias en Accidentes Viales," 2024, <https://cruzroja.gt>

Afortunadamente, en Guatemala existen instituciones especializadas en la prevención de accidentes y asistencia en carretera, como la Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL), que desempeña un papel crucial en la reducción de la siniestralidad vial.



Figura 4. «Logo de PROVIAL», Isabel Morales, jefa de Comunicación Social 11 de marzo de 2025.

Funciones y responsabilidades:



Coordinación del tráfico vehicular: colabora con otras autoridades de tránsito para garantizar la fluidez del tráfico, especialmente en zonas donde se ejecutan proyectos de infraestructura.



Asistencia a conductores: brinda apoyo a conductores cuyos vehículos presentan fallas mecánicas que puedan obstaculizar el tránsito.



Promoción de la cultura de seguridad vial: implementa programas educativos para fomentar el uso responsable de la vía pública.³¹

PROVIAL tiene como objetivo principal reducir la alta tasa de accidentes viales en Guatemala y proteger vidas humanas mediante una estrategia integral. La institución realiza campañas educativas, talleres y charlas dirigidas a conductores y peatones sobre normas de tránsito, uso del cinturón de seguridad, límites de velocidad y peligros del manejo bajo efectos del alcohol, con capacitaciones que se imparten en escuelas públicas y privadas, así como en empresas de transporte ligero y pesado. Además, trabaja en la mejora de infraestructura vial mediante proyectos de señalización adecuada, mantenimiento de carreteras e implementación de medidas que faciliten un tránsito más seguro. PROVIAL también promueve el cumplimiento de las leyes y regulaciones viales, creando un entorno donde todos asuman responsabilidad compartida, y colabora con otras entidades gubernamentales y ONG para abordar la seguridad vial desde múltiples perspectivas. El objetivo a largo plazo es fomentar una cultura vial positiva donde cada individuo asuma actitudes responsables y contribuya a la seguridad de todos los usuarios de las vías.

³¹ PROVIAL, "Funciones y Responsabilidades," 2024, <https://provial.gob.gt>

1.2 DEFINICIÓN DEL **PROBLEMA**

1.2.1

Problema social

Aumento del número de accidentes en motocicleta a causa de la imprudencia de los conductores:

La imprudencia de los conductores de motocicleta afecta a desde los conductores, peatones, hasta otros automovilistas y al sistema de salud. Dentro de los comportamientos que han incrementado el número de accidentes en motocicleta destacan la falta de respeto a las normas de tránsito, el exceso de velocidad, la invasión de carriles y la circulación sin casco o sin licencia.

1.2.2

Problema de comunicación visual

La comunicación visual actual de las campañas de seguridad vial impulsadas por PROVIAL presenta dificultades para generar un impacto efectivo en el público motociclista, especialmente en redes sociales,

debido a la falta de materiales visuales específicos que comuniquen de forma clara, atractiva y comprensible los riesgos asociados a la conducción imprudente. Esta carencia limita la identificación del público con los mensajes institucionales y reduce la adopción de comportamientos preventivos, evidenciando la necesidad de una estrategia visual coherente para redes sociales que promueva prácticas seguras de tránsito y refuerce la presencia de PROVIAL en el entorno digital.

1.3 JUSTIFICACIÓN DEL *PROYECTO*

1.3.1

Trascendencia del proyecto

El aumento de accidentes de motocicleta debido a la imprudencia de los conductores representa un problema social de gran magnitud en Guatemala. Esta problemática trasciende más allá del individuo, afectando profundamente la estructura social y la salud pública del país.

Según los datos presentados, las motocicletas han pasado a constituir el 46.8% del parque vehicular guatemalteco, con más de 5.3 millones de unidades registradas para el año 2024. Esto ha venido acompañado de un incremento alarmante en la siniestralidad vial, donde 5 de cada 10 accidentes involucran motocicletas, y estas representan el 54% de las muertes en incidentes de tránsito.

1.3.2

Incidencia del diseño gráfico

El diseño gráfico puede incidir de manera significativa en la problemática detectada, ya que permite abordar los comportamientos de riesgo en los conductores de motocicletas mediante estrategias visuales orientadas a la educación y la concientización. A través de materiales didácticos y campañas con lenguaje visual claro y accesible, es posible facilitar la comprensión de las normas de tránsito, promoviendo su cumplimiento y reduciendo los accidentes asociados al desconocimiento o desinterés por la normativa vial. De esta forma, el diseño gráfico se convierte en un mediador entre la información técnica y la comprensión ciudadana, aportando herramientas visuales que favorecen el aprendizaje y la apropiación de buenas prácticas.

Asimismo, el diseño gráfico tiene la capacidad de influir en la modificación de conductas de riesgo como el exceso de velocidad, la invasión de carriles o la falta de uso de equipo de protección. A través de recursos visuales de alto impacto y estrategias persuasivas, puede evidenciar las consecuencias de dichas acciones y fomentar una conducción más responsable. En este sentido, el diseño comunica y llega a movilizar emociones y valores, transformando el uso del casco y otros elementos de seguridad en símbolos de responsabilidad, autoprotección y respeto por la vida.

1.3.3

Factibilidad del proyecto

El proyecto es factible ya que se ve reforzado por el apoyo institucional de PROVIAL (Dirección General de Protección y Seguridad Vial) lo apoya. PROVIAL es una entidad gubernamental que desempeña un papel crucial en la reducción de accidentes de tránsito y la garantía de la seguridad vial en Guatemala. Su misión fundamental se centra en disminuir la tasa de accidentes en las carreteras mediante diversas iniciativas estratégicas implementadas a nivel nacional.

Asimismo, el proyecto se ve reforzado por aquellos recursos materiales brindados por PROVIAL. La institución facilita el acceso a sus instalaciones para reuniones de coordinación y sesiones de trabajo, incluyendo salas equipadas con tecnología audiovisual necesaria para el desarrollo y presentación de propuestas de diseño.

Respecto a los recursos humanos, PROVIAL asigna personal especializado que aportará conocimiento técnico sobre normativas de tránsito, comportamiento vial y factores de riesgo específicos en motociclistas. La institución facilita también el acceso a oficiales de campo que pueden proporcionar retroalimentación desde su experiencia directa con conductores de motocicletas y situaciones de riesgo observadas en la vía pública.

El departamento de educación vial de PROVIAL colaborará en la validación de contenidos educativos, asegurando la precisión técnica de la información presentada en los materiales diseñados. Finalmente, la institución proporciona acceso a grupos focales de conductores que participan en sus programas educativos, facilitando las fases de investigación, testeo y validación de las propuestas de diseño con públicos representativos del grupo objetivo.

Por último, el proyecto cuenta con la participación de una joven estudiante de 23 años de la Universidad de San Carlos de Guatemala, quien recibe el respaldo académico de su asesor en el marco del Proyecto de Graduación 1.

1.4 REDACCIÓN DE **OBJETIVOS**

1.4.1

Objetivo General

Apoyar al departamento de Educación Vial de PROVIAL a reducir los accidentes en motocicleta causados por conductas imprudentes promoviendo el respeto a las normas de tránsito y prácticas de conducción segura entre los motociclistas guatemaltecos, mediante el desarrollo de una estrategia de comunicación visual efectiva por medio de materiales gráficos.

1.4.2

Objetivo Específico de Comunicación

Persuadir a los conductores de motocicleta sobre los riesgos asociados a las conductas imprudentes en la vía pública, mediante capacitaciones implementadas por PROVIAL que faciliten la comprensión de las consecuencias personales, familiares y sociales derivadas de la falta de respeto a las normas de tránsito, el exceso de velocidad, la invasión de carriles y la circulación sin equipo de protección.

1.4.3

Objetivo Específico de Diseño

Diseñar una estrategia de comunicación para PROVIAL que apoye sus campañas de seguridad vial, compuesta por piezas de comunicación digital para redes sociales dirigidas a motociclistas, que facilite la comprensión de los riesgos asociados a la conducción imprudente y promueva prácticas seguras de tránsito.



En el siguiente capítulo se abordará el perfil tanto institucional como del grupo objetivo.

2.1 Perfil institucional

2.2 Grupo objetivo

02

PERFILES

En este capítulo se presenta el perfil institucional y del grupo objetivo. Se analizarán las características del sector social donde opera la institución, su historial, filosofía e identidad visual, así como las características geográficas, sociodemográficas, socioeconómicas y psicográficas del grupo objetivo.

2.1 PERFIL INSTITUCIONAL

2.1.1

Características del sector social en el que se encuentra la institución

La Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL) es una dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV) de Guatemala, establecida en 2004 con el propósito de reducir y prevenir accidentes viales, así como de aumentar la seguridad de peatones, pasajeros y conductores mediante capacitación, divulgación y presencia física en las carreteras.³²

Dentro de algunas funciones primordiales que lleva a cabo dicha institución, podemos encontrar las siguientes:

- **Prevención de accidentes:** implementación de campañas educativas como "Conduce Seguro" para fomentar el reconocimiento de señales de tránsito.³³
- **Atención de emergencias:** respuesta rápida ante incidentes en carretera, incluyendo el uso de grúas y equipos especializados.³⁴
- **Educación vial:** realización de talleres y programas de enseñanza práctica para promover el uso correcto de la vía pública.
- **Colaboración interinstitucional:** trabajo conjunto con la Policía Nacional Civil, municipalidades y otras entidades para fortalecer la seguridad vial.³⁵

Actualmente, PROVIAL cuenta con seis sedes regionales y tres subregionales distribuidas estratégicamente en el país. Con el Plan de Expansión 2025-2027, se busca implementar 15 nuevas sedes regionales y tres subregionales, aumentando el número de brigadas viales de 124 a 1,216 y la flota vehicular de 51 a 124 unidades.

³² Gobierno de Guatemala. "La Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL), una dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV), lleva 16 años al servicio de los usuarios de las carreteras de Guatemala." Última modificación 17 de diciembre de 2020. <https://guatemala.gob.gt/7261-2/>.

³³ República.gt. "PROVIAL impulsa la campaña 'Conduce Seguro' para fomentar el reconocimiento de señales de tránsito." Última modificación 14 de diciembre de 2024. <https://republica.gt/actualidad/provial-impulsa-la-campana-conduce-seguro-para-fomentar-el-reconocimiento-de-senales-de-transito--20241214164529>.

2.1.2

Antecedentes históricos de la institución

La Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL) fue establecida oficialmente el 11 de abril de 2007, mediante el Acuerdo Gubernativo No. 114-2007, como una dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV) de Guatemala.³⁶

Su creación respondió a la necesidad de contar con una entidad especializada en la prevención de accidentes de tránsito, la educación vial y la asistencia en emergencias en las carreteras del país. Desde su fundación, PROVIAL ha trabajado en la implementación de programas y estrategias para mejorar la seguridad vial en Guatemala.

A lo largo de los años, PROVIAL ha desarrollado diversas campañas educativas y ha establecido brigadas de atención en diferentes regiones del país, con el objetivo de brindar asistencia oportuna a los usuarios de la red vial. Además, ha colaborado con otras instituciones gubernamentales y organizaciones internacionales para fortalecer las políticas y normativas relacionadas con la seguridad vial.³⁷

2.1.3

Filosofía de la institución: misión, visión, valores, principios, objetivos

MISIÓN



Reducir los accidentes y aumentar la seguridad vial de los peatones, pasajeros y conductores en las carreteras, a través de capacitación, divulgación, acercamiento con las comunidades, aplicación de leyes, presencia física y ordenamiento vial en todo el territorio nacional."³⁸

VISIÓN



Ser una institución modelo, profesional, eficiente, altamente tecnificada con cobertura nacional para convertir las carreteras de Guatemala en las más seguras."³⁸

VALORES

Justicia, Honestidad, Disciplina, Responsabilidad, Integridad, Respeto y Espíritu de servicio.³⁸

OBJETIVOS



Contribuir al eficaz funcionamiento del sistema de transporte terrestre en el territorio nacional, salvo lo establecido en leyes especiales.”³⁹



Coordinar con la autoridad de tránsito para garantizar la fluidez del tráfico vehicular, en los lugares en donde se estén ejecutando proyectos u obras de infraestructura a cargo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. O en autopistas, calzadas, carreteras principales, carreteras secundarias u otras en donde la autoridad de tránsito no haya sido delegada a otra entidad.” ³⁹



Asistir a los conductores que por desperfectos mecánicos impidan u obstaculicen el tránsito vehicular.” ⁴⁰



Busca promover una cultura de seguridad vial, fomentar la educación preventiva entre los conductores y garantizar una respuesta oportuna ante cualquier tipo de incidente en las carreteras.” ⁴⁰

2.1.4

Servicios que presta a los usuarios

PROVIAL-CIV brinda diversos servicios a los usuarios de las carreteras guatemaltecas, con el objetivo de garantizar la seguridad vial y la asistencia oportuna en las vías del país.

³² Gobierno de Guatemala. "La Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL), una dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV), lleva 16 años al servicio de los usuarios de las carreteras de Guatemala." Última modificación 17 de diciembre de 2020. <https://guatemala.gob.gt/7261-2/>.

³³ República.gt. "PROVIAL impulsa la campaña 'Conduce Seguro' para fomentar el reconocimiento de señales de tránsito." Última modificación 14 de diciembre de 2024. <https://republica.gt/actualidad/provial-impulsa-la-campana-conduce-seguro-para-fomentar-el-reconocimiento-de-senales-de-transito--20241214164529>.

³⁴ Gobierno de Guatemala, "PROVIAL lleva 16 años".



Figura 5. «Educación vial en PROVIAL». Acceso el 15 de marzo de 2025. <https://www.facebook.com/ProvialOficial/posts/-paco-y-lul%C3%BA-ense%C3%B1a-ron-educaci%C3%B3n-vial-a-m%C3%A1s-de-100-ni%C3%B1osprovial-llev%C3%B3-su-reconoc/1264353675720372/>



Asistencia en carreteras: PROVIAL mantiene brigadas desplegadas en puntos estratégicos de la red vial nacional para ofrecer asistencia a los usuarios. Están capacitadas para atender emergencias viales, brindar primeros auxilios y colaborar en la regulación del tránsito vehicular.



Educación vial: PROVIAL desarrolla programas de educación vial dirigidos a empresas de transporte, escuelas públicas y privadas, y la población en general. Estos programas incluyen talleres y capacitaciones sobre normas de tránsito, señalización y conductas seguras al conducir.⁴¹



Servicio de grúas: la institución cuenta con un servicio de grúas disponible para auxiliar a los conductores cuyos vehículos presentan desperfectos mecánicos en las carreteras. El mismo servicio busca despejar las vías y prevenir accidentes derivados de vehículos varados.



Capacitación en primeros auxilios: las brigadas de PROVIAL reciben formación en primeros auxilios, incluyendo técnicas de reanimación cardiopulmonar y manejo de emergencias médicas básicas, para brindar atención inmediata en caso de accidentes de tránsito.⁴²



Regulación del tránsito: la institución colabora en la regulación del tránsito vehicular, especialmente en situaciones de congestión o incidentes que afectan la fluidez del tráfico, coordinando con otras entidades para restablecer el orden en las vías.⁴³

2.1.5

Identidad y comunicación visual



Figura 6. «Logo de PROVIAL», Isabel Morales, jefa de Comunicación Social 11 de marzo de 2025.

Logotipo institucional

El logotipo de PROVIAL incorpora elementos visuales que representan la seguridad y la vigilancia en las carreteras guatemaltecas.

Colores institucionales

PROVIAL utiliza el color azul como su tonalidad institucional principal. Este color está presente en su papelería oficial y elementos de comunicación visual, el cual refleja profesionalismo y confianza. Como color secundario, se encuentra el color celeste, que refleja la seguridad y hace resaltar la importancia del mismo.⁴⁴

³⁵ Gobierno de Guatemala. "Provial presenta plan de expansión para mejorar la seguridad en las carreteras." Última modificación 17 de febrero de 2025. <https://guatemala.gob.gt/provial-presenta-plan-de-expansion-para-mejorar-la-seguridad-en-las-carreteras/>

³⁶ Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL), ¿Quiénes somos?, PROVIAL, <https://provial.gob.gt/quienes-somos>.

³⁷ Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV). "Quiénes Somos." Accedido el 6 de mayo de 2025. <https://www.civ.gob.gt/web/guest/institucional/quienes-somos>.

³⁸ PROVIAL, ¿Quiénes somos?

³⁹ Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL), Educación vial, PROVIAL, <https://provial.gob.gt/institucional/educacion-vial>.

⁴⁰ PROVIAL, Educación vial



Figura 7. «Página web PROVIAL, página inicial». Acceso el 9 de noviembre de 2025. <https://provial.gob.gt/>

Presencia en redes sociales

PROVIAL mantiene una activa presencia en diversas plataformas digitales para informar y educar a la ciudadanía:



Publica actualizaciones sobre el estado de las carreteras, campañas educativas y actividades institucionales.



Comparte información en tiempo real sobre el tránsito y eventos relevantes.⁴⁵



Difunde contenido visual relacionado con la seguridad vial y las actividades de la institución.



Utiliza videos cortos para promover la educación vial de manera dinámica y accesible.



Figuras 8-16. «Campaña noviembre». Publicado el 4 de noviembre 2025. Acceso el 9 de noviembre de 2025. https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=1277137514441988&id=100064372554773&rdid=86sy9JAUqqDbRgBP#

⁴¹ Fundación para el Desarrollo de Guatemala (FUNDESA). "Dirección General de Protección y Seguridad Vial." Accedido el 14 de marzo de 2025. https://www.FUNDESA.org.gt/content/files/comisiones/3civ/PRES._3er._CONGRESO_DE_SEG._VIAL.pdf.

⁴² Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV). "PROVIAL además de prevenir accidentes, ahora salvará vidas en las carreteras." Última modificación 25 de febrero de 2021. <https://guatemala.gob.gt/provial-ademas-de-prevenir-accidentes-ahora-salvara-vidas-en-las-carreteras/>.

⁴³ PROVIAL. "Brigadas de Provial regulan el tránsito vehicular debido a trabajos en carretera." Publicado en X (anteriormente Twitter). Accedido el 15 de marzo de 2025. <https://x.com/provialoficial/status/1234567890123456789>.

Campañas de Comunicación Visual



Figuras 17 y 18. «Conduce Seguro». Publicado 28 de febrero 2025. Acceso el 9 de noviembre 2025. <https://www.facebook.com/ProviaOfficial/photos/-conduce-seguro-un-conductor-bien-informado-planifica-su-ruta-para-evitar-contr/1065784558910619/>

PROVIAL desarrolla campañas educativas que utilizan elementos visuales para promover la seguridad vial. Por ejemplo, la campaña "Conduce Seguro" se centra en educar a los ciudadanos sobre la importancia y el significado de las señales de tránsito, utilizando señalización vertical y otros recursos gráficos para transmitir mensajes clave.

Además, PROVIAL participa en iniciativas interinstitucionales como "Celebra Seguro", que busca crear conciencia sobre prácticas responsables y seguras durante las festividades, utilizando imágenes y mensajes visuales para reforzar la cultura de prevención.⁴⁶

⁴⁴ Universidad de San Carlos de Guatemala. "Tesis de la Biblioteca USAC." Accedido el 6 de mayo de 2025. https://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/16/16_1108.pdf.

⁴⁵ "Mapa de PROVIAL: Bloqueos en Guatemala 2025, hoy," Guatemala.com, <https://www.guatemala.com/noticias/comunidad/mapa-de-provial-bloqueos-en-guatemala-2025-hoy>

⁴⁶ Agencia Guatemalteca de Noticias (AGN). "Provia socializa campaña para respetar las señales de tránsito." Última modificación 11 de diciembre de 2024. <https://agn.gt/provia-socializa-campana-para-respetar-las-senales-de-transito/>.

2.2 PERFIL DEL GRUPO **OBJETIVO**

El grupo objetivo está conformado por adultos jóvenes del género masculino de 20 a 30 años residentes de zona 3 de la Ciudad de Guatemala, específicamente en la Avenida Elena.



Figura 19. «HO CHI MINH, VIETNAM» Acceso el 30 de septiembre de 2025.
<https://www.vecteezy.com/photo/3750959-ho-chi-minh-vietnam-february-22-2017-unidentified-people-on-the-street-of-ho-chi-minh-vietnam-ho-chi-minh-is-the-largest-city-in-vietnam>



2.2.1

Características Geográficas

El grupo objetivo se encuentra ubicado en la zona 3 de la Ciudad de Guatemala, la cual se encuentra en la región central del país, específicamente en el Valle de la Ermita, parte del altiplano guatemalteco. Esta área está situada a una altitud aproximada de 1,500 metros sobre el nivel del mar, formando parte de la meseta central que caracteriza a la capital. Añadiendo que se encuentra hacia el Periférico Norte de la ciudad capital.⁴⁷ La Avenida Elena, también conocida como Avenida Cero es de las más transitadas en la Ciudad de Guatemala que conecta las zonas 1 y 3.

CLIMA

El clima es templado subtropical de tierras altas, típico del altiplano guatemalteco. Se caracteriza por una temperatura media anual de 19-23°C, con dos estaciones claramente definidas: la época seca que va de noviembre a abril y la época lluviosa de mayo a octubre.

La precipitación media anual es de 1.200 mm y la humedad relativa promedia entre 70-75%. Durante los meses de diciembre y enero pueden presentarse mañanas frías con temperaturas que descienden hasta los 10-12°C, mientras que en los meses más cálidos de marzo a abril pueden alcanzarse temperaturas máximas de 28-30°C.⁴⁸

⁴⁷ Instituto Geográfico Nacional de Guatemala. 2022. "Perfil geográfico del área metropolitana". Guatemala: IGN.

⁴⁸ Instituto Nacional de Sismología, Vulcanología, Meteorología e Hidrología. 2023. "Caracterización climática de la Ciudad de Guatemala". Guatemala: INSIVUMEH.

CARACTERÍSTICAS DEL ENTORNO URBANO

Presenta un entorno predominantemente urbano con perfil particular que incluye densidad poblacional media-alta, infraestructura mixta con edificaciones antiguas y algunas más recientes, y una combinación de áreas residenciales y comerciales. La zona se caracteriza por su proximidad al vertedero municipal conocido como "El Basurero", uno de los rasgos distintivos de la zona 3, así como por tráfico vehicular intenso, especialmente en horas pico, y pocos espacios verdes o áreas recreativas. La zona se encuentra en un área de transición entre sectores comerciales y residenciales, con una infraestructura urbana que refleja el desarrollo histórico y las transformaciones socioeconómicas de esta parte de la ciudad.⁴⁹

CONTEXTO AMBIENTAL

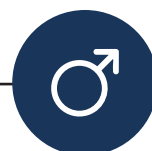
La calidad ambiental en esta zona se ve afectada por varios factores, incluyendo contaminación atmosférica moderada debido al alto tráfico vehicular del Periférico, desafíos en gestión de residuos sólidos por la cercanía al vertedero municipal, escasez de vegetación y áreas verdes, y exposición a lluvias intensas durante la temporada húmeda con ocasionales problemas de drenaje urbano.⁵⁰

2.2.2

Características Sociodemográficas

**Edad**

La población masculina entre el rango de 20 y 30 años en Ciudad de Guatemala representa aproximadamente el 9.2% de la población total de la ciudad. Este segmento está conformado por aproximadamente 139,000 hombres jóvenes, según proyecciones basadas en el último censo nacional.⁵¹

**Sexo**

En el contexto general, los hombres representan el 48,6% de la población juvenil total (13-30 años), pero en el rango de 25-30 años existe mayor equilibrio de género (INE, 2018).

**Escolaridad**

Según la tasa de matriculados en educación formal realizada en el año 2023 por el INE, el 90.7% de hombres forman parte de este grupo. El nivel educativo de este grupo muestra diversidad significativa. Aproximadamente el 42% cuenta con estudios de nivel medio completo, mientras que un 24% ha accedido a educación superior. Sin embargo, persiste un 18% que solo completó la educación básica y un 16% que no concluyó sus estudios secundarios.⁵²

⁴⁹ Municipalidad de Guatemala. 2023. "Plan de desarrollo urbano: zona 3". Ciudad de Guatemala.

⁵⁰ Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales. 2024. "Estudio de calidad ambiental en áreas urbanas de Guatemala". Guatemala: MARN.

⁵¹ Instituto Nacional de Estadística. 2020. "Proyecciones de población por municipio 2015-2025". Guatemala: INE.

⁵² Instituto Nacional de Estadística. 2022. "Caracterización estadística de la educación en Guatemala." Guatemala: INE.



Hábitat

La distribución residencial de este segmento se concentra principalmente en las zonas 7, 12, 18 y 21 de la ciudad, donde habitan aproximadamente el 47% de estos jóvenes. Un 32% vive en áreas consideradas urbano-marginales, mientras que el 21% restante reside en zonas de mayor poder adquisitivo, principalmente en las zonas 10, 14 y 16.⁵³



Trabajo

En términos laborales, el 62% de estos jóvenes se encuentra empleado formalmente, principalmente en los sectores de servicios (38%), comercio (24%) y manufactura (14%). Un 23% trabaja en el sector informal, mientras que aproximadamente un 10% se encuentra desempleado. El 5% restante se dedica exclusivamente a estudiar.⁵⁴



Responsabilidad familiar

El 58% de los hombres en este rango etario aún vive con sus padres o familiares, contribuyendo parcialmente a la economía familiar. Un 27% ha formado su propio núcleo familiar, asumiendo responsabilidades como jefes de hogar. El 15% restante vive de manera independiente sin dependientes directos.

La tasa de paternidad temprana (20-24 años): 18% a nivel nacional, con valores más altos en áreas urbanas por mayor acceso a sindicatos informales (UNFPA, 2021).

Según la ENIGH 2022, 33.1% de los hombres jóvenes están solteros, 8.7% en unión libre y 5.1% casados¹. En entornos urbanos, suelen asumir roles de proveedores secundarios o compartir responsabilidades domésticas, aunque persisten modelos tradicionales de masculinidad dominante.⁵⁵

⁵³ Municipalidad de Guatemala. 2023. "Distribución poblacional por zonas urbanas". Ciudad de Guatemala: Dirección de Planificación Urbana.

⁵⁴ Instituto Nacional de Estadística. 2023. "Encuesta Nacional de Condiciones de Vida". Guatemala: INE.

⁵⁵ Ministerio de Trabajo y Previsión Social. 2024. "Informe sobre la situación laboral de jóvenes en Guatemala". Guatemala: MINTRAB.

2.2.3

Características Sociodemográficas

Dicho segmento poblacional presenta un nivel de ingreso que oscila predominantemente entre Q2,800 y Q4,200 mensuales.

Según datos recabados del último informe del Instituto Nacional de Estadística (INE), esta población masculina joven presenta características laborales diversas que influyen directamente en su capacidad adquisitiva.

Aproximadamente el 54% de estos jóvenes trabaja en el sector de servicios y comercio informal, mientras que un 32% cuenta con empleos formales principalmente en pequeñas y medianas empresas. El 14% restante se desempeña en trabajos temporales o por cuenta propia.⁵⁶

La distribución de ingresos dentro del grupo objetivo muestra que:

38%

percibe entre Q2,800 y Q3,500 mensuales

42%

percibe entre Q2,800 y Q3,500 mensuales

20%

percibe entre Q2,800 y Q3,500 mensuales

Es importante destacar que cerca del 65% de estos jóvenes contribuye económicamente al sustento familiar, destinando aproximadamente el 40% de sus ingresos a gastos del hogar compartido.⁵⁷

Mismo grupo es ubicado primordialmente en la clase media-baja y baja, según los parámetros socioeconómicos definidos para el contexto urbano guatemalteco. Dentro de este sector predominan viviendas de construcción mixta (block, lámina y concreto), con servicios básicos que presentan interrupciones ocasionales y un entorno urbano con limitada infraestructura recreativa y cultural.⁵⁸

El horizonte de consumo de este grupo está orientado principalmente a la satisfacción de necesidades básicas como alimentación, vivienda y transporte, con un consumo moderado de productos tecnológicos, principalmente telefonía móvil de gama media-baja, acceso limitado a entretenimiento comercial y preferencia por marcas accesibles y promociones en productos de consumo diario. Este grupo tiende a priorizar precio sobre exclusividad en sus decisiones de compra.

Los patrones de gasto reflejan que aproximadamente el 75% de sus ingresos se destina a necesidades esenciales, mientras que el 25% restante puede asignarse a gastos discrecionales, principalmente en entretenimiento informal, vestimenta y tecnología básica.

2.2.4

Características Psicográficas

Cultura visual

Los jóvenes hombres de 20 a 30 años que residen en la zona 3 de la Ciudad de Guatemala presentan una cultura visual híbrida, influenciada tanto por tendencias globales como por elementos locales distintivos. De acuerdo con el estudio "Consumo visual en jóvenes urbanos de Guatemala" (2023), este grupo objetivo muestra preferencia por estética urbana con influencia del graffiti y arte callejero, contenido visual de alto contraste y colores vibrantes, iconografía que mezcla símbolos globales con elementos de identidad nacional, diseños dinámicos y con movimiento sobre composiciones estáticas, y alta receptividad a formatos audiovisuales cortos.⁵⁹

Estilo de vida

El estilo de vida de este segmento está marcado por el pragmatismo y la adaptabilidad ante las circunstancias económicas. Según DataReportal (2025), estos jóvenes dedican en promedio 7.2 horas diarias al trabajo, utilizan aproximadamente 3.8 horas diarias en conectividad digital, priorizan actividades sociales presenciales en su tiempo libre (62%), se transportan principalmente en transporte público (78%) y valoran experiencias compartidas sobre posesiones materiales⁶⁰. Las actividades de ocio más frecuentes incluyen reuniones informales con amigos (68%), deportes colectivos como fútbol (54%) y consumo de contenidos digitales (89%). La encuesta de hábitos urbanos de FLACSO Guatemala (2024) indica que aproximadamente el 45% complementa sus ingresos con actividades económicas secundarias o "side hustles".⁶¹

Personalidad

En cuanto a su personalidad, este grupo se caracteriza por ser práctico y adaptable, desarrollando un enfoque práctico hacia la vida que prioriza soluciones concretas y rápidas ante la vida cotidiana, donde el 78% toma decisiones basadas en resultados inmediatos más que en la subjetividad. Mantienen una fuerte lealtad familiar y comunitaria con vínculos familiares sólidos, ya que el 84% considera a la familia como su principal red de apoyo mientras buscan independencia económica. Han desarrollado notable resiliencia para enfrentar y superar adversidades, pues el 65% ha atravesado situaciones económicas o sociales difíciles, generando mecanismos de afrontamiento que combinan optimismo y realismo. Muestran desconfianza institucional con escepticismo hacia entidades gubernamentales, donde el 82% expresa baja confianza, pero mantienen apertura hacia organizaciones comunitarias y figuras que demuestran coherencia. Presentan valores híbridos que combinan valores tradicionales guatemaltecos como respeto, solidaridad y espiritualidad con valores contemporáneos globales como autenticidad, valoración de experiencias y apertura al cambio. Sus aspiraciones son concretas y se enfocan en metas tangibles y alcanzables a corto y mediano plazo: mejorar su vivienda (62%), obtener mejor empleo (78%) y adquirir habilidades técnicas específicas (71%). Demuestran ingenio y creatividad, ya que el 58% ha desarrollado actividades complementarias para generar ingresos, mostrando creatividad para identificar oportunidades en su entorno inmediato.⁶²

Los estudios de campo revelan que estos jóvenes valoran especialmente "ser real" (auténtico, honesto), considerándolo fundamental en sus relaciones interpersonales (76%).

⁵⁶ Instituto Nacional de Estadística. 2023. "Encuesta Nacional de Empleo e Ingresos". Guatemala: INE.

⁵⁷ Asociación de Investigación y Estudios Sociales. 2024. "Estudio de condiciones económicas en sectores urbanos de Guatemala". Guatemala: ASIES.

⁵⁸ Municipalidad de Guatemala. 2023. "Caracterización sociourbana de la zona 3." Ciudad de Guatemala: Dirección de Desarrollo Social.

⁵⁹ Facultad de Arquitectura, USAC. 2023. "Consumo visual en jóvenes urbanos de Guatemala". Ciudad de Guatemala: USAC.

⁶⁰ DataReportal. 2025. "Digital 2025: Guatemala". <https://datareportal.com/reports/digital-2025-guatemala>

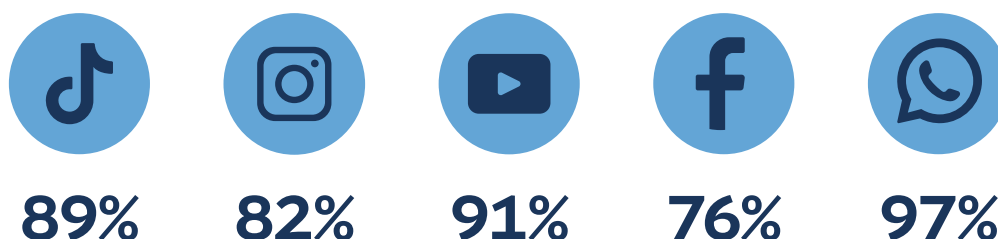
⁶¹ FLACSO Guatemala. 2024. "Encuesta de hábitos urbanos en población joven". Guatemala: FLACSO.

⁶² Universidad Rafael Landívar. 2024. "Valores tradicionales y modernos en la juventud guatemalteca urbana".

Nivel de lectura visual

El nivel de lectura visual de este grupo es considerablemente alto en formatos digitales y urbanos, pero más selectivo en medios tradicionales. De acuerdo con DataReportal (2025) y el estudio de "Alfabetización visual en sectores urbanos" (USAC, 2023), tienen capacidad de procesar información visual compleja en formatos digitales, alta velocidad de decodificación de mensajes visuales en entornos de saturación informativa, preferencia por comunicación que integre texto e imagen de forma dinámica, mayor respuesta a narrativas visuales secuenciales que a elementos estáticos, y desarrollan filtros selectivos ante la sobreexposición publicitaria⁶³. Este grupo ha desarrollado una alfabetización visual particular, con habilidad para interpretar capas de significado en contenidos visuales y detectar rápidamente la autenticidad o artificialidad en la comunicación gráfica.

Según DataReportal (2025), el consumo de medios digitales de este segmento en Guatemala muestra patrones específicos:



Entre las plataformas emergentes, Telegram ha ganado popularidad (38% de adopción) como canal alternativo de comunicación y fuente de contenidos específicos. El estudio revela que este grupo accede a internet principalmente desde dispositivos móviles (93%), con un 78% usando smartphones de gama media.⁶⁴

Los medios tradicionales mantienen relevancia selectiva, con la radio manteniendo un 54% de audiencia (principalmente durante trayectos o trabajo) y la televisión abierta un 42% (mayormente para eventos deportivos y noticias).⁶⁵

2.2.5

Relación que existe entre el Grupo Objetivo y PROVIAL

La relación entre los motociclistas masculinos de 20 a 30 años de la zona 3 de Ciudad de Guatemala y PROVIAL se caracteriza por ser positiva pero de impacto limitado. Aunque existe una recepción inicial favorable, los materiales gráficos actuales han demostrado poca efectividad para generar cambios duraderos en este grupo.

El principal desafío identificado es la naturaleza efímera de esta relación: los motociclistas comprenden el contenido durante la exposición inicial, pero rápidamente olvidan las recomendaciones de seguridad vial. Este fenómeno se ve agravado por el bajo nivel de compromiso que presenta este segmento hacia la educación vial en comparación con otros conductores.

PROVIAL ha observado que el contenido de alto impacto visual y emocional (que muestra consecuencias reales y crudas de accidentes) genera mayor retención en este público específico. Esta respuesta a estímulos gráficos fuertes sugiere la necesidad de replantear las estrategias comunicacionales, considerando: el contenido, canales y frecuencia de exposición que mejor se adaptan a las características psicográficas y hábitos de consumo mediático de este grupo objetivo.

En el siguiente capítulo presentaremos la planificación operativa del proyecto, para lo cual presentaremos el flujograma, cronograma y presupuesto.

⁶³Escuela de Diseño Gráfico, USAC. 2023. "Alfabetización visual en sectores urbanos". Ciudad de Guatemala: USAC.

⁶⁴Asociación IAB Guatemala. 2024. "Consumo digital en Guatemala: Tendencias y comportamientos". Guatemala: IAB.

⁶⁵Unión Guatemalteca de Agencias de Publicidad. 2024. "Estudio de audiencias y medios". Guatemala: UGAP.

3.1 Flujograma
3.2 Cronograma
3.3 Presupuesto

03

PLANIFICACIÓN *OPERATIVA*

En este capítulo presentaremos la planificación operativa del proyecto, para lo cual presentaremos el flujograma, cronograma y presupuesto.

3.1 FLUJOGRAMA

Es un diagrama que muestra los pasos de un proceso usando símbolos y flechas, para entender fácilmente cómo funciona algo o cómo hacer una tarea paso a paso.⁶⁶

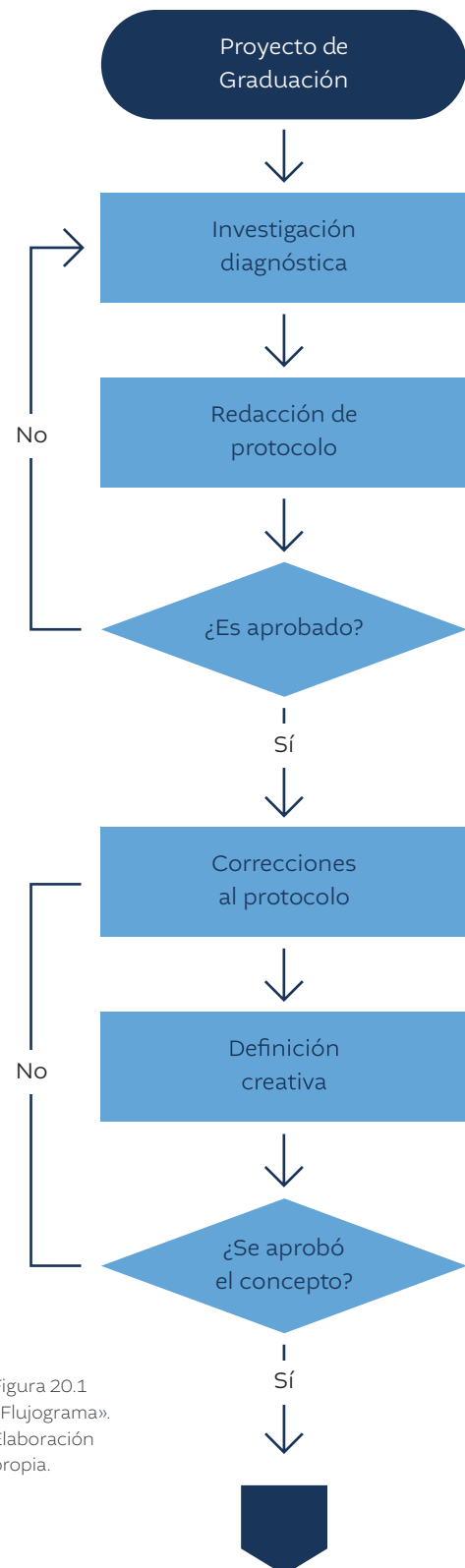


Figura 20.1
«Flujograma».
Elaboración propia.

⁶⁶ Instituto Nacional de Tecnologías Educativas y de Formación del Profesorado (INTEF). "Diagramas de flujo: representación gráfica de procesos." Madrid: Ministerio de Educación y Formación Profesional de España, 2022.

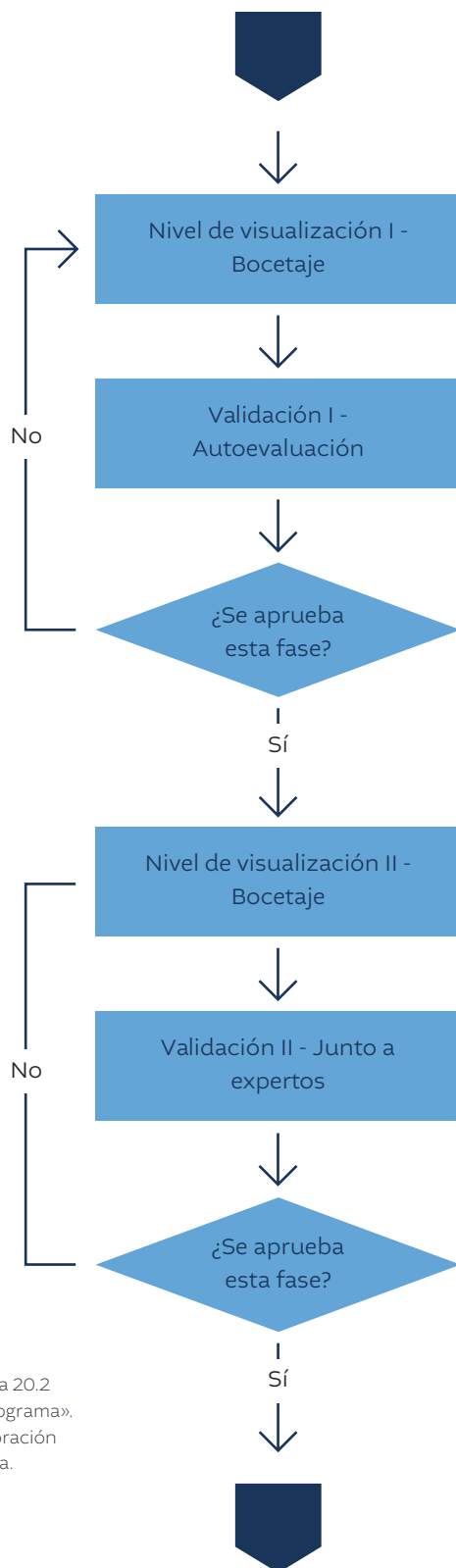


Figura 20.2
«Flujograma».
Elaboración
propia.

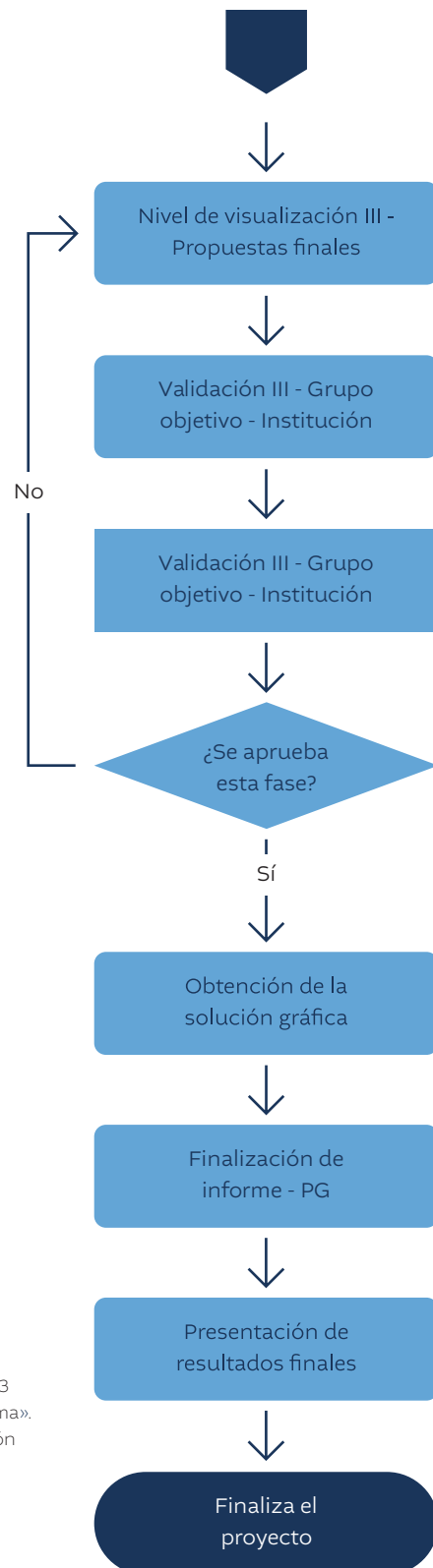


Figura 20.3
«Flujograma».
Elaboración
propia.

3.2 CRONOGRAMA

Es un calendario o programa que muestra las actividades de un proyecto organizadas en el tiempo, indicando cuándo debe realizarse cada tarea y cuánto tiempo tomará.⁶⁷

Tabla 1.1 «Cronograma». Elaboración propia.

Actividades	FEB				MAR				ABR			
	semana				semana				semana			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Investigación de la institución												
Búsqueda de la institución												
Diagnóstico de necesidades												
Investigación del problema social												
Redacción de protocolo												
Antecedentes del problema social												
Definición del problema de comunicación												
Justificación del proyecto												
Plateamiento de objetivos												
Definición del perfil institucional y G.O												
Desarrollo de la planeación operativa												
Entrega de protocolo												

⁶⁷Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES). "Manual de formulación y gestión de proyectos." Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2021.

Tabla 1.2. «Cronograma».
Elaboración propia.

Actividades	JUL				AGO				SEPT			
	semana				semana				semana			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Correcciones de protocolo												
Marco teórico												
Investigación y redacción de ensayos												
Definición creativa												
Elaboración del brief de diseño												
Aplicación de técnicas de conceptualización												
Insights y concepto creativo												
Definición de premisas de diseño												
Producción gráfica												
Primer nivel de visualización - bocetos												
Autoevaluación												
Segundo nivel de visualización - digitalizar												

Tabla 1.3 «Cronograma».
Elaboración propia.

Actividades	SEPT				OCT				NOV			
	semana				semana				semana			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Validación con profesionales de diseño												
Tercer nivel de visualización - arte final												
Validación con el grupo objetivo e institución												
Resultado Final												
Evaluar y aplicar correcciones												
Preparación de artes finales												
Redacción final del informe												
Justificación del proyecto												
Redacción de síntesis del proyecto												
Presentación Final												
Entrega final del informe												
Entrega de proyectos a la institución												
Presentación final de los proyectos												

3.3 PRESUPUESTO

Es un plan financiero que estima los ingresos y gastos de una persona, empresa o proyecto durante un período determinado, ayudando a controlar y administrar el dinero disponible.⁶⁸

Tabla 2.1 «Presupuesto». Elaboración propia.

COSTOS FIJOS	Valor (Q)
Luz	1,580.00
Agua	2,600.00
Internet/Teléfono	1,000.00
Licencia de Adobe	640.00
COSTOS VARIABLES	Valor (Q)
Útiles de oficina/Papelería	600.00
Impresiones de prueba	300.00
Fotocopias	1,300.00
Memoria USB (única vez)	50.00
Tintas para impresora	2,500.00
Material para mock-ups	320.00
Gasolina	2,400.00
DEPRECIACIÓN DE EQUIPO	Valor (Q)
Lenovo Laptop	69.40

Tabla 2.2 «Presupuesto». Elaboración propia.

SERVICIOS PROFESIONALES DE DISEÑO	Valor (Q)
Investigación	3,450.98
Bocetaje	4,141.17
Fotografía	4,968.39
Iconografía	2,500.00
Digitalización	2,000.00
Diseño publicitario	4,968.39
Otros servicios de diseño	3,500.00
SUBTOTAL	Q38,888.33
HONORARIOS	Valor (Q)
Hora de trabajo (Q115.50 por hora × 25 horas)	2,887.50
SUBTOTAL CON HORAS	Q41,775.83
IMPUESTOS	Valor (Q)
IVA (12% sobre el total)	5,013.10
ISR (5% sobre el total)	2,088.79
TOTAL FINAL	Q48,877.72

En el siguiente capítulo se abordará el marco teórico que sustentará la investigación.

⁶⁸ Instituto Nacional de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (INCA). "Manual de gestión presupuestaria." Madrid: Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital de España, 2022.

-
- 4.1 Educación vial para motoristas: una travesía del incremento de accidentes por imprudencia
 - 4.2 El diseño gráfico para transformar la conducta vial
 - 4.3 Diseño publicitario: comunicar para influir.
-

04

MARCO *TEÓRICO*

En el presente capítulo se abordará el marco teórico que sustentará la investigación. Incluyendo tres ensayos sobre el problema social, el diseño gráfico y sobre el producto gráfico a diseñar.

4.1 EDUCACIÓN VIAL PARA MOTORISTAS: *UNA TRAVESÍA DEL INCREMENTO DE ACCIDENTES POR IMPRUDENCIA*

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la educación vial se define como “el conjunto de conocimientos, reglas y normas que toda persona debe poseer y cumplir como usuario de la vía pública, ya sea en calidad de peatón, conductor o viajero”⁶⁹.

Por su parte, el especialista en seguridad vial José María Pérez Cobo la concibe como “un proceso educativo integral y permanente que tiene como objetivo formar a ciudadanos responsables en el uso de las vías públicas y los medios de transporte”⁷⁰. Ambas definiciones subrayan la educación vial no solo como una herramienta técnica, sino como un componente formativo esencial en la construcción de una cultura ciudadana basada en la responsabilidad, la empatía y la prevención.

La preocupación por establecer normas de circulación y educar a los usuarios de las vías no es reciente. En la antigua Roma ya existían disposiciones para regular el tránsito de carruajes, con horarios y zonas específicas. Sin embargo, la educación vial como disciplina formal emergió a inicios del siglo XX, en paralelo con la expansión del automóvil. En 1909, durante el Primer Congreso Internacional de Carreteras celebrado en París, se sentaron las primeras bases internacionales de circulación, marcando un precedente para la cooperación mundial en materia de seguridad vial⁷¹. A partir de la Segunda Guerra Mundial, el aumento masivo de vehículos agravó los accidentes, y en 1959 las Naciones Unidas organizaron la Primera Conferencia Mundial sobre Prevención de Accidentes de Tránsito, reconociendo el fenómeno como una preocupación global⁷².

⁶⁹ Organización Mundial de la Salud (OMS). Informe mundial sobre la prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra: OMS, 2023.

⁷⁰ Pérez Cobo, José María. Educación vial y prevención de accidentes de tráfico. Madrid: Tráfico y Seguridad, 2019.

⁷¹ Congreso Internacional de Carreteras. Actas del Primer Congreso Internacional de Carreteras. París, 1909.

⁷² Naciones Unidas. Primera Conferencia Mundial sobre Prevención de Accidentes de Tránsito. Nueva York: ONU, 1959.

En menos de dos décadas, las motocicletas se convirtieron en el medio de transporte más común, accesible y, paradójicamente, más peligroso del país.

En las décadas siguientes, especialmente entre los años setenta y ochenta, la investigación sobre factores humanos en los accidentes de tránsito permitió entender que no bastaba con enseñar normas: era necesario modificar comportamientos y actitudes. Se desarrollaron así modelos pedagógicos centrados en la empatía, la percepción del riesgo y la autorregulación⁷³. De este modo, la educación vial comenzó a concebirse como un proceso continuo de formación cívica y no meramente como un conjunto de reglas.

En Guatemala, la historia vial ha seguido una evolución acelerada. Desde la llegada del primer automóvil en 1905, el país pasó de una movilidad elitista a una masificación del transporte motorizado. A inicios del siglo XXI, el parque vehicular alcanzó 1.2 millones de unidades, cifra que aumentó a más de 5.3 millones en 2024, de las cuales un 46.8% son motocicletas⁷⁴.

De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) y la Policía Nacional Civil (PNC), las motocicletas participan en 5 de cada 10 accidentes de tránsito y concentran el 54% de las víctimas mortales⁷⁴. Estas cifras reflejan una crisis de seguridad vial que trasciende lo individual y revela una falta de educación, infraestructura adecuada y control estatal.

La Fundación para el Desarrollo de Guatemala (FUNDESA) advierte que el 60% de los fallecidos en accidentes son motoristas, muchos de los cuales no utilizan casco o medidas de protección, y que en la mayoría de los casos la causa está relacionada con exceso de velocidad, imprudencia o falta de conocimiento de las normas⁷⁵.

A nivel individual, los motociclistas representan el grupo más vulnerable dentro del tránsito. Las consecuencias físicas y psicológicas de los accidentes son devastadoras, afectando no solo a las víctimas sino también a sus familias. Según la OMS, los traumatismos por siniestros de tránsito son la principal causa de muerte entre personas de 15 a 29 años en América Latina⁷⁵. En Guatemala, el impacto no solo es humano, sino también económico: los costos médicos, la pérdida de productividad y la sobrecarga hospitalaria generan consecuencias graves para el sistema de salud pública⁷⁶.

A nivel colectivo, los accidentes afectan también a peatones y otros conductores. La invasión de carriles, el irrespeto a los semáforos y el exceso de velocidad son conductas recurrentes. FUNDESA señala que el 15% de las muertes por accidentes viales involucran a peatones, muchos de ellos atropellados por motocicletas⁷⁷. Esto evidencia que el problema no solo radica en la imprudencia, sino también en la ausencia de educación vial sistemática y continua.

⁷³ Fernández, Luis. Psicología del conductor y educación vial. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 1985.

⁷⁴ Instituto Nacional de Estadística (INE). Anuario de tránsito y movilidad 2024. Guatemala: INE, 2024.

⁷⁵ Fundación para el Desarrollo de Guatemala (FUNDESA). Informe de Seguridad Vial 2024. Guatemala: FUNDESA, 2024.

⁷⁶ Organización Mundial de la Salud (OMS). Seguridad vial: situación mundial 2023. Ginebra: OMS, 2023.

Ante este escenario, instituciones como la Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL) han asumido un papel crucial. PROVIAL no solo realiza labores de control y auxilio, sino que también impulsa campañas educativas orientadas a promover el respeto por las normas y la prevención. Su enfoque combina acciones en carretera, difusión en medios y talleres en comunidades, buscando reducir la siniestralidad y fomentar una cultura vial preventiva⁷⁸. Estas acciones se complementan con programas desarrollados por otras entidades como la Policía Nacional Civil, el Ministerio de Educación y organizaciones civiles, que abordan la educación vial en escuelas y centros comunitarios.

La educación es definitivamente la herramienta más poderosa para revertir la tendencia creciente de accidentes.

Fomentar desde la infancia valores como el respeto, la responsabilidad y la empatía al conducir puede transformar la cultura vial. Tal como lo expresa el especialista Javier López,

“Una sociedad que valora la vida y el respeto por los demás se construye desde la educación vial, no desde la sanción”⁷⁹.



Figura 21. «Circulación de tránsito PROVIAL». Publicado el 24 de abril 2025. Accedido el 18 de agosto 2025
<https://www.facebook.com/civguate/posts/1097198559103160/>

⁷⁷ FUNDESA. Estudio sobre mortalidad vial en Guatemala. Guatemala, 2023.

⁷⁸ Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL). Memoria de labores 2024: Seguridad y prevención en ruta. Guatemala: PROVIAL, 2024.

⁷⁹ López, Javier. Cultura vial y educación ciudadana. México: Editorial Praxis, 2020.



Por ello, los programas deben ampliarse más allá de lo urbano y llegar a las comunidades rurales, donde el uso de motocicletas es aún más alto y la formación en seguridad vial más limitada.

A pesar de los avances, Guatemala enfrenta desafíos estructurales: falta de coordinación interinstitucional, escasos recursos destinados a educación preventiva, y un enfoque reactivo más que formativo. La mayoría de las campañas son temporales y carecen de seguimiento, lo que limita su impacto sostenido.

En conclusión, la educación vial debe entenderse como una inversión en vidas humanas. Si se fortalece desde la niñez y se adapta a las realidades locales —urbanas y rurales—, puede convertirse en el motor de una movilidad más segura y responsable. Como generación joven, tenemos la responsabilidad y la oportunidad de transformar la cultura vial, asumiendo un rol activo en la construcción de un país donde la seguridad vial no sea una excepción, sino un derecho garantizado para todos.

4.2 DISEÑO GRÁFICO PARA TRANSFORMAR LA CONDUCTA VIAL

En la búsqueda de soluciones a los problemas sociales contemporáneos, el diseño gráfico ha dejado de concebirse como un oficio meramente estético para afirmarse como práctica estratégica de comunicación y cambio social.

Jorge Frascara lo enmarca como una disciplina orientada a concebir, programar y realizar comunicaciones visuales con fines sociales concretos, donde la efectividad de los mensajes —más que su ornamento— es el criterio principal de calidad.⁸⁰

Esta mirada desplaza la pregunta del “¿se ve bonito?” hacia el “¿transforma algo?”, y sitúa al diseño en el terreno de la conducta, la percepción del riesgo y la toma de decisiones.

El Diccionario de la Lengua Española recuerda la base funcional del término diseño —proyecto, plan que configura algo— y admite explícitamente el sintagma diseño gráfico, subrayando que el campo no solo “dice”, sino que da forma al contenido para hacerlo socialmente operativo.⁸¹ La propia RAE, cuando se refiere a publicidad y diseño gráfico, recalca que la apariencia del mensaje —su construcción formal— es parte sustantiva de la eficacia comunicativa.⁸²

Autores contemporáneos como Ellen Lupton han documentado metodologías de pensamiento y acción creativa que traducen ideas complejas en mensajes visuales accesibles; su propuesta de Graphic Design Thinking (publicada en español como Intuición, acción, creación) sistematiza recursos de co-diseño, prototipado y testeo iterativo que orientan el trabajo hacia el impacto social.⁸³ Asimismo, la noción de design thinking popularizada por Tim Brown refuerza la idea de un proceso centrado en las personas, colaborativo e iterativo.

⁸⁰ Frascara, Jorge. Diseño gráfico para la gente. Comunicaciones de masa y cambio social. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2000. (ed. y extractos en línea).

⁸¹ Real Academia Española. “Diseño.” Diccionario de la lengua española. Consulta 2025.

⁸² López, Javier. Cultura vial y educación ciudadana. México: Editorial Praxis, 2020.

⁸³ Lupton, Ellen. Intuición, acción, creación. Graphic Design Thinking. Barcelona: Gustavo Gili, 2011 (y previas/previas reimp.). (previa editorial).

Históricamente, la disciplina se consolidó durante el siglo XX, pero sus fundamentos perceptuales se nutren de la psicología de la Gestalt: proximidad, similitud, continuidad, cierre y figura-fondo explican cómo organizamos lo que vemos, y por qué ciertas configuraciones visuales guían mejor la atención y la memoria.⁸⁴ Estos principios —revisitados por Arnheim desde la percepción visual aplicada al arte— permiten diseñar señales, infografías y piezas educativas que reduzcan la carga cognitiva, prioricen lo vital y eviten ambigüedades peligrosas en contexto vial.⁸⁵

Aportes concretos del diseño al problema de la siniestralidad en motociclistas

Señalización y sistemas de orientación. El Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito (SIECA) estandariza formas, colores, tipografías y jerarquías para señales viales en la región; su aplicación rigurosa reduce la ambigüedad interpretativa y facilita la lectura instantánea en movimiento.⁸⁶ En campañas locales, alinear cualquier pieza gráfica (carteles, banners, gráficas para redes) a esa gramática visual estandarizada mejora la transferencia del aprendizaje: lo que se aprende en una pieza educativa coincide con lo que se ve en ruta.

Diseño de información (infografías y datos críticos). Las tasas de lesiones en motociclistas, el uso correcto del casco y los factores de riesgo (velocidad, alcohol) pueden sintetizarse en diagramas y secuencias visuales que vinculen causa-efecto. La OPS/OMS ha reunido evidencia sólida sobre la eficacia del casco y metas regionales para 2030 (uso correcto y estandarizado cercano al 100%), insumos que el diseño transforma en mensajes accionables (cómo colocarlo, normas DOT/IRAM/NTC, cuándo reemplazarlo).⁸⁷⁻⁸⁸

⁸⁴ Brown, Tim. Diseñar el cambio: cómo el design thinking transforma a las organizaciones e inspira la innovación. Barcelona: Profit, 2019 (ed. esp.).

⁸⁵ Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Las leyes de percepción visual: Gestalt. Tesis/Material académico. México, 2014.

⁸⁶ Arnheim, Rudolf. Arte y percepción visual. Ed. española. Diversas eds.; ver recursos de acceso abierto.

⁸⁷ Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA). Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito (Anexo del Acuerdo sobre señales viales uniformes). Últ. versiones y repositorios.

⁸⁸ Organización Panamericana de la Salud/OMS. "Seguridad vial." Portal temático. Consulta 2025.

Comunicación persuasiva y campañas de comportamiento.

El diseño publicitario —cuando opera con investigación y testeo— puede reencuadrar normas sociales (“entre pares” que usan casco, no invadir carriles, respetar pasos peatonales) y convertir recomendaciones sanitarias en narrativas memorables. Experiencias en América Latina documentadas por el BID muestran que campañas creativas y culturalmente situadas elevan la aceptación pública de medidas de seguridad y refuerzan la educación vial formal.⁸⁹⁻⁹⁰

Productos y servicios digitales (UX/UI).

Aplicaciones móviles con micro-interacciones claras, jerarquías de alerta consistentes y patrones de lectura compatibles con la conducción responsable (p. ej., consumo previo al viaje: checklist de luces, frenos, casco) mejoran la autoeficacia del usuario. El marco metodológico de Lupton permite prototipar y probar estas interfaces con usuarios reales antes de escalar.⁸³

Material educativo y diseño editorial.

Guías breves, unifoliales y cartillas con retículas legibles, contraste suficiente y tipografía adecuada para lectura rápida en contextos no ideales (luz cambiante, cansancio) integran teoría Gestalt con buenas prácticas editoriales para retención y transferencia del contenido.⁸⁵⁻⁸⁶

Criterios de diseño aplicados a educación vial (síntesis operativa)

Gestalt y carga cognitiva: priorizar una sola idea por pantalla/viñeta; agrupar por proximidad y semejanza; usar figura-fondo nítida para iconos de riesgo; aprovechar continuidad para flujos.⁸⁵

Accesibilidad y legibilidad: alto contraste texto/fondo; tamaños mínimos de tipografía en impresos y móviles; evitar saturación cromática; jerarquizar con peso/escala, no solo con color.⁸⁶

Estandarización visual: alinear iconografía y colores SIECA para coherencia entre aprendizaje y vía pública.⁸⁸

Persuasión ética: apelar a normas sociales positivas (“la mayoría sí usa casco”), beneficios esperados (ahorro en lesiones y costos) y autoeficacia (mostrar “cómo se hace”).⁹⁰⁻⁹¹

Ciclo iterativo: investigar, co-diseñar con motoristas y peatones, prototipar, medir, ajustar (en la línea de design thinking).⁸⁴⁻

⁸⁵

⁸⁹ OPS/GRSP. Cascos: manual para tomadores de decisiones y profesionales. v. esp. (compendio). .

⁹⁰ Banco Interamericano de Desarrollo (BID). “El arte de comunicar la importancia de la seguridad vial.” Blog Moviliblog Transporte, 2018.

⁹¹ Banco Interamericano de Desarrollo. La motocicleta en América Latina: actualidad y buenas prácticas recomendadas para el cuidado de sus usuarios.

⁹² 2022. OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023. 13 de diciembre de 2023

⁹³ OPS. “Nuevo informe de la OPS sobre seguridad vial destaca avances lentos y desiguales.” Nota, 22 de enero de 2025..



Figura 22. «Foto de señalética de motocicleta» Accedido el 1 de noviembre de 2025. <https://www.vecteezy.com/photo/42684607-road-signs-and-directional-signs-on-roads-in-israel>. Accedido el 8 de octubre de 2025.

El caso de la educación vial para motociclistas

La OPS/OMS reporta que los usuarios vulnerables —motociclistas, peatones y ciclistas— concentran una porción creciente de fallecimientos en la región, con tendencias que exigen intervenciones integrales: infraestructura, control, normas y comunicación efectiva.⁹²⁻⁹³

En ese cuarto pilar, el diseño gráfico es la bisagra entre la evidencia y el comportamiento: convierte manuales, metas y estadísticas en señales, guías, campañas y servicios que la gente pueda entender en segundos y ponerse en práctica hoy.

En suma, el diseño gráfico contemporáneo —informado por la percepción (Gestalt), los estándares viales y metodologías de pensamiento de diseño— aporta un conjunto de herramientas probado para disminuir la siniestralidad: hace visibles las normas, comprensibles los riesgos y deseables las conductas seguras. No es una solución aislada, pero sí un componente indispensable de cualquier política pública que aspire a salvar vidas en nuestras carreteras.^{80 83 84 87-90}

4.3 DISEÑO PUBLICITARIO: *COMUNICAR PARA INFLUIR*

El diseño publicitario representa una de las vertientes más dinámicas, estratégicas y persuasivas del diseño gráfico, enfocada específicamente en la creación de mensajes visuales capaces de influir en las decisiones de compra y modificar comportamientos del público objetivo. Su función trasciende la estética: se convierte en un puente entre el pensamiento creativo, la psicología del consumidor y los objetivos de comunicación de las marcas. En este sentido, el diseño publicitario busca generar impacto emocional y provocar una respuesta conductual concreta, integrando tanto la racionalidad del marketing como la sensibilidad del arte visual.

Según la Universidad Europea, el diseño publicitario es una disciplina que



“A través de imágenes, vídeos y sonidos, trata de persuadir al público para realizar una acción en concreto”⁹³.

De forma similar, la Universidad de Ciencias y Artes de América Latina (UCAL) lo define como “una rama del diseño gráfico que se centra en la creación de elementos visuales para la promoción de productos, servicios o ideas, con el objetivo de comunicar un mensaje específico a un público objetivo de manera efectiva”⁹⁴. Estas concepciones coinciden en que el propósito del diseño publicitario es provocar acción y respuesta mediante una comunicación planificada y visualmente atractiva.

En el ámbito técnico, el portal especializado Fotonostra lo describe como la práctica que “comprende la creación, maquetación y diseño de publicaciones impresas, como revistas, periódicos, libros, folletos, trípticos... y también soportes para medios visuales como televisión e internet”⁹⁵. Esta definición amplía la noción del diseño publicitario, integrando tanto los medios tradicionales como los digitales en una visión global de la comunicación visual contemporánea. De igual forma, PublicidadWeb sostiene que el diseño publicitario “abarca la maquetación de publicaciones impresas y digitales, buscando transmitir un mensaje persuasivo con valor estratégico”⁹⁶.

⁹³ Universidad de Ciencias y Artes de América Latina (UCAL). Diseño publicitario: Conceptos y aplicaciones. 2023.

⁹⁴ Pérez, M. La inteligencia artificial y su impacto en el diseño publicitario. Revista de Innovación Digital en Publicidad, 12(3), 45-58, 2023.

⁹⁵ RockContent. "Historia del diseño publicitario: de la litografía a la digitalización." 2023. <https://www.rockcontent.com/blog/diseño-publicitario-historia/>

⁹⁶ Martínez, P. La tipografía en el diseño publicitario moderno. Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), 2024.

Los antecedentes del diseño publicitario se remontan a las civilizaciones antiguas, donde los comerciantes utilizaban signos pictográficos y símbolos en los muros o mercados para distinguir sus productos. Como explica RockContent, “la publicidad ha sido históricamente la herramienta directa del marketing, con los objetivos de divulgar un producto, estimular su consumo y fortalecer la presencia de la empresa en el mercado”⁹⁷. La Revolución Industrial marcó un punto de inflexión: la producción masiva y la competencia exigieron nuevas estrategias de diferenciación, lo que impulsó el nacimiento del cartel como medio de comunicación de masas. Con la invención de la litografía, la reproducción de imágenes a color permitió crear piezas visuales de alto impacto, abriendo paso a los grandes maestros del cartel publicitario como Toulouse-Lautrec o Jules Chéret, cuyas obras fusionaron arte y persuasión.⁹⁸

Durante el siglo XX, la consolidación de agencias especializadas transformó el diseño publicitario en una disciplina profesional sustentada en investigación, estrategia y creatividad. Estas agencias comenzaron a aplicar métodos de análisis de mercado, segmentación y planificación creativa, estableciendo los cimientos del modelo operativo vigente. Las vanguardias artísticas como el

constructivismo ruso, el futurismo italiano y la Bauhaus alemana introdujeron nuevas formas de entender la composición y la tipografía, influyendo directamente en la estética publicitaria. La claridad, el contraste y la geometría se convirtieron en principios visuales esenciales que todavía rigen la comunicación contemporánea.⁹⁹

En la década de 1950, considerada la “era dorada” de la publicidad, la creatividad pasó a ocupar el centro del proceso.

El concepto creativo —una idea única, memorable y emocional— se consolidó como el eje que articula la estrategia y la ejecución visual. Agencias icónicas como Ogilvy & Mather y DDB revolucionaron la industria al unir redacción, arte y psicología del consumidor en un mismo discurso persuasivo.¹⁰⁰ A finales del siglo XX, la revolución digital cambió por completo el panorama. Internet y las plataformas multimedia introdujeron formatos interactivos que permitieron una comunicación bidireccional con el consumidor. El público dejó de ser un receptor pasivo para convertirse en participante activo en la narrativa de las marcas.

⁹³ Universidad de Ciencias y Artes de América Latina (UCAL). Diseño publicitario: Conceptos y aplicaciones. 2023.

⁹⁴ Pérez, M. La inteligencia artificial y su impacto en el diseño publicitario. Revista de Innovación Digital en Publicidad, 12(3), 45-58, 2023.

⁹⁵ RockContent. “Historia del diseño publicitario: de la litografía a la digitalización.” 2023. <https://www.rockcontent.com/blog/diseño-publicitario-historia/>

⁹⁶ Martínez, P. La tipografía en el diseño publicitario moderno. Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), 2024.

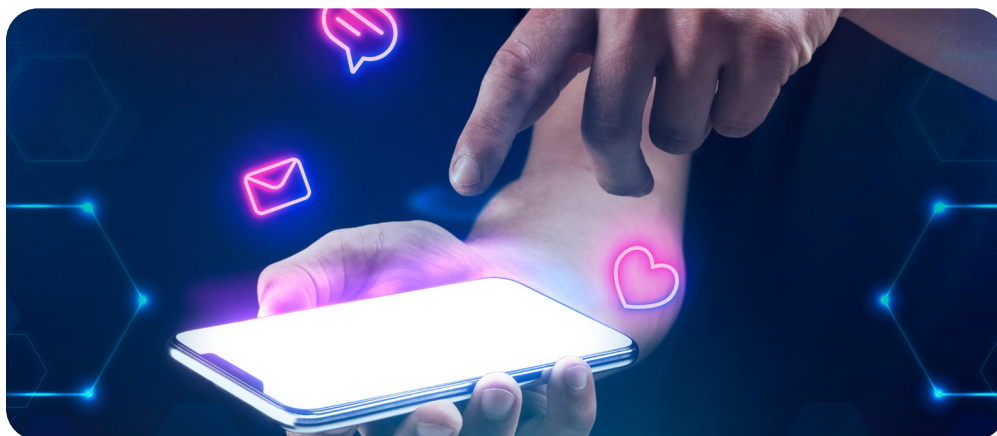


Figura 23. «Redes sociales». Accedido el 16 de octubre 2025.
https://www.freepik.com/free-photo/businessman-holding-blank-screen-smartphone_15667687.htm#fromView=search&page=3&position=37&uuid=334d09bc-14a4-4383-943e-4b80a32dcb2d&query=Social+media+

En el contexto actual, el diseño publicitario se distingue por su multiplataformidad y personalización. La convergencia entre medios impresos, audiovisuales y digitales ha generado ecosistemas comunicativos donde cada pieza debe adaptarse a los hábitos y contextos del usuario. En este escenario, la inteligencia artificial (IA) ha adquirido un rol central: permite la automatización de tareas repetitivas, la generación de contenidos personalizados y la medición en tiempo real de la efectividad de las campañas. Según Pérez (2023),

“La IA optimiza los procesos creativos, y sobre redefine el rol del diseñador como estrategia visual y analista de datos”¹⁰¹.

Al mismo tiempo, la sostenibilidad ha cobrado relevancia como un principio ético y estético. Las marcas han comprendido que su responsabilidad ambiental también debe reflejarse en sus mensajes visuales. Diseños más simples, paletas naturales y materiales ecológicos no solo responden a una tendencia, sino a una necesidad social de coherencia entre valores y comunicación. Como explica González (2023),

“El diseño publicitario sostenible es aquel que transmite conciencia ambiental sin renunciar al impacto visual”¹⁰².

Este enfoque ético se suma a la tendencia hacia el minimalismo expresivo, donde menos es más: se busca comunicar con la menor cantidad de elementos posibles, priorizando la claridad, la emoción y la autenticidad.

Tendencias actuales en diseño publicitario

El panorama publicitario de 2025 se caracteriza por la búsqueda de autenticidad, emoción y relevancia cultural. Las marcas ya no solo comunican productos, sino también valores y propósitos. La saturación de mensajes ha llevado a las empresas a apostar por campañas que conecten humanamente con sus audiencias, recurriendo al storytelling, la ilustración personalizada y las experiencias inmersivas.

Entre las innovaciones más destacadas se encuentra la publicidad inmersiva, que utiliza herramientas de realidad aumentada (RA) y realidad virtual (RV) para integrar al usuario dentro de la experiencia de marca. Estas tecnologías permiten que el público “viva” la publicidad, interactuando directamente con los productos o mensajes. La impresión 3D, por su parte, está incorporando volúmenes reales a las piezas impresas, agregando una nueva dimensión sensorial al mensaje.⁹⁶



La inteligencia artificial generativa ha expandido las fronteras creativas. Plataformas capaces de producir imágenes, tipografías o animaciones en segundos permiten diseñar contenidos personalizados y adaptados a cada segmento de público. Como indica Martínez (2024),



“La personalización algorítmica ha transformado la concepción de la pieza publicitaria: ya no es fija, sino dinámica y en constante ajuste según los datos de comportamiento”¹⁰³.

¹⁰¹ Pérez, Manuel. La inteligencia artificial y su impacto en el diseño publicitario. Revista de Innovación Digital en Publicidad, vol. 12, núm. 3 (2023): 45–58.

¹⁰² González, Rocío. Diseño sostenible: ética y estética en la comunicación de marca. Madrid: Editorial Publicitaria, 2023.

¹⁰³ Martínez, Pablo. Tipografía contemporánea y personalización algorítmica. UNAM, Ciudad de México, 2024.

Elementos y lenguaje visual

El lenguaje visual publicitario combina forma, color, tipografía, composición y ritmo para guiar la atención y producir emociones. En la actualidad, los diseñadores exploran recursos como las palabras fragmentadas, los espacios negativos o los efectos 3D que se integran con imágenes e ilustraciones. Esta estética busca una comunicación más directa y simbólica, evitando la saturación visual.

El **uso del color** es una decisión estratégica. Más allá de la estética, se sustenta en la psicología del consumidor: los colores influyen en la percepción y en la toma de decisiones. En publicidad digital, el contraste y la accesibilidad son esenciales para garantizar legibilidad y visibilidad, especialmente en contextos móviles.¹⁰⁴ Los tonos vibrantes suelen asociarse con acción y juventud, mientras que las paletas suaves evocan confianza, sostenibilidad y bienestar.

En cuanto a la **tipografía**, las tendencias actuales oscilan entre la claridad de las fuentes sans-serif —predominantes en medios digitales— y el retorno de las serif modernas, utilizadas para aportar sofisticación y personalidad de marca. Algunas empresas invierten incluso en el desarrollo de tipografías exclusivas que refuercen su identidad y diferenciación competitiva.¹⁰⁵

La tipografía, al igual que el color, actúa como un signo emocional y cognitivo que define la voz visual de una marca.

La **diagramación publicitaria** se apoya en los principios de la psicología de la Gestalt para guiar el recorrido visual del espectador. Mediante el contraste, la jerarquía de tamaños y la proximidad de los elementos, se construyen rutas de lectura que maximizan la retención del mensaje. En medios digitales, el diseño debe responder a múltiples formatos y dispositivos, garantizando coherencia y adaptabilidad en todo el ecosistema visual.

Vigencia de los medios impresos y digitales

Contrario a la idea de que los medios impresos desaparecerían, hoy se observa una coexistencia estratégica entre lo impreso y lo digital. Las piezas físicas conservan ventajas en términos de credibilidad, permanencia y experiencia sensorial, mientras que los medios digitales aportan interactividad, medición y personalización. El reto actual consiste en integrar ambos mundos bajo estrategias omnicanal coherentes y sostenibles.

La sostenibilidad también influye en esta convergencia: los medios impresos tienden a procesos ecológicos, tintas vegetales y papeles reciclados; los digitales buscan reducir su huella energética mediante optimización de archivos y uso responsable de recursos en línea.¹⁰⁶ De esta forma, el diseño publicitario asume un rol ético, responsable y adaptado a los nuevos desafíos del siglo XXI.

El diseño publicitario contemporáneo es mucho más que una herramienta para vender: es un instrumento de conexión emocional, educación social y construcción de valor simbólico. Su poder radica en su capacidad para mover decisiones y transformar percepciones, integrando tecnología, arte y empatía. En la medida en que el diseñador comprenda el contexto cultural y psicológico del público, podrá construir mensajes que no solo atraigan, sino que inspiren y provoquen cambios reales en la conducta.

En el siguiente capítulo se desarrollará la Definición Creativa, donde se incluirán el brief, la referencia visual, la estrategia de aplicación de la pieza a diseñar, el concepto creativo y las premisas de diseño que orientan la propuesta final.

¹⁰⁴ Cueva, Carolina. Psicología del color aplicada a la publicidad. Quito: Universidad Central del Ecuador, 2023.

¹⁰⁵ Torres, Ana. Manual de identidad y tipografía corporativa. Buenos Aires: UBA, 2022.

¹⁰⁶ Naciones Unidas (PNUD). Diseño sostenible y comunicación responsable. Informe técnico, Nueva York, 2024.

-
- 5.1 Brief
 - 5.2 Referencia visual
 - 5.3 Estrategia de aplicación de la pieza a diseñar
 - 5.4 Concepto creativo
 - 5.5 Premisas de diseño
-

05

DEFINICIÓN *CREATIVA*

Este capítulo se centra en la definición creativa del proyecto y describe el brief inicial, la estrategia de diseño y los elementos principales que dirigen la pieza creativa. Para llegar al público objetivo, a través de insights e ideación creativa se propone una solución gráfica. Se introducen las premisas de diseño y los códigos visuales que enmarcan las pautas estéticas y comunicativas necesarias para lograr una pieza efectiva y coherente.

5.1 BRIEF

Un brief es "un resumen o breve descripción de los elementos clave del proyecto e incluye también los requisitos del mismo"¹⁰⁷. En contextos académicos y profesionales, se entiende como un documento estratégico que establece los parámetros fundamentales para el desarrollo de un proyecto.

En el ámbito de la comunicación y el diseño, el brief es "imprescindible en la relación entre un cliente y el profesional que va a trabajar en el proyecto que le han encargado"¹⁰⁸ -, funcionando como una herramienta de planificación esencial.

A. Información del cliente

Nombre de la empresa: Dirección General de Protección y Seguridad Vial -PROVIAL- del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Guatemala.

Ubicación: 21 calle 10-58 Colonia Aurora 2 zona 13, Guatemala, Ciudad de Guatemala.

B. Datos del jefe inmediato

Nombre: Isabel Morales Macajola
Correo electrónico: rmorales@provial.gob.gt
Teléfono de la institución: 2419-2121

C. Actividades de la institución

- Coordinación del tráfico vehicular
- Asistencia a conductores
- Promoción de la cultura de Seguridad Vial
- Disminuir la tasa de accidentes en las carreteras

D. Programas con los que cuenta la institución

- ✓ Plan de Cobertura Nacional para fortalecer la seguridad vial
- ✓ Construcción Edificio Parque Vial Sede Central de PROVIAL: Se está construyendo un edificio para PROVIAL que servirá para brindar educación vial.
- ✓ Atención y asistencia en carretera: PROVIAL se mantiene en apresto constante para la atención y asistencia oportuna de los guatemaltecos.
- ✓ Regulación del tránsito: Las brigadas de PROVIAL apoyan en la regulación del tránsito.

E. Instituciones análogas

Departamento de Tránsito de la PNC
PMT (Policía Municipal de Tránsito),
Dirección General de Transportes (DGT),
COVIAL (Unidad Ejecutora de
Conservación Vial) y CONRED
(Coordinadora Nacional para
la Reducción de Desastres).

F. Proyecto a desarrollar

Campaña de redes sociales sobre
educación vial para motoristas
con cobertura de 4 meses.

G. Objetivo de diseño

Diseñar una estrategia de comunicación para PROVIAL que apoye sus campañas de seguridad vial, compuesta por piezas de comunicación digital para redes sociales dirigidas a motociclistas, que facilite la comprensión de los riesgos asociados a la conducción imprudente y promueva prácticas seguras de tránsito.

¹⁰⁷ Asana. "Briefing: qué es y cómo hacerlo en 5 pasos con un ejemplo [2025]." Accedido el 21 de agosto de 2025. <https://asana.com/es/resources/project-brief>.

¹⁰⁸ Domestika. "¿Qué es un brief o briefing y para qué sirve?" Blog Domestika, 2 de marzo de 2025. <https://www.domestika.org/es/blog/2802-que-es-un-brief-o-briefing-y-para-que-sirve>.

H. Descripción del proyecto

Estrategia de comunicación visual para PROVIAL, dirigida a motoristas, con el fin de fortalecer la educación vial y la prevención de accidentes. Se busca comunicar de forma clara y atractiva los riesgos de la conducción imprudente y promover hábitos de tránsito seguros.

I. Presupuesto

Se estima que el proyecto tenga un costo de Q50,881.84

J. Restricciones

- ✓ No se puede poner otro logotipo que no sea el del gobierno
- ✓ Tiene que pasar por aprobación del gobierno. Así como el tipo de materiales es importante
- ✓ Los colores institucionales se respetan: se debe hacer uso de la línea gráfica y branding institucional

K. Público objetivo

El grupo objetivo está conformado por adultos jóvenes del género masculino de 20 a 30 años residentes de zona 3 de la Ciudad de Guatemala, específicamente en la Avenida Elena.

L. Mensaje a transmitir

Fuerte compromiso constante con la seguridad y protección vial de los guatemaltecos. Búsqueda de generar conciencia y responsabilidad en los usuarios de las vías para garantizar un tránsito más seguro y ordenado en el país.

5.2 REFERENCIA VISUAL

Una referencia visual es "un diseño base que se realiza en las agencias publicitarias y que sirve de guía o referencia visual para una campaña. La función del key visual es la de dar una idea de qué elementos, tipografías y paleta de colores se utilizarán luego para todos los anuncios y diseños que se hagan en adelante".¹⁰⁹

Colombia – *El Destino es Volver*

Desarrollada en Colombia durante 2025 por la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI junto con las ensambladoras de motos y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), esta campaña aborda los hábitos seguros para motociclistas (uso de casco, velocidad, atención plena) y se difunde activamente en redes sociales.



Figuras 24 y 25. Cámara de la Industria de Motocicletas (ANDI). «El Destino es Volver: campaña nacional de seguridad vial para motociclistas». ANDI Noticias, 29 julio 2025. <https://www.andi.com.co/Home/Noticia/17901-el-destino-es-volver-la-campana-nacional/> (consultado 9 noviembre 2025).

¹⁰⁹ Marketingaholic. "¿Qué es un key visual?" Enero 19, 2021. <https://marketingaholic.com/que-es-un-key-visual/2545/>.

Guatemala
– Policía
Nacional Civil
(Departamento de
Tránsito) *Protege
tu vida, utiliza
casco*

Esta campaña estatal guatemalteca, lanzada por el Departamento de Tránsito de la PNC en marzo de 2025, focaliza en el uso del casco para conductores y pasajeros de motocicleta, y realiza operativos educativos en diez puntos estratégicos del país para reforzar la visibilidad de la iniciativa.

GOBIERNO DE GUATEMALA

MINISTERIO DE GOBERNACIÓN

TRÁNSITO PNC

DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO

Identifica la talla de tu casco

Medidas de la cabeza en centímetros.	Talla
50-54	XXS o junior
54	XS
55-56	S
57	M
58-59	L
60-61	XL
62-63	XXL
64-65	XXXL

Al colocártelo, abre las correas para facilitar el ingreso de la cabeza.

GOBIERNO DE GUATEMALA

MINISTERIO DE GOBERNACIÓN

TRÁNSITO PNC

DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO

¡Ajústate bien el casco!

Asegúrate que el visor funcione correctamente.

Si al realizar un giro horizontal y vertical, el casco se mantiene ajustado es señal que tienes la talla correcta.

Abróchate el casco usando las correas. La medida perfecta de ajuste, es de al menos dos dedos, entre la correa y la barbilla.



Figuras 26-28. Policía Nacional Civil – Departamento de Tránsito. «Utiliza casco y evita una multa». Instagram, publicación. <https://www.instagram.com/reel/DP2WebkjOPD/> (consultado 9 noviembre 2025).



Figuras 29 y 30. Texas Department of Transportation «Share the Road: Look Twice for Motorcycles». Social/Digital campaign, c. 2024. <https://www.txdot.gov/safety/traffic-safety-campaigns/motorcycle-safety.html> (consultado 2 de noviembre 2025).



Estados Unidos – Texas Department of Transportation (TxDOT)

“Share the Road”

La campaña “Share the Road: Look Twice for Motorcycles” de TxDOT busca involucrar tanto conductores como motociclistas. Aunque tiene materiales impresos, también incluye elementos para difusión en redes sociales, con énfasis en “mirar dos veces” a motocicletas en la vía.

5.3 ESTRATEGIA DE APLICACIÓN DE LA PIEZA A DISEÑAR

6W

La técnica de las 6W es "una técnica que permite analizar las evidencias mediante preguntas que investiguen posibles mejoras unidas a la persona, el contexto, el tiempo o las causas del problema"¹. Las 6W "ponen en el centro del estudio a la persona y a partir de ella (el usuario/héroe de nuestra historia), nos preguntamos por esos 6 interrogantes".¹¹⁰

La técnica de las 6W tiene sus raíces en el periodismo anglosajón, derivada de las clásicas "5W + 1H" (Who, What, When, Where, Why + How), que en español se traducen como: Quién, Qué, Cuándo, Dónde, Por qué y Cómo. Esta metodología fue desarrollada inicialmente para estructurar la información periodística de manera completa y objetiva, asegurando que todas las preguntas fundamentales sobre un evento o situación fueran respondidas.¹¹⁰

WHAT/ QUÉ?

Campaña de comunicación digital para redes sociales, compuesta por piezas gráficas multiplataforma (Facebook e Instagram), que incluyen carruseles, publicaciones estáticas, stories y reels. La campaña tiene carácter educativo y preventivo, orientado a generar conciencia sobre seguridad vial en motoristas y automovilistas jóvenes en Guatemala, utilizando un lenguaje visual atractivo, datos reales y mensajes que inviten a la reflexión y a la interacción con la audiencia.

WHERE/ DÓNDE?

El proyecto se llevará a cabo en el departamento de Guatemala, dentro de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial -PROVIAL- del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Guatemala.

WHEN/ CUÁNDO?

Dentro de los meses estipulados para el décimo semestre de la licenciatura en diseño gráfico de la Universidad de San Carlos de Guatemala, que comprende los meses de agosto a noviembre de 2025.

WHY/ POR QUÉ?

Facilitar la comprensión de los riesgos asociados a la conducción imprudente y promover prácticas seguras de tránsito.

WHO/ CON QUIÉN?

Directos: Facilitadores y docentes, dentro de los cuales se encuentra el licenciado Luis Gustavo Jurado Duarte y la asesora de proyecto Anahí Ramírez Pérez.

Secundarios: Trabajadores directos de la institución de PROVIAL y jefa inmediata, Isabel Morales.

HOW/ CÓMO?

La campaña se ejecutará mediante una estrategia visual unificada, compuesta por publicaciones estáticas, carruseles y reels adaptados a redes sociales. El proceso incluye la planificación, diseño y programación de contenidos educativos sobre seguridad vial, validados por el equipo de comunicación de PROVIAL. Cada pieza aplicará la línea gráfica institucional y un lenguaje visual empático y preventivo, orientado a fomentar prácticas seguras en motoristas.

¹¹⁰ Instituto Nacional de Tecnologías Educativas y de Formación del Profesorado (INTEF), "Técnica 6W's | La reformulación del problema," Ministerio de Educación y Formación Profesional, accedido el 24 de agosto de 2025, https://formacion.intef.es/pluginfile.php/52520/mod_imscp/content/2/tcnica_6ws.html.

5.4 CONCEPTO *CREATIVO*

El concepto creativo en el diseño gráfico se entiende como la idea central que orienta y unifica todos los elementos visuales y comunicativos de un proyecto. Funciona como un eje conceptual que traduce los objetivos de comunicación en una propuesta visual coherente, capaz de generar una respuesta emocional e interpretativa en el público. En otras palabras, es la síntesis entre estrategia, mensaje y estética, que da sentido a las decisiones formales y garantiza la coherencia narrativa del diseño.¹¹¹

Técnica 1. SCAMPER

Aplicación al problema inicial: "Educación vial tradicional no conecta con motoristas jóvenes"

S ¿Qué puedo sustituir del enfoque tradicional?

Reemplazar la idea de "velocidad" por "ritmo de vida", cambiando el enfoque de los límites por el pulso personal que cada motorista sigue en su día a día.

C ¿Qué elementos puedo combinar?

Se integran elementos del ritmo cardíaco con el ritmo de manejo, conectando la vida cotidiana con el tiempo de conducción como un solo compás vital.

¹¹¹ Joan Costa, *La comunicación visual* (Barcelona: Paidós, 1998), 45.

A ¿Qué puedo adaptar de otros contextos?

Se adoptan conceptos del ámbito musical: cada persona tiene su propio tempo. La metáfora del corazón que late a su ritmo refuerza la idea de equilibrio y autocuidado.

M ¿Qué aspectos puedo magnificar?

Se magnifica la noción de “encontrar tu ritmo personal”, donde el ritmo correcto simboliza una conducción consciente que prolonga la vida.

P ¿Cómo usar diferente la educación vial?

La educación vial se plantea como un ejercicio de sincronización personal más que una imposición externa; cada motorista descubre su ritmo óptimo de supervivencia.

E ¿Qué puedo quitar?

Se elimina la presión de ir rápido o lento y los juicios sobre la velocidad “correcta”, priorizando el bienestar sobre la competencia.

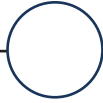
R ¿Cómo reorganizar el enfoque?

Se reorganiza el enfoque hacia el autoconocimiento y la búsqueda del propio tempo, entendiendo la educación vial como un proceso interior.

RITMO VITAL

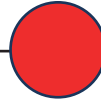
Este concepto propone que cada motorista tiene un tempo personal óptimo de conducción que debe descubrir y respetar. Similar a cómo el corazón late a un ritmo específico para mantenernos vivos, existe un ritmo de manejo que equilibra eficiencia con seguridad. La idea central es que la educación vial no debe imponer velocidades externas, sino ayudar a cada persona a encontrar su propio ritmo consciente que lo mantenga seguro mientras avanza hacia sus objetivos. Es una metáfora musical y vital que personaliza la experiencia de conducción responsable.

Técnica 2. SEIS SOMBREROS



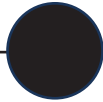
BLANCO

Los motoristas se desplazan con destinos definidos: trabajo, casa o estudios; cada recorrido responde a un propósito personal o familiar.



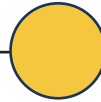
ROJO

Sienten ansiedad por llegar tarde, orgullo al hacerlo rápido y satisfacción al cumplir con sus responsabilidades diarias.



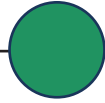
NEGRO

Asumir riesgos puede frenar su progreso; un accidente los aleja de sus metas y la imprudencia sabotea sus planes.



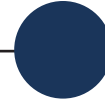
AMARILLO

Cada viaje los acerca a sus objetivos; conducir con precaución garantiza llegar y demuestra que sus metas son posibles si se cuidan.



VERDE

Cada trayecto puede verse como parte de una ruta mayor: la educación vial como GPS hacia sus sueños, bajo la idea de una “Ruta Segura”.



AZUL

El concepto conecta los viajes diarios con las metas de vida; debe ser aspiracional, práctico y fácil de representar gráficamente.

RUTA SEGURA

Este concepto transforma la educación vial en toma de decisiones autoconscientes durante cada trayecto. No se trata solo de llegar físicamente a un destino, sino de estar plenamente consciente de cada elección que hacemos en el camino y sus consecuencias. Cada decisión al manejar (adelantar, acelerar, frenar) es un acto de conciencia sobre el impacto que tienen nuestras acciones. El concepto invita a los motoristas a conducir con plena atención y responsabilidad, reconociendo que cada movimiento en la vía es una decisión que afecta su vida y la de otros.

Técnica 3. BISOCIACIÓN DE ARTHUR KOESTLER

MARCO A: MECÁNICA DE MOTOCICLETAS	MARCO B: PSICOLOGÍA DEL COMPORTAMIENTO VIAL
La motocicleta funciona bajo un sistema de dos ruedas que exige equilibrio constante para avanzar. La rueda delantera cumple el papel de dirección y control, mientras que la rueda trasera proporciona la propulsión y la fuerza necesarias para el movimiento. Este balance entre ambas determina la estabilidad del vehículo, ya que cualquier pérdida de equilibrio puede provocar un accidente.	El comportamiento vial se sustenta en la combinación de conocimiento técnico y motivación emocional. Involucra la comprensión de reglas y señales de tránsito, así como la influencia de factores personales como la familia, el futuro o el ego en la toma de decisiones. Cada acción implica evaluar riesgos en tiempo real, y los actos imprudentes generan consecuencias directas. En este sentido, la educación vial se concibe como un proceso de cambio que busca transformar hábitos y promover conductas responsables en la vía.
La motocicleta funciona exactamente igual que la educación vial efectiva: necesita dos componentes balanceados trabajando en armonía.	

EQUILIBRIO DUAL

Este concepto utiliza la analogía mecánica de la motocicleta para explicar que la educación vial efectiva necesita dos componentes en perfecto balance: conocimiento técnico (rueda delantera que da dirección) y motivación emocional (rueda trasera que da propulsión). Así como una moto no puede funcionar con una sola rueda, un motorista no puede ser responsable solo conociendo las reglas o solo teniendo buenas intenciones. Ambos elementos deben trabajar en armonía constante para lograr una conducta vial segura y efectiva.

Concepto creativo final

Ruta Segura

Mismo se seleccionó como el concepto más efectivo porque conecta directamente las decisiones viales diarias con las aspiraciones de vida del motorista joven guatemalteco.

Se enmarca la seguridad vial como estrategia inteligente para proteger el camino hacia sus metas personales, familiares y económicas. El concepto es aspiracional y positivo, transformando cada viaje en un paso hacia el éxito donde cuidarse no es debilidad sino decisión estratégica. Además, tiene alta versatilidad visual y comunicacional, permitiendo representaciones desde rutas físicas hasta caminos simbólicos de progreso, lo que facilita su aplicación en múltiples piezas gráficas y formatos de campaña.

5.5 PREMISAS DE DISEÑO

Se les conoce como códigos de diseño y son los elementos que en conjunto representarán el concepto creativo para transformar la información según el tema. De ellos se reconocen el código tipográfico, cromático, iconográfico, la retícula y el formato. En el moodboard, collage digital o físico de ideas, se integran en conjunto:

ALTIVO

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz^{abc}

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ

0123456789 0123456789 012345

&@#§¶®[{(*)}]©\$€£¥¢ \$€£¥¢

Figura 31. Parachute Typefoundry. Altivo Font Family. Behance. 2017. <https://www.behance.net/gallery/50871677/Altivo-Font-Family> (consultado el 1 de noviembre de 2025).

Paleta
tipográfica

Para la tipografía se optó por la familia tipográfica de Altivo como principal ya que se trata de la institucional.

Paleta de color

Como paleta de color se utilizarán los colores institucionales, los cuales son el azul oscuro, celeste y amarillo.

Estos colores representan la imagen de la institución además de ser los que se utilizan para ciertos procesos y materiales gráficos.



Figura 32. «Página inicial web PROVIAL». <https://provial.gob.gt/> (consultado 14 de octubre 2025).



Figura 33. «154 años CIV» Publicado el 24 de agosto 2025. https://www.instagram.com/p/DNvq-NiWiHS/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=OHV1MDY5aDVTY3Bv (consultado el 15 de julio 2025).

Paleta iconográfica



Figura 34. «7-Eleven Brand by David Kovalev». Pinterest. <https://es.pinterest.com/pin/848084173618207068/>/(consultado 23 de octubre 2025).

Simbolizan las rutas que se cruzan, los cambios de dirección y el equilibrio entre control y fluidez, elementos centrales en la conducción y la educación vial.

Las líneas curvas y continuas representan el movimiento, la conexión y la toma de decisiones en la vía.



Figura 35. «24 Typography design». Pinterest. <https://es.pinterest.com/pin/848084173618247559/>/(consultado 23 de octubre 2025).

Paleta fotográfica

Las imágenes que se utilizarán en la campaña estarán enfocadas en la comunicación visual digital, con un estilo gráfico directo, realista y cercano al grupo objetivo. Se emplearán fotografías de motoristas, carreteras y elementos propios de la cultura vial guatemalteca, acompañadas de íconos ilustrativos (casco, llantas, luces, señales de tránsito) que refuercen los mensajes clave. El tono busca un balance entre lo impactante y lo positivo, mostrando datos reales de accidentes y normativas, pero también resaltando la importancia de la prevención, la familia y la tradición.



Figura 36. «Caravana del Zorro 2024», Isabel Morales, jefa de Comunicación Social 11 de marzo de 2025.



Figura 37. «Motorcyclist in Jacket Standing by Kawasaki Ninja ZX-25R», <https://www.pexels.com/photo/motorcyclist-in-jacket-standing-by-kawasaki-ninja-zx-25r-21675594/11> de marzo de 2025.



Figura 38. Craig Adderley. «Person Riding Motorcycle on the Road at Night.» Pexels. <https://www.pexels.com/photo/person-riding-motorcycle-on-the-road-at-night-3523512/> (consultado el 5 de agosto de 2025).

Retícula

En redes sociales se aplicará una retícula flexible de composición vertical (4:5 y 9:16) adaptada a las necesidades de Facebook e Instagram.

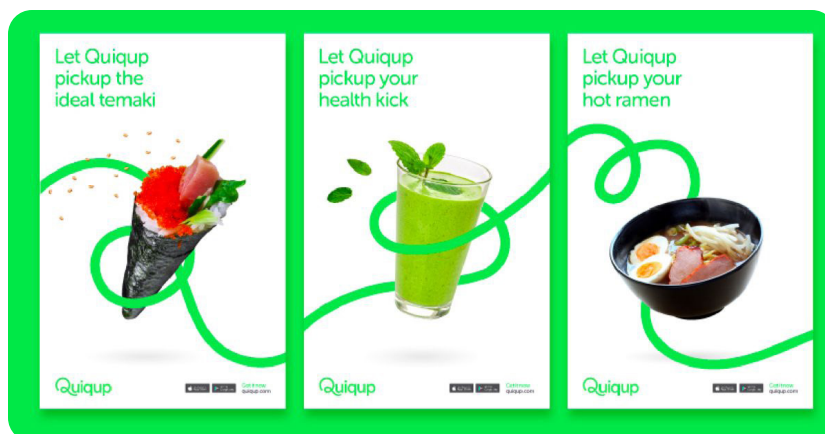


Figura 39. «Quiquip, una nueva marca en el mercado de las entregas a domicilio — Brandemia.» Pinterest. <https://es.pinterest.com/pin/494340496609897088/> (consultado el 1 de noviembre de 2025).



Esta base permitirá organizar los textos, íconos e imágenes de manera clara y equilibrada, garantizando legibilidad y jerarquía visual en carruseles, posts estáticos y stories. Se buscará mantener dinamismo y coherencia entre los distintos formatos de la campaña, generando uniformidad gráfica sin rigidez.

Figura 40. «Dia do Lavrador». Pinterest. <https://es.pinterest.com/pin/848084173618247637/> (consultado 23 de octubre 2025).

Formato

Los formatos responden a la lógica de redes sociales, por lo que se trabajará en:

Posts y carruseles: 1080 x 1350 px (4:5).

Stories y reels: 1080 x 1920 px (9:16).



Estos tamaños son estándar en plataformas digitales y facilitan la reproducción y alcance de la campaña. Cada pieza será optimizada para resaltar el copy con gancho, el dato informativo y el CTA (Llamado a la acción), manteniendo consistencia entre mensajes visuales y textuales.

Figuras 41 y 42. «Coleção de artes - Direito Trabalhista» Behance. <https://www.behance.net/gallery/218733977/Social-Media-Advocacia-Advogado-Direito> (consultado el 13 de octubre de 2025).

-
- 6.1 Nivel de validación 1 - Autoevaluación
 - 6.2 Nivel de validación 2 - Validación con expertos
 - 6.3 Nivel de validación 3 - Funcionarios de la institución
 - 6.4 Nivel de validación 4 - Beneficiarios
 - 6.5 Nivel de validación 5 - Resultado final
 - 6.6 Fundamentación técnica
 - 6.7 Lineamientos para la puesta en práctica
 - 6.8 Aporte económico del estudiante a la institución
-

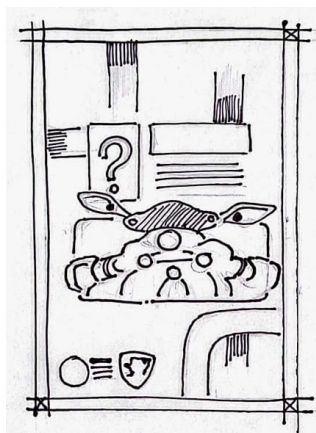
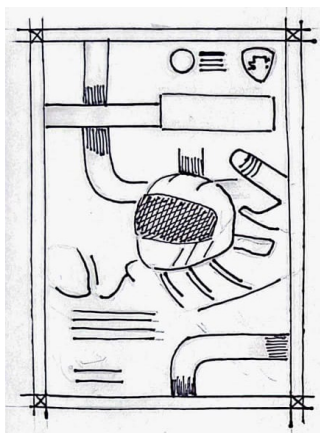
06

PRODUCCIÓN *GRÁFICA*

En este capítulo se presenta el proceso final del proyecto, que incluye las etapas de validación, la fundamentación técnica y los lineamientos para su implementación. Además, se documenta el aporte económico del estudiante, reflejando la aplicación práctica y los resultados alcanzados en la producción gráfica.

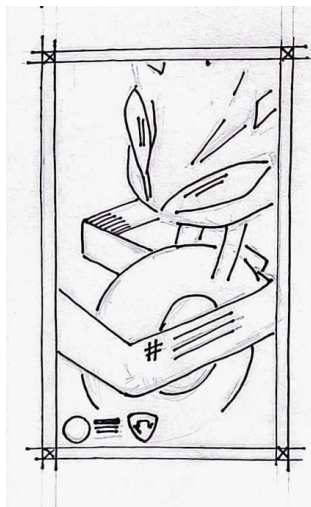
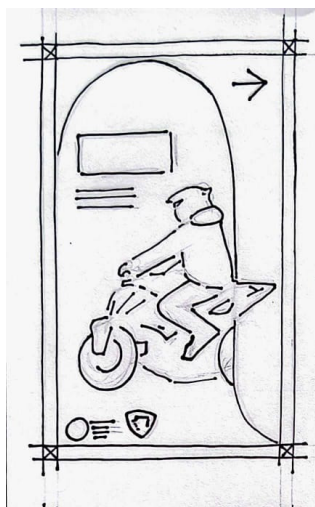
6.1 NIVEL DE VALIDACIÓN 1 AUTOEVALUACIÓN

En este nivel de validación se realizan los primeros bocetos de las propuestas. Estos bocetos son evaluados a través de una matriz proporcionada por el asesor metodológico. Para efectos de este proyecto, las propuestas en boceto fueron las siguientes:



PIEZA GRÁFICA 1. Posts estáticos para Instagram y Facebook.

Se utilizó una retícula modular: la imagen se ubicó en el centro, los logos institucionales en el cuadrante inferior izquierdo y cuadrante superior derecho; los cuales se varían dependiendo del contenido a exponer, y los textos se distribuyeron de manera dinámica.



PIEZA GRÁFICA 2. Historias para Instagram y Facebook

Se maneja la retícula modular, sin embargo las imágenes en este tipo de publicaciones ocupan el 80% del espacio. Las formas y degradados se colocaron de tal forma que complementen la imagen y pueda distribuirse el texto de manera legible.

Figuras 43-46. «Piezas boceto inicial.» Elaboración propia

Tabla 3. «Matriz de evaluación.» Elaboración propia.

Pertinencia 4/5	Memorabilidad 3/5	Fijación 5/5	Legibilidad 5/5	Composición Visual 5/5
Abstracción 4/5	Estilización 4/5	Diagramación 5/5	Diseño Tipográfico 3/5	Uso del color 5/5

Luego de aplicar la matriz de evaluación, la propuesta fue llevada a la digitalización y se obtuvo el siguiente resultado.



PIEZA GRÁFICA 3. Post estático para Instagram y Facebook.

Estas piezas mantienen el uso de una retícula modular con una composición centrada y jerarquía visual clara. La imagen principal se ubica en la mitad inferior, generando un punto de atención visual que equilibra el bloque de texto superior.

Se emplean formas geométricas curvas y líneas direccionales que remiten a las carreteras, elementos conceptuales que refuerzan la temática vial.

Los colores institucionales —azul, amarillo y blanco— se aplican en contraste armónico para resaltar los mensajes principales. El texto presenta una jerarquía tipográfica basada en el peso y el color: títulos en negrita con tonos cálidos para generar impacto, y subtítulos en tipografía ligera para mantener legibilidad.

Los logos institucionales se ubican en el margen inferior, respetando el área de seguridad y la coherencia visual entre piezas.



Figuras 47 y 48. «Post estático boceto digital.» Elaboración propia



PIEZA GRÁFICA 4. Historias para Instagram y Facebook.

En las historias se mantiene la retícula modular vertical, optimizando el formato 9:16. La imagen ocupa aproximadamente el 80% del espacio visual, mientras que el texto se distribuye en la zona superior o inferior para conservar legibilidad y contraste.

Figuras 49 y 50. «Propuesta de bocetaje digital». Elaboración propia.

Se utilizaron fondos con degradados suaves y trazos curvos, los cuales continúan el lenguaje gráfico de las publicaciones estáticas, generando unidad dentro de la campaña. Las fotografías muestran motocicletas en movimiento o en contexto urbano, lo que genera cercanía y realismo con el público meta. Los textos aplican jerarquía visual con variaciones de peso y color, destacando palabras clave mediante contraste tipográfico.

Dicha propuesta fue presentada a los estudiantes y luego de un análisis se obtuvieron los siguientes comentarios:



Prestar atención al área de protección de los logos, elegir entre formas rectangulares o circulares, evitar colocar elementos inclinados hacia la izquierda ya que pueden transmitir una connotación negativa, y ajustar la zona segura según el tipo de pieza, ya sea una historia o un post estático. Y sobre todo, llegar a la unificación visual de los diseños.

Después de aplicar los cambios sugeridos por los estudiantes, la propuesta quedó lista para ser validada por los profesionales del diseño.



Figuras 51 y 52. «Resultado de Nivel de evaluación 1 - Posts estáticos.» Elaboración propia.

PIEZA GRÁFICA 5. Posts estáticos para Instagram y Facebook.

En esta etapa se aplicaron los ajustes sugeridos, priorizando la zona de protección de los logos institucionales y un alineamiento visual uniforme.

Las composiciones mantienen equilibrio mediante el uso de formas rectangulares y trazos lineales, evitando inclinaciones que generan direccionalidad negativa. Se reforzó la unidad visual mediante la armonización de colores y la repetición de curvas suaves como elemento de continuidad.



PIEZA GRÁFICA 6. Historias para Instagram y Facebook.

Las historias ajustaron su estructura a la zona segura vertical, con especial atención al área superior e inferior para evitar superposición con íconos de la interfaz.

El texto se integra de forma limpia y directa, priorizando la legibilidad y contraste. Los mensajes se enfocan en la prevención y revisión de motocicletas, utilizando un tono cercano y visualmente ordenado.

Figuras 53 y 54. «Resultado de Nivel de evaluación 1 - Historias.» Elaboración propia.

PIEZA GRÁFICA 7. Carruseles para Instagram y Facebook.

Los carruseles presentan una narrativa visual secuencial, manteniendo coherencia entre diapositivas a través del color, la tipografía y el estilo fotográfico. Se aplicó una retícula modular unificada que guía la lectura y asegura continuidad al deslizar.





Figuras 55-65. «Resultado de Nivel de evaluación 1 - Carruseles.»
Elaboración propia.

Las piezas combinan datos informativos y comparativos, reforzando el mensaje principal con recursos visuales simples y claros.

6.2 NIVEL DE VALIDACIÓN 2 CON EXPERTOS

Tras implementar los cambios sugeridos en la primera fase de revisión visual, se organizó un grupo focal compuesto por profesionales del diseño gráfico, quienes evaluaron y aportaron sus opiniones para mejorar el proyecto.

El grupo focal es "una técnica de investigación cualitativa" que "consiste en una entrevista grupal dirigida por un moderador a través de un guión de temas o de entrevista". "Se busca la interacción entre los participantes como método para generar información"



Para esta etapa de validación los diseñadores profesionales consultados fueron los siguientes:

1. Pablo Zecaña
12 años de experiencia

2. Pablo Lucero
4 años de experiencia

3. Carlos Rodríguez
12 años de experiencia

4. Jonathan Yoc
15 años de experiencia

5. Yavheni de León
15 años de experiencia

Los profesionales luego de revisar la propuesta emitieron los siguientes comentarios.



Considerar la lectura visual y seleccionar cuidadosamente las palabras que se deben resaltar para atraer la atención adecuada. Establecer una jerarquía clara en el uso tipográfico, evitando variaciones excesivas en el peso de las letras. Las formas, como las líneas con degradado y las líneas delgadas, deben integrarse mejor en cuanto a grosor. Además, se recomendó que las líneas con degradado se conecten visualmente en los carruseles, aun cuando los posts sean independientes, para generar un sentido de continuidad. Finalmente, es importante unificar tanto la orientación del texto como el estilo de los íconos utilizados.

Recibidos los comentarios de los profesionales se volvió a presentar a los estudiantes del décimo semestre.

Recibidos los comentarios y realizados los nuevos cambios, se prepararon para el segundo grupo focal que sería directamente con funcionarios de la institución de PROVIAL.



Figuras 66-68. «Resultado de Nivel de evaluación 2 - Posts estáticos.» Elaboración propia.

PIEZA GRÁFICA 8. Posts estáticos para Instagram y Facebook.

La composición mantiene equilibrio entre imagen y texto, logrando buena legibilidad y jerarquía visual. El uso de elementos gráficos guía la lectura y aporta dinamismo sin distraer del mensaje principal.



PIEZA GRÁFICA 9. Historias para Instagram y Facebook.

El uso predominante de imagen facilita la conexión inmediata con el público. Los textos son breves, con llamados a la acción que fomentan la interacción y mantienen coherencia con las publicaciones estáticas.

Figuras 69-72. «Resultado de Nivel de evaluación 2 - Historias.» Elaboración propia.

PIEZA GRÁFICA

10. Carruseles para Instagram y Facebook.

Cada carrusel mantiene coherencia en estructura y ritmo visual, combinando datos, reflexión y participación del usuario. La progresión entre los posts favorece la comprensión del mensaje preventivo y motiva a la acción.



Figuras 73-87. «Resultado de Nivel de evaluación 2 - Carruseles.» Elaboración propia.

6.3 NIVEL DE VALIDACIÓN 3 *FUNCIONARIOS DE LA INSTITUCIÓN*

Luego de los resultados obtenidos por los profesionales, se seleccionaron cinco integrantes de la institución PROVIAL con los cuales se realizó un grupo focal. Dentro de los mismos, se encontraban:



1.
Isabel Morales
Jefa del departamento
de Comunicación Social

2.
Marco López
Vocero de
PROVIAL

3.
Ariana Gómez
Vocera del depto. de
Educación Vial

4.
Sergio San José
Comunicación
Social

5.
Daniela Morataya
Vocera del depto. de
Educación Vial

Los funcionarios luego de revisar la propuesta emitieron los siguientes comentarios:



Eliminar la estrella debido a su connotación de explosión y usarla únicamente para la palabra “alerta”. Incluir “Emergencias 1520” en todas las piezas y añadir una frase en el copy que haga referencia directa a la campaña.

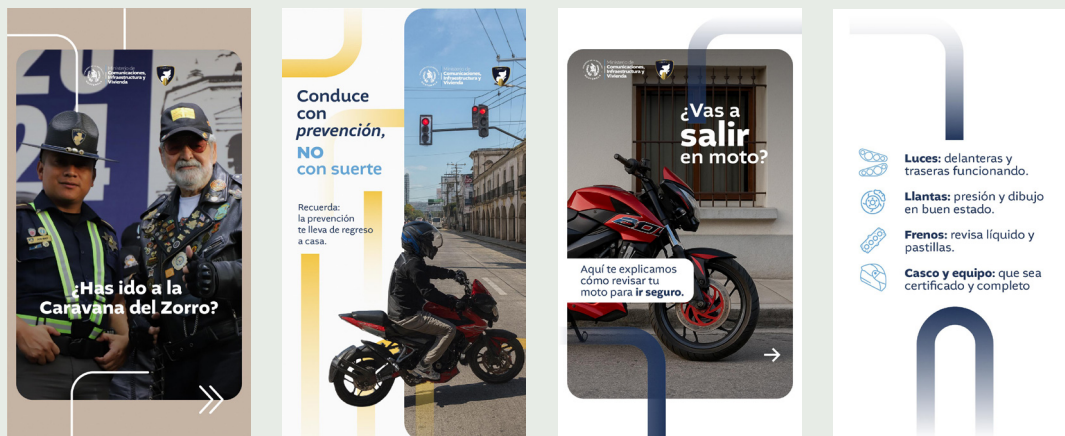
En base a los cambios sugeridos, se procedió a hacer las correcciones con el fin de tenerlo preparado para el último grupo focal que se llevaría a cabo con los beneficiarios: grupo objetivo.

PIEZA GRÁFICA 11. Posts estáticos para Instagram y Facebook.



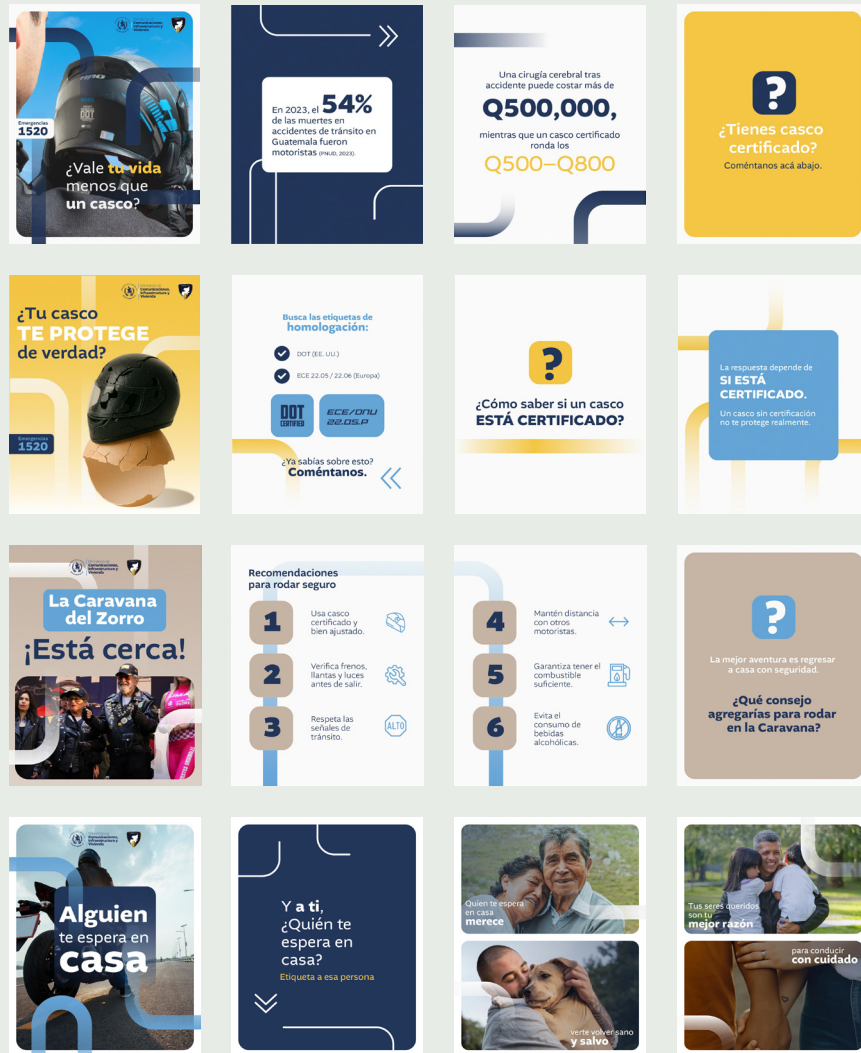
Figuras 88-91. «Resultado de Nivel de evaluación 3 - Posts estáticos.» Elaboración propia.

PIEZA GRÁFICA 12. Historias para Instagram y Facebook.



Figuras 92-95. «Resultado de Nivel de evaluación 3 - Historias» Elaboración propia.

PIEZA GRÁFICA 13. Carruseles para Instagram y Facebook.



Figuras 96-111. «Resultado de Nivel de evaluación 3 - Carruseles» Elaboración propia.

6.4 NIVEL DE VALIDACIÓN 4 BENEFICIARIOS

Después de haber completado el proceso con personal de la institución, se conformó el último grupo focal integrado por motoristas guatemaltecos de 20 a 30 años. Este grupo estuvo compuesto por:



1. Carlos Barrios
26 años
de edad

2. Williams Marroquín
25 años
de edad

3. Rooger Ardon
29 años
de edad

4. Aaron Ardon
30 años
de edad

5. Julio Méndez
23 años
de edad



Los comentarios recibidos estuvieron más orientados a sugerencias sobre el contenido informativo que podría agregarse a las piezas, más que a aspectos relacionados con el diseño o la estructura.

Después de considerar y aplicar las sugerencias recibidas sobre el contenido, se procedió a incorporar las piezas en mockups para avanzar a la siguiente etapa del proceso.

6.5 NIVEL DE VALIDACIÓN 5

RESULTADO FINAL

Consiste en presentar las piezas finales insertadas en mockups realistas con el fin de mostrar cómo lucirán en su uso real y facilitar una valoración más precisa antes de su lanzamiento.



Figuras 113 y 114 «Mockup posts estáticos Instagram» Elaboración propia.

Figura 112. «Mockup feed de Instagram desde celular» Elaboración propia.



Figuras 115 -118 «Mockup historias Instagram» Elaboración propia.



Figura 119 «Mockup posts estáticos Instagram» Elaboración propia.



Figura 120 «Mockup posts estáticos Instagram» Elaboración propia.

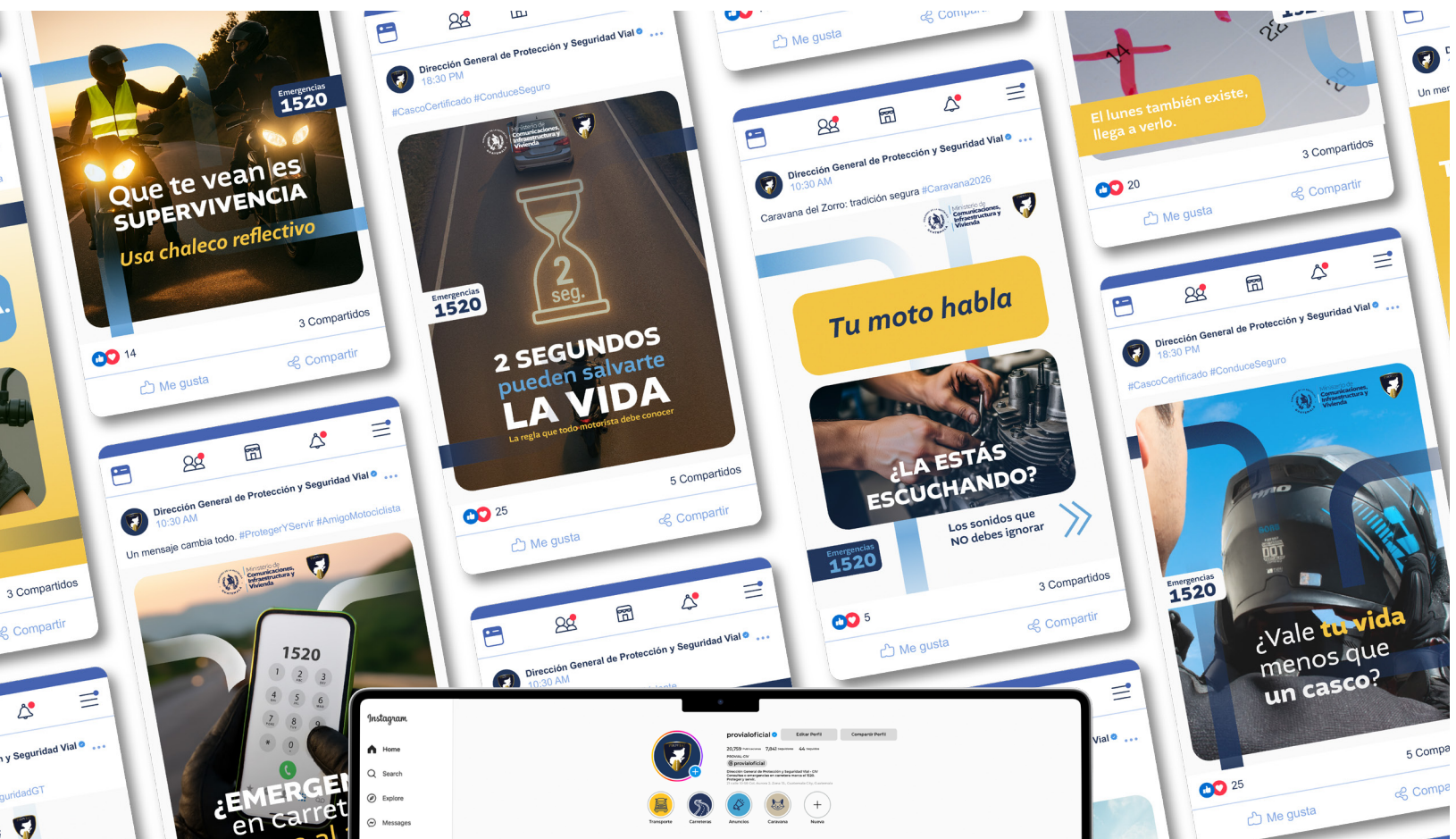


Figura 121
«Mockup post
de Facebook»
Elaboración
propia.

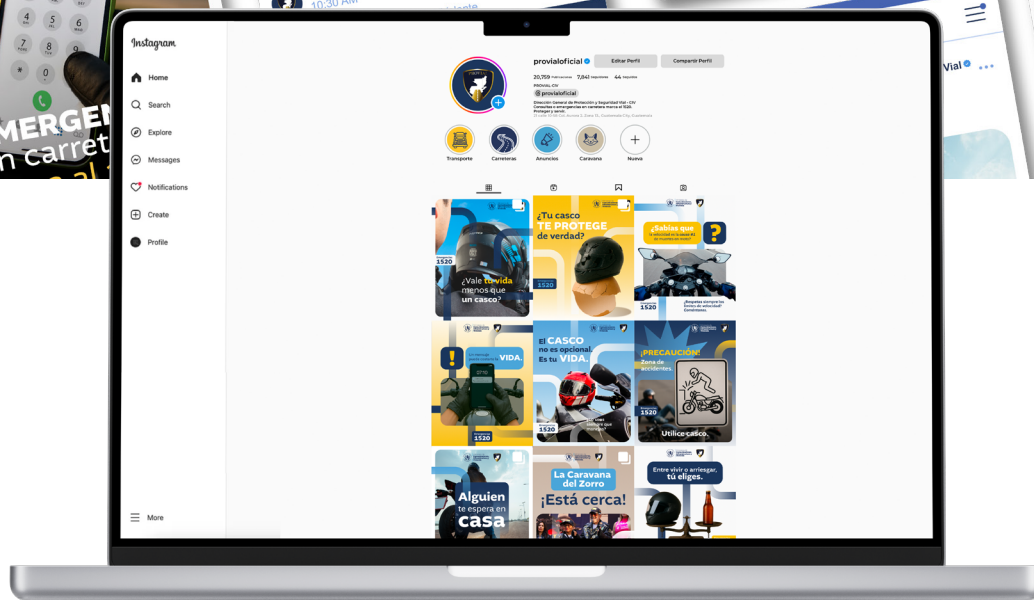
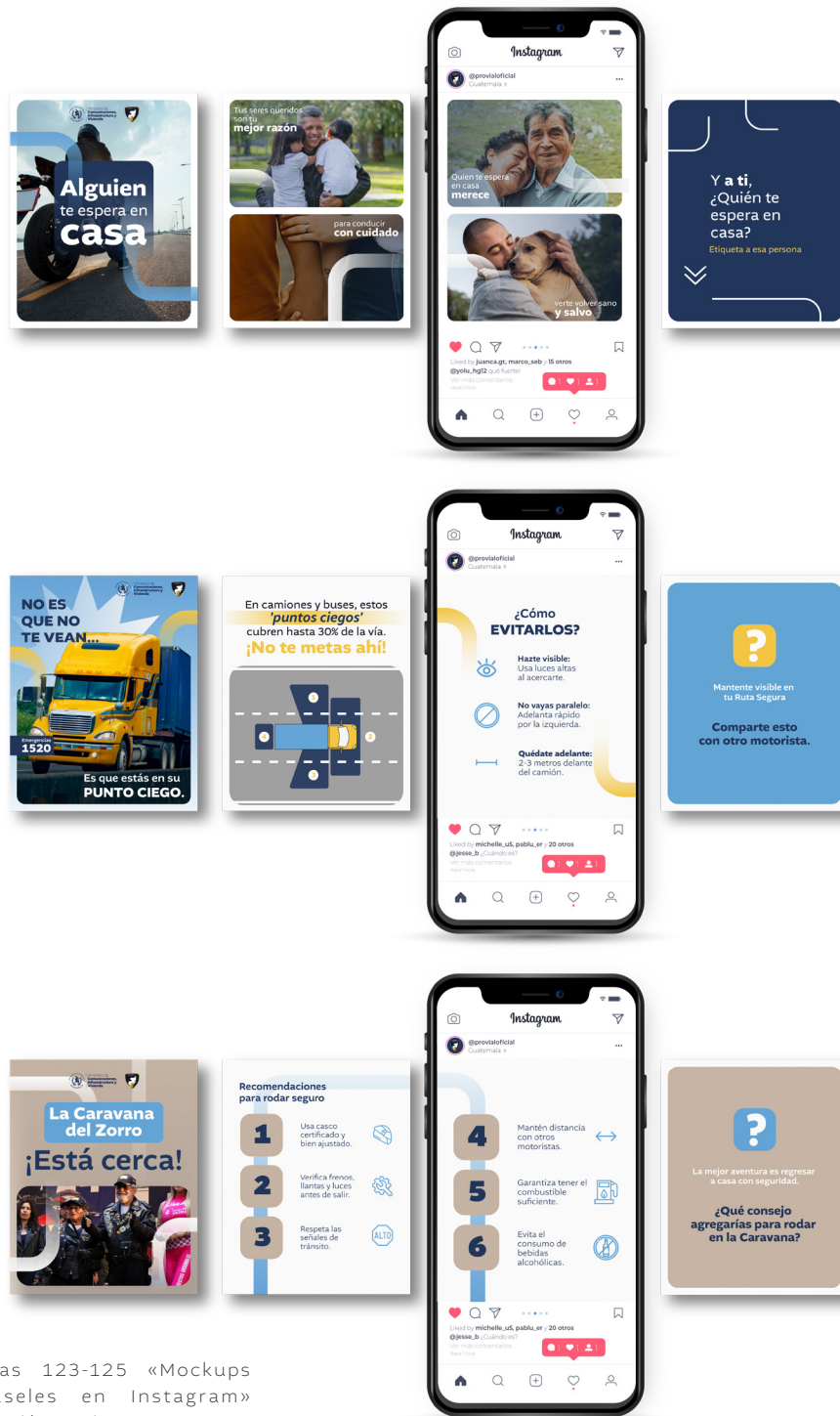


Figura 122 «Mockup feed Instagram
desde laptop» Elaboración propia.



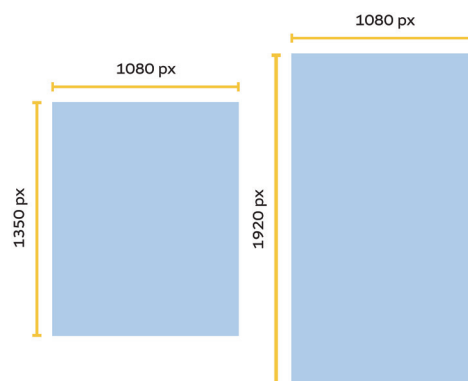
Figuras 123-125 «Mockups carruseles en Instagram»
Elaboración propia.

6.6 FUNDAMENTACIÓN TÉCNICA

Ya presentados los resultados finales de la producción gráfica de las piezas de diseño, se presenta a continuación una fundamentación técnica de los criterios del diseño gráfico.

A. Formato

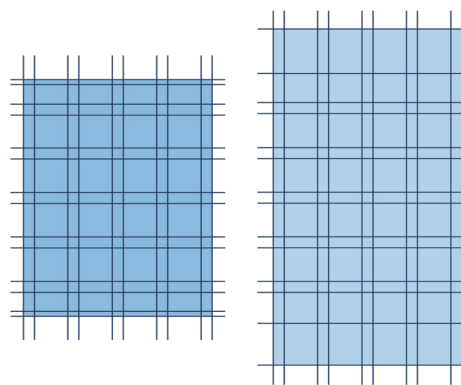
Las piezas gráficas fueron desarrolladas en formatos digitales adaptados a las plataformas de difusión definidas. Para publicaciones en formato post estático y carrusel se utilizó un tamaño de 1080 × 1350 px, orientado a Instagram y Facebook. En el caso de las stories y reels, el formato empleado fue de 1080 × 1920 px, optimizado para visualización vertical en dispositivos móviles.



Figuras 126 y 127 «Formato piezas» Elaboración propia.

B. Composición

Se empleó una retícula modular que permite mantener coherencia visual y equilibrio en la disposición de los elementos. La estructura facilita la integración entre imagen, texto e íconos, adaptándose a las necesidades de cada tipo de pieza sin perder uniformidad ni legibilidad.



Figuras 128 y 129 «Retícula modular» Elaboración propia.

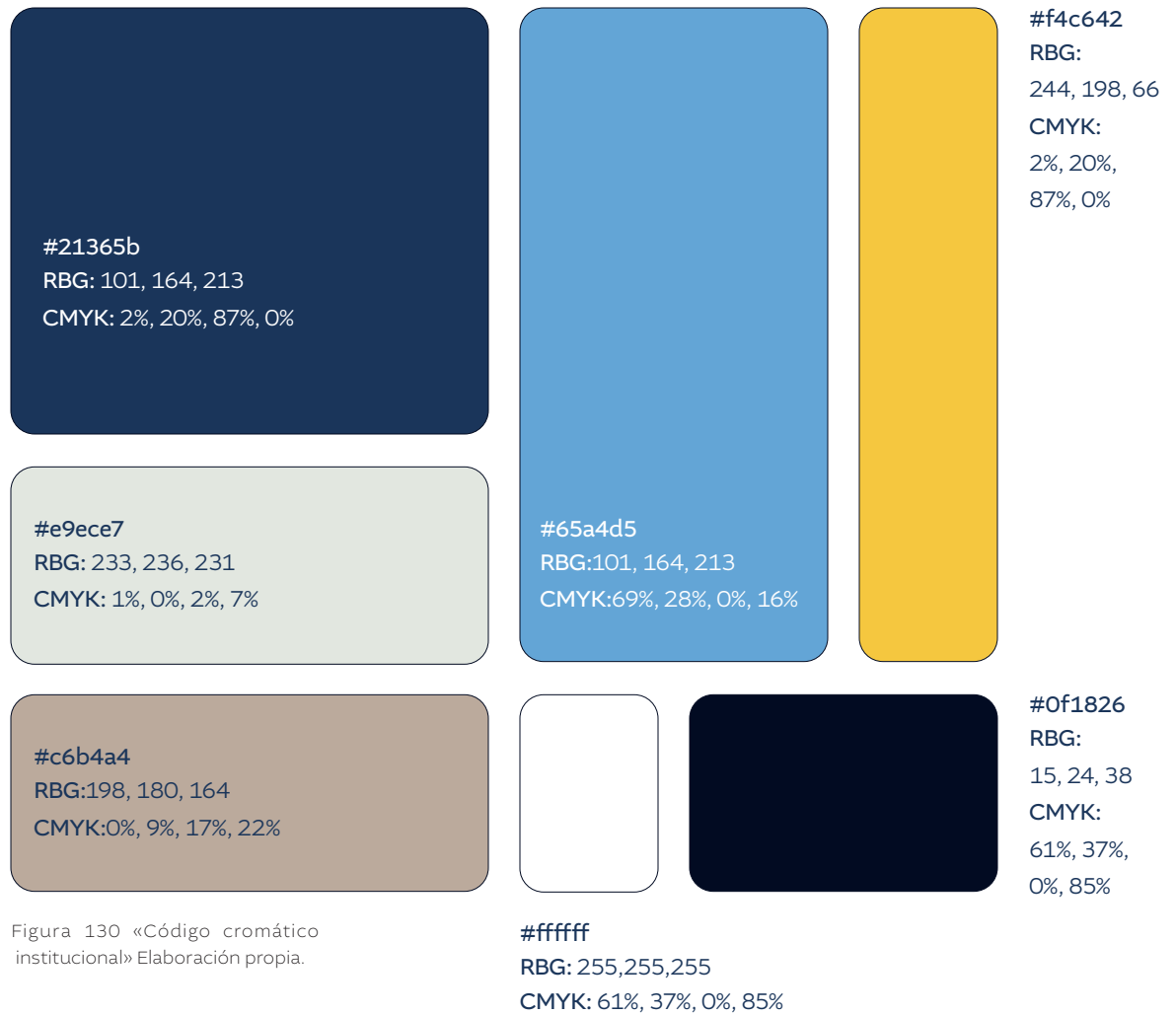


Figura 130 «Código cromático institucional» Elaboración propia.

C. Código cromático

La paleta cromática se basó en los colores institucionales de PROVIAL, destacando el azul como color principal, acompañado por tonos celeste y amarillo. Esta selección garantiza identidad institucional y transmite valores de seguridad, confianza y prevención. Como colores secundarios, tales como el beige que se busca emplear en eventos específicos como la Caravana del Zorro en febrero; el blanco, gris claro y azul oscuro funcionan como soporte tanto para textos como fondos.



Figura 131 «Tipografía Altivo» Elaboración propia.

D. Código tipográfico

La familia tipográfica utilizada fue Altivo, en sus diferentes pesos Light, Regular, Medium y Bold, para conservar la unidad gráfica y reforzar la comunicación institucional. Esta variación permitió establecer una jerarquía clara entre títulos, subtítulos y cuerpos de texto. Su morfología moderna y legible contribuye a mantener la claridad en los mensajes, garantizando buena lectura tanto en formato digital como impreso.

E. Código iconográfico

El tratamiento visual se compone de fotografías reales de motoristas, autoridades y contextos viales guatemaltecos, reforzando la identificación del público objetivo. Se complementa con íconos lineales simples, empleados como elementos de apoyo para reforzar la información presentada y facilitar la lectura visual de los mensajes. De igual manera, se utilizaron líneas gruesas que representaban rutas dentro de las composiciones, las cuales tienen un relleno de degradado de color.

Para lograr una mayor unidad visual, las imágenes fueron intervenidas digitalmente, eliminando fondos y ajustando encuadres para integrarlas de forma dinámica en las composiciones. Asimismo, se aplicaron ajustes de colorización orientados a armonizar las fotografías con la paleta institucional de PROVIAL. De igual manera, algunas imágenes fueron manipuladas con herramientas de inteligencia artificial, lo que permitió generar variaciones de una misma toma o adaptar los resultados a las características del grupo objetivo, manteniendo siempre la coherencia visual y conceptual de la campaña.



Figura 132 «Líneas degradado recursos» Elaboración propia.



Figura 133 «Motociclista tomando agua». Imagen generada con inteligencia artificial (Chat GPT), 2025.



Figura 134 «Casco con batería baja». Imagen generada con inteligencia artificial (Chat GPT), 2025.

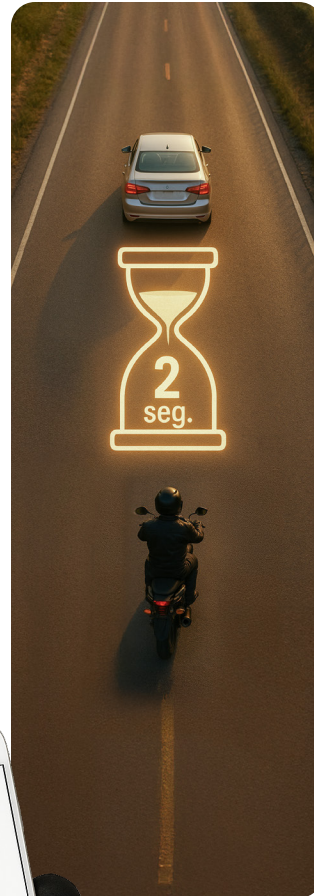


Figura 135 «Regla de 2 segundos». Imagen generada con inteligencia artificial (Chat GPT), 2025.



Figura 136 «Motorista bajo lluvia». Imagen generada con inteligencia artificial (Perplexity), 2025.



Figura 137 «Motorista marcando número telefónico». Imagen generada con inteligencia artificial (Chat GPT), 2025.

Figura 138 «Motorista marcando checklist». Imagen generada con inteligencia artificial (Chat GPT), 2025.

F. Código lingüístico

El tono comunicativo adoptado es educativo y persuasivo, con un lenguaje directo, cercano y positivo. Los mensajes priorizan la conciencia y la prevención vial, promoviendo la reflexión sin recurrir a recursos alarmistas. Se enfatizan frases breves y memorables para favorecer la recordación del mensaje y su rápida comprensión.

6.7 LINEAMIENTOS PARA *LA PUESTA EN PRÁCTICA*

Para garantizar una correcta aplicación y aprovechamiento del material gráfico desarrollado, se establecen a continuación los lineamientos que orientan su uso, distribución y reproducción. Estos lineamientos aseguran la coherencia visual y comunicacional de la campaña, así como el cumplimiento de los objetivos institucionales de PROVIAL dentro del período establecido de difusión.

A.

Componentes del proyecto

El proyecto se compone de un total de 51 piezas gráficas diseñadas para redes sociales, específicamente para Facebook e Instagram, desarrolladas de manera estratégica durante cuatro meses con el objetivo de informar, educar y sensibilizar a los motoristas sobre la importancia de la conducción responsable.

Inventario de piezas

ENERO

Publicaciones post: 4 piezas
Carruseles: 4 piezas
Historias (stories): 4 piezas
Reel educativo: 1 pieza

MARZO

Publicaciones post: 3 piezas
Carruseles: 6 piezas
Historias (stories): 4 piezas
Reel educativo: 1 pieza

FEBRERO

Publicaciones post: 2 piezas
Carruseles: 3 piezas
Historias (stories): 3 piezas
Reel educativo: 1 pieza

ABRIL

Publicaciones post: 5 piezas
Carruseles: 3 piezas
Historias (stories): 7 piezas

Formatos y materiales entregados

- ✓ Piezas finales: en formato .jpg (publicaciones estáticas e historias) y .mp4 (reels).
- ✓ Editables de publicaciones estáticas: en versión Adobe Illustrator 2025 (.ai), organizados por mes.
- ✓ Editables de reels: en versión Adobe After Effects 2025 (.aep) , un archivo por cada reel - sin música. En versión Adobe Premiere (.prproj) , incluye un archivo por el total de los tres reels con música.
- ✓ Planificación: archivo en formato Excel (.xlsx) con fechas, copys, hashtags, red social y tipo de contenido.
- ✓ Manual de usuario: documento .pdf con las instrucciones de publicación, fechas y lineamientos de aplicación gráfica.

Información adicional incluida en todas las piezas

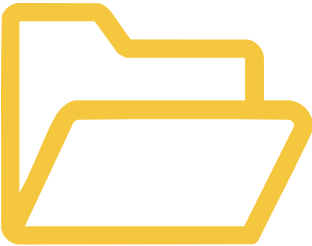
Copy redactado con gancho y CTA.

Hashtags estratégicos para aumentar alcance (#MotoristasGT, #RutaSegura, #Caravana2026, #PrevenciónVial, etc.).

Referencias verificables: PROVIAL, PNUD, FUNDESA, IGSS, ONSET, AGN, Ley de Tránsito, Prensa Libre, La Hora Guatemala, CIEN.

Ideas visuales con iconografía, ilustraciones o fotografías de motoristas, rutas, equipo y situaciones de riesgo.

Esquema de carpetas incluidas



PROYECTO
CAMPAÑA



ENERO



FEBRERO



MARZO



ABRIL



MANUAL



MATRIZ
DE
CONTENIDO



SEMANA 2



SEMANA 1



SEMANA 1



SEMANA 1



SEMANA 3



SEMANA 2



SEMANA 2



SEMANA 2



SEMANA 4



SEMANA 3



SEMANA 3



SEMANA 3



SEMANA 5



SEMANA 4



SEMANA 4



SEMANA 4



SEMANA 5

B.

Especificaciones técnicas

Las piezas fueron diseñadas en formato digital utilizando Adobe Illustrator 2025, garantizando compatibilidad y alta calidad en la producción gráfica. Se desarrollaron en los tamaños establecidos para redes sociales: 1080 × 1350 px para publicaciones estáticas y carruseles, y 1080 × 1920 px para stories y reels. Todos los archivos mantienen coherencia visual con la línea gráfica institucional y se entregan organizados por mes, tema y tipo de publicación.

C.

Condiciones de uso

El material gráfico debe emplearse exclusivamente en los canales oficiales de Instagram y Facebook de PROVIAL, respetando el propósito de la campaña y evitando su alteración fuera de los lineamientos establecidos. Cualquier modificación adicional deberá realizarse manteniendo la retícula, tipografía y cromática original para preservar la unidad visual.

D.

Condiciones de uso

Las piezas deben difundirse dentro del período comprendido entre enero y abril, siguiendo el calendario de publicaciones propuesto. Dicho cronograma especifica la fecha, hora y red social correspondiente para cada pieza, con el fin de garantizar la secuencia planificada de la estrategia comunicacional y mantener la coherencia temporal de la campaña.

6.8 APOORTE ECONÓMICO DEL ESTUDIANTE A LA INSTITUCIÓN

Tabla 4.1 «Aporte económico del estudiante». Elaboración propia.

COSTOS FIJOS	Valor (Q)
Luz	1,580.00
Agua	2,600.00
Internet/Teléfono	1,000.00
Licencia de Adobe	640.00
COSTOS VARIABLES	Valor (Q)
Útiles de oficina/Papelería	600.00
Impresiones de prueba	300.00
Fotocopias	1,300.00
Memoria USB (única vez)	50.00
Tintas para impresora	2,500.00
Material para mock-ups	320.00
Gasolina	2,400.00
SERVICIOS PROFESIONALES DE DISEÑO	Valor (Q)
Investigación	3,450.98
Bocetaje	4,141.17
Fotografía	4,968.39

Tabla 4.2
«Aporte económico del estudiante». Elaboración propia.

SERVICIOS PROFESIONALES DE DISEÑO	Valor (Q)
Iconografía	2,500.00
Digitalización	2,000.00
Diseño publicitario	4,968.39
Otros servicios de diseño	3,500.00
SUBTOTAL	Q41,706.43
IMPREVISTOS	Valor (Q)
10% del total	Q4,170.64
HONORARIOS	Valor (Q)
Hora de trabajo (Q115.50 por hora × 25 horas)	Q2,887.50
SUBTOTAL CON HORAS	Q41,706.43
IMPUESTOS	Valor (Q)
IVA (12% sobre el total)	Q4,170.64
ISR (5% sobre el total)	Q5,004.77
TOTAL FINAL	Q48,877.72

7.1 Conclusiones
7.2 Recomendaciones
7.3 Lecciones aprendidas

07

SÍNTESIS

DEL PROYECTO

En este capítulo se presentan las conclusiones generales del proyecto, así como las recomendaciones dirigidas a la institución de PROVIAL, a la Escuela de Diseño Gráfico y a los futuros estudiantes de Proyecto de Graduación. Finalmente, se incluyen las lecciones aprendidas obtenidas durante el desarrollo del Ejercicio Profesional Supervisado.

7.1 CONCLUSIONES

A.

Se apoyó al departamento de Educación Vial de PROVIAL a reducir los accidentes en motocicleta causados por conductas imprudentes promoviendo el respeto a las normas de tránsito y prácticas de conducción segura entre los motociclistas guatemaltecos, mediante el desarrollo de una estrategia de comunicación visual efectiva por medio de materiales gráficos.

B.

Las campañas creadas lograron persuadir e informar de manera empática a los conductores de motocicleta sobre las consecuencias de las conductas imprudentes, promoviendo la reflexión individual y colectiva sobre la importancia del respeto a las normas de tránsito. A través de recursos visuales y mensajes educativos, se facilitó la comprensión de los riesgos personales, familiares y sociales asociados a la falta de precaución en la vía pública.

C.

Se diseñó una estrategia de comunicación para PROVIAL que apoye sus campañas de seguridad vial, compuesta por piezas de comunicación digital para redes sociales dirigidas a motociclistas, que facilite la comprensión de los riesgos asociados a la conducción imprudente y promueva prácticas seguras de tránsito.

7.2 RECOMENDACIONES

A la institución de PROVIAL, se recomienda que, en futuras oportunidades en las que se cuente con estudiantes en Ejercicio Profesional Supervisado, se prepare con anticipación un archivo o carpeta informativa que contenga los lineamientos, materiales y antecedentes de proyectos anteriores. Los cuales, facilitarán la adaptación del epesista, optimizará los tiempos de trabajo y permitirá dar continuidad a las estrategias de comunicación desarrolladas en años previos.

A la Escuela de Diseño Gráfico se le sugiere reconsiderar la recomendación general de que los estudiantes “renuncien a sus empleos” durante el desarrollo de EPS, ya que esta situación no siempre es viable para quienes cursan la jornada vespertina. En su lugar, se propone continuar fortaleciendo las modalidades virtuales y flexibles, tanto para el acompañamiento del EPS como para las clases regulares. Además, sería de gran utilidad que desde el noveno semestre se entregue a los estudiantes la guía preliminar con los requerimientos, formatos y procesos del Ejercicio Profesional Supervisado, a fin de que lleguen más preparados a la etapa final.

A los futuros estudiantes de Proyecto de Graduación, se recomienda planificar con anticipación cada etapa del proceso y mantener una comunicación constante tanto con la institución asignada como con el asesor del proyecto. Es fundamental apoyarse en la persona que más conocimiento tenga sobre el funcionamiento y las necesidades de la institución, ya que esto facilitará el desarrollo de los proyectos. Asimismo, se aconseja reunir toda la información posible desde el inicio para evitar contratiempos y agilizar el trabajo.

Es importante coordinar junto al asesor y la institución la aprobación clara de los proyectos antes de avanzar a las etapas de ejecución. Finalmente, se invita a ser proactivos y asumir cada tarea con responsabilidad y entusiasmo, ya que una buena planificación y actitud positiva hacen que el proceso sea más fluido y satisfactorio.

7.3 LECCIONES APRENDIDAS

A lo largo del proceso se comprendió que desarrollar el EPS implica enfrentar diversos retos que requieren organización, disciplina y constancia. La planificación y el manejo del tiempo resultan fundamentales para cumplir con cada etapa del proyecto y responder adecuadamente a las exigencias académicas e institucionales.

Se reconoció la importancia de mantener una comunicación abierta y constante con los asesores y con la institución asignada. Resolver las dudas desde el inicio y no temer a preguntar permitió obtener mejores resultados, evitar malentendidos y facilitar la ejecución del proyecto de forma más fluida y efectiva.

Finalmente, se aprendió que trabajar de forma independiente puede tener ventajas y desafíos. Aunque brinda autonomía en la toma de decisiones, también exige confianza en el propio criterio profesional. Confiar en los procesos y en las decisiones de diseño fue clave para avanzar con seguridad y alcanzar los objetivos propuestos.



Referencias

Agencia Guatemalteca de Noticias (AGN). "Accidentes de tránsito en Guatemala: el 53 % de los casos son colisiones." AGN, 25 de septiembre de 2024. <https://agn.gt/accidentes-de-transito-en-guatemala-el-53-de-los-casos-son-colisiones>

Arnheim, Rudolf. Arte y percepción visual. Ed. española. Diversas eds.; ver recursos de acceso abierto.

Asociación de Motoristas de Guatemala. "Guía de Buenas Prácticas para Motoristas," 2024. <https://motoristas.gt>

Banco Interamericano de Desarrollo (BID). "El arte de comunicar la importancia de la seguridad vial." Blog Moviliblog Transporte, 2018.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El costo humano y económico de los accidentes de tránsito en América Latina. Washington D.C.: BID, 2022.

Banco Interamericano de Desarrollo. La motocicleta en América Latina: actualidad y buenas prácticas recomendadas para el cuidado de sus usuarios. 2022.

Brown, Tim. Diseñar el cambio: cómo el design thinking transforma a las organizaciones e inspira la innovación. Barcelona: Profit, 2019.

Congreso Internacional de Carreteras. Actas del Primer Congreso Internacional de Carreteras. París, 1909.

ConCriterio. "Accidentes de tránsito consumen hasta el 40% del presupuesto de un hospital." <https://concriterio.gt/accidentes-de-transito-consumen-hasta-el-40-de-presupuesto-de-un-hospital/>

- Coordinadora Nacional para la Reducción de Desastres (CONRED). Impacto de las condiciones climáticas en los accidentes de tránsito. 2023.
- Cruz Roja Guatemalteca. "Reporte de emergencias en accidentes viales," 2024. <https://cruzroja.gt>
- Departamento de Tránsito de la PNC. "Plan de Seguridad Vial 2024," 2024. <https://transito.gob.gt>
- Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL). "Funciones y responsabilidades," 2024. <https://provial.gob.gt>
- Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL). Memoria de labores 2024: Seguridad y prevención en ruta. Guatemala: PROVIAL, 2024
- Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL). "Rutas con mayor incidencia en hechos de tránsito." Última modificación 15 de julio de 2021. <https://transito.gob.gt/rutas-con-mayor-incidencia-en-hechos-de-transito/>
- EMETRA. "Normas Municipales de Tránsito," 2023. <https://muniguate.com>
- Fernández, Luis. Psicología del conductor y educación vial. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 1985.
- Frascara, Jorge. Diseño gráfico para la gente. Comunicaciones de masa y cambio social. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2000.
- Fundación para el Desarrollo de Guatemala (FUNDESA). Informe de Seguridad Vial 2024. Guatemala: FUNDESA, 2024.
- FUNDESA. Causas y consecuencias de los accidentes de tránsito en Guatemala. 2024. https://fundesa.org.gt/content/files/comisiones/3cisv/Causas_y_consecuencias_accidentes_de_transito_CLS.pdf
- FUNDESA. Costo económico de los accidentes de tránsito en Guatemala. 2023.
- FUNDESA. Estudio sobre mortalidad vial en Guatemala. Guatemala, 2023.
- Gobierno de Guatemala. "La Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL)..." Última modificación 17 de diciembre de 2020. <https://guatemala.gob.gt/7261-2/>
- Gobierno de Guatemala. "Provial presenta plan de expansión para mejorar la seguridad en las carreteras." Última modificación 17 de febrero de 2025. <https://guatemala.gob.gt/provial-presenta-plan-de-expansion-para-mejorar-la-seguridad-en-las-carreteras/>

- González, R. La psicología del color en la publicidad. Editorial Publicitaria, 2023.
- Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES). Manual de formulación y gestión de proyectos. CEPAL, 2021.
- Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF). Estudio sobre consumo de alcohol en conductores involucrados en accidentes de tránsito. 2023.
- Instituto Nacional de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (INCA). Manual de gestión presupuestaria. Madrid, 2022.
- Instituto Nacional de Estadística (INE). Anuario de tránsito y movilidad 2024. Guatemala: INE, 2024.
- Instituto Nacional de Estadística (INE). "Indicadores de accidentes de tránsito." Noviembre de 2024.
- Instituto Nacional de Tecnologías Educativas y de Formación del Profesorado (INTEF). "Diagramas de flujo: representación gráfica de procesos." Madrid, 2022.
- López, Javier. Cultura vial y educación ciudadana. México: Editorial Praxis, 2020.
- Lupton, Ellen. Intuición, acción, creación. Graphic Design Thinking. Barcelona: Gustavo Gili, 2011.
- Martínez, P. La tipografía en el diseño publicitario moderno. UNAM, 2024.
- Ministerio de Comunicaciones. "Plan Nacional de Infraestructura Vial," 2023. <https://comunicaciones.gob.gt>
- Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV). Estado de la infraestructura vial en Guatemala. 2023.
- Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MSPAS). Impacto de los accidentes de tránsito en la salud pública en Guatemala. 2023.
- MSPAS. Impacto de los accidentes de tránsito en la red hospitalaria pública. 2023.
- Naciones Unidas. Primera Conferencia Mundial sobre Prevención de Accidentes de Tránsito. Nueva York: ONU, 1959.
- Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito (ONSET). "Tránsito promueve cultura vial..." 2021.

- Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito. Estadísticas sobre procesos judiciales por accidentes de tránsito. 2023.
- OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023.
- Organización Mundial de la Salud (OMS). Informe mundial sobre la prevención de los traumatismos causados por el tránsito. 2023.
- Organización Mundial de la Salud (OMS). Seguridad vial: situación mundial 2023.
- OPS. "Nuevo informe de la OPS sobre seguridad vial..." 2025.
- Organización Panamericana de la Salud/OMS. "Seguridad vial."
- Onset y Policía Nacional Civil (PNC). Estadísticas del parque vehicular guatemalteco 2024.
- Pérez, M. La inteligencia artificial y su impacto en el diseño publicitario. Revista de Innovación Digital, 2023.
- Pérez Cobo, José María. Educación vial y prevención de accidentes de tráfico. Madrid, 2019.
- Prensa Libre. "1970: Más de 175 mil vehículos..." 2022.
- Prensa Libre. "El primer automóvil en las calles de Guatemala." 2016.
- Prensa Libre. "Tránsito informa que 292 motos..." 2025.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). "Análisis sobre hechos de tránsito en Guatemala..." 2024.
- PublicidadWeb. "La publicidad inmersiva..." 2024.
- Real Academia Española. "Diseño."
- Real Academia Española. "Publicidad y diseño gráfico."
- RockContent. "Historia del diseño publicitario..." 2023.
- Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA). Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes...
- Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Las leyes de percepción visual: Gestalt. 2014.

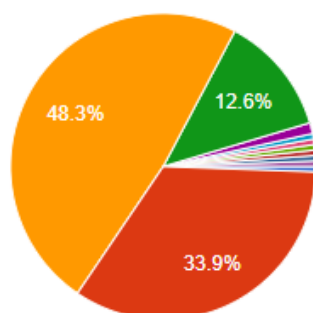
Anexos

Encuesta con el fin de analizar grupo objetivo seleccionado.

¿Cuál es tu rango de edad?

 Copiar gráfico

174 respuestas



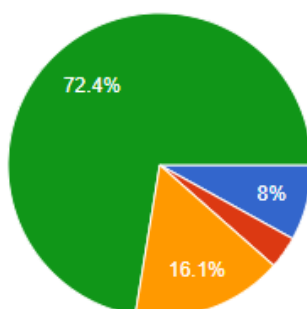
- Menos de 18 años
- 18 a 25 años
- 26 a 35 años
- Más de 45 años
- 41
- 37
- 42
- 44

▲ 1/2 ▼

¿Desde hace cuánto tiempo conduce la motocicleta?

 Copiar gráfico

174 respuestas

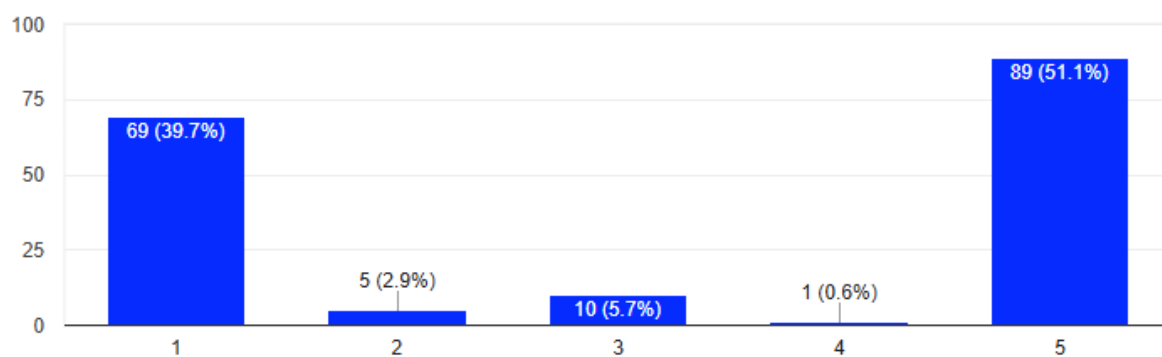


- Menos de 6 meses
- De 6 meses a 1 año
- De 1 a 3 años
- Más de 3 años

¿Con qué frecuencia usas tu motocicleta?

 Copiar gráfico

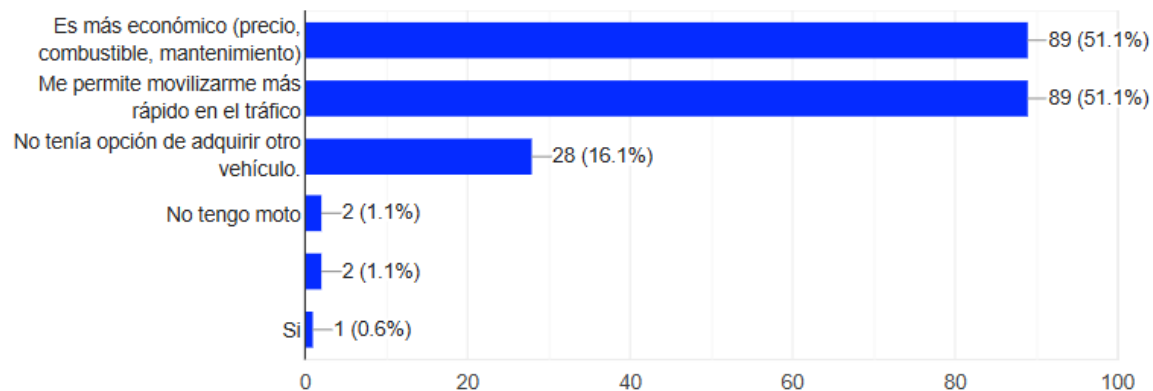
174 respuestas



¿Cuál fue la razón principal por la que adquiriste una motocicleta?

 Copiar gráfico

174 respuestas



En una palabra, ¿cómo describirías tu experiencia como motorista en el tránsito?

162 respuestas

Tener precauciotener cuidado

Tengo mucha precaución

Me gusta mucho movilizarme de un lado a otro

Ser prudente

Buenas

Muchos riesgo

Es una adrenalina porque pasar en medio de los carros

Cautelosa

Ser bastante precavido

En una palabra, ¿cómo describirías tu experiencia como motorista en el tránsito?

162 respuestas

Buena

Bien

Buena

Bien

Prudente

Excelente

Regular

Responsable

Riesgoso

En una palabra, ¿cómo describirías tu experiencia como motorista en el tránsito?

162 respuestas

Normal

Increible

Persona audaz que ha aprendido de los errores de los demas.

Buena pues no he tenido percances graves caidas leves en épocas de lluvia sin necesidad de hospitales

Me lleva donde sea especialmente en el trabajo

Estresante

Excelente

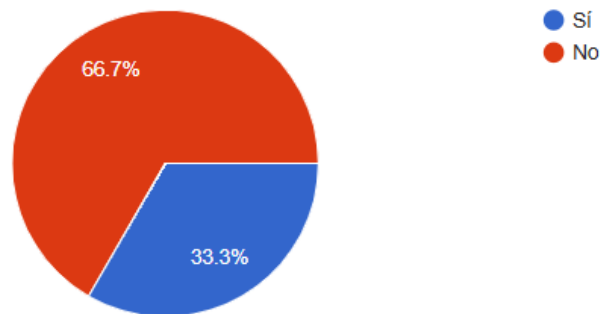
Avilidas de condu

Respetuoso

¿Te has visto involucrado en un accidente de tránsito como motorista?

 Copiar gráfico

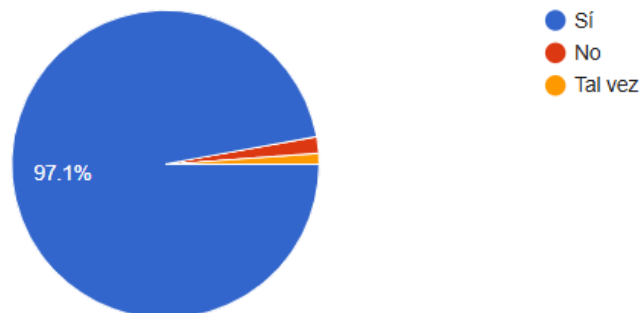
174 respuestas



¿Sueles usar casco cada vez que conduces?

 Copiar gráfico

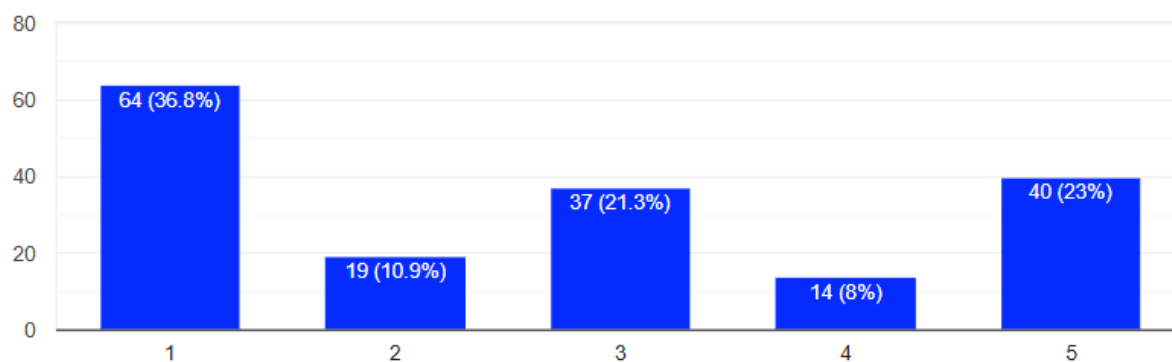
174 respuestas



¿Qué tan informado/a te sientes sobre las normas de tránsito para motociclistas?

 Copiar gráfico

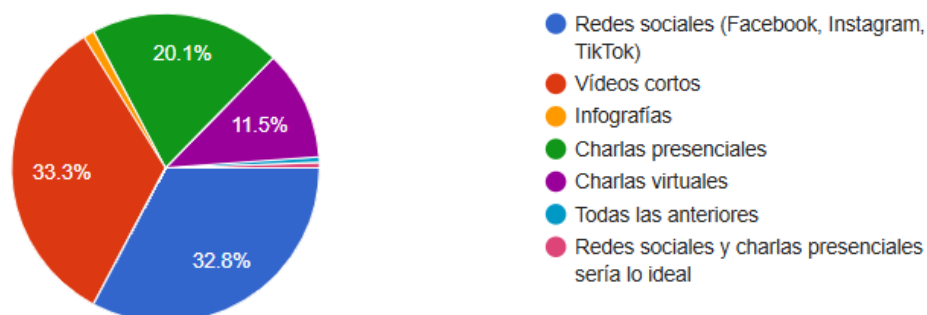
174 respuestas



¿De qué forma te gustaría recibir información sobre educación vial?

 Copiar gráfico

174 respuestas

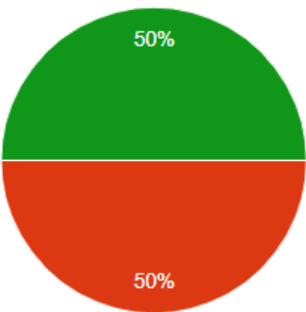


Encuesta para evaluación de
internos en PROVIAL

¿Creen que los motociclistas responden de **manera positiva** al contenido que comparten?

 Copiar gráfico

2 respuestas

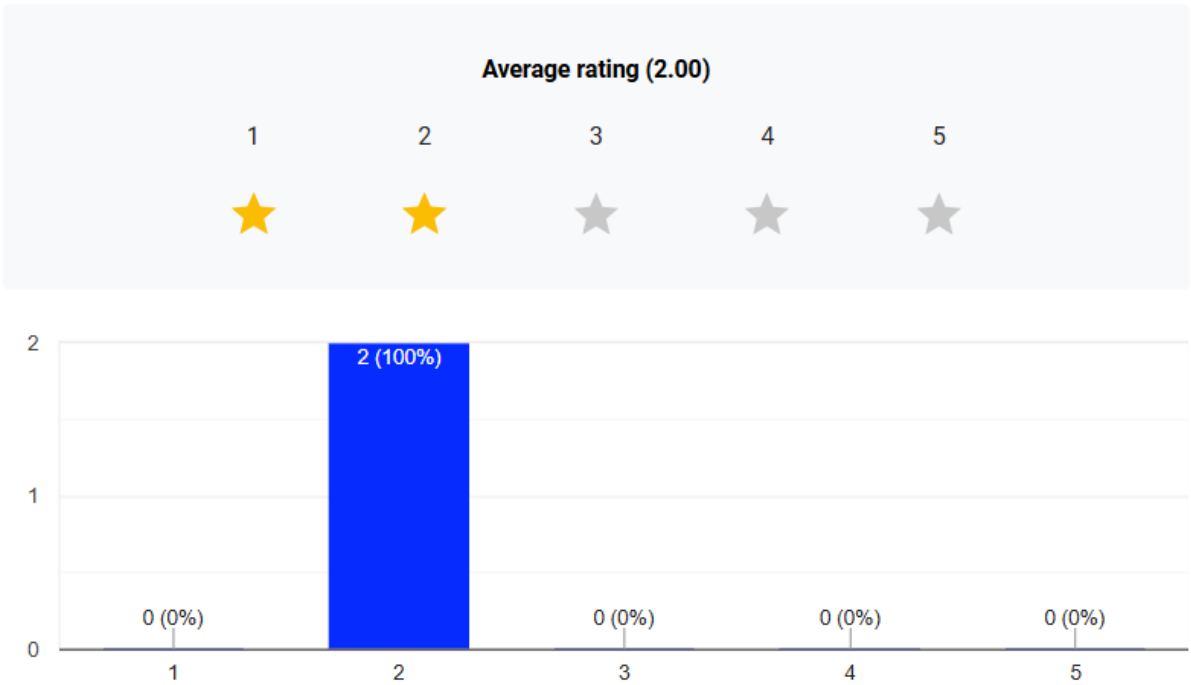


- Si
- No
- No estoy seguro
- Se puede considerar que los motociclistas en ciertas áreas responden positivamente, mientras que en otras zonas, el impacto de los mensajes visuales es limitado.

¿Qué tan efectivos consideran los materiales gráficos actuales para **sensibilizar** a los motociclistas?

 Copiar gráfico

2 respuestas



¿Cómo describirías la **relación** entre PROVIAL y los motociclistas en términos de educación vial?

2 respuestas

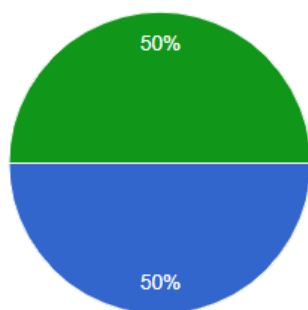
Existe una falta de conexión directa, ya que muchas veces los motociclistas no se sienten identificados o no perciben los mensajes como relevantes para ellos.

Muy buena pero lamentablemente se entiende y a la vuelta se olvida

¿Cree que los motociclistas comprenden claramente los **mensajes** de las campañas visuales actuales?

 [Copiar gráfico](#)

2 respuestas



- Sí
- No
- No estoy seguro
- Depende del tipo de mensaje y la forma en que se presenta; algunos pueden ser más efectivos que otros.

¿Qué tipo de mensajes visuales (por ejemplo, advertencias, consejos, estadísticas) consideran más efectivos para generar **conciencia** sobre la seguridad vial en los motociclistas?

2 respuestas

Mensajes claros y contundentes que alerten sobre los peligros inmediatos, como "¡Usa el casco, salva tu vida!" o "¡Reducir la velocidad puede salvarte!".

Tendría que ser accidentes nacionales con frases como por ejemplo que no te suceda a ti, puedes evitarlo, alguien te espera en casa etc etc

¿Cuáles son los **errores** más comunes que cometen los motociclistas en la vía y cómo crees que se podrían abordar visualmente?

2 respuestas

Exceso de velocidad, no usar casco, adelantamientos peligrosos, conducción sin luces en condiciones de poca visibilidad.

El exceso de velocidad

¿Cuáles son los **errores** más comunes que cometen los motociclistas en la vía y cómo crees que se podrían abordar visualmente?

2 respuestas

Exceso de velocidad, no usar casco, adelantamientos peligrosos, conducción sin luces en condiciones de poca visibilidad.

El exceso de velocidad

¿Cómo describirías el nivel de **compromiso** de los motociclistas con la educación vial en comparación con otros conductores?

2 respuestas

El nivel de compromiso es bajo, comparado con otros conductores, ya que muchos motociclistas tienden a ignorar las campañas o no ven la relevancia de las mismas.

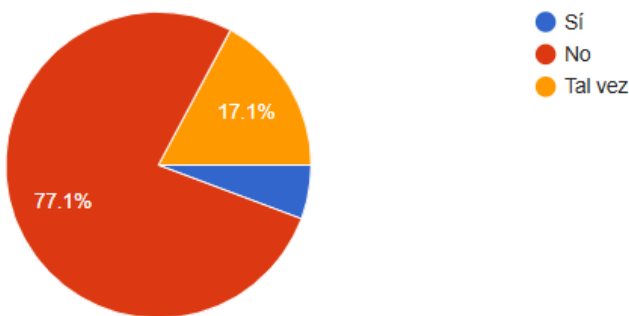
Poca

Encuesta para personas
que no son motoristas

¿Te sientes seguro al compartir la vía con motociclistas?

 Copiar gráfico

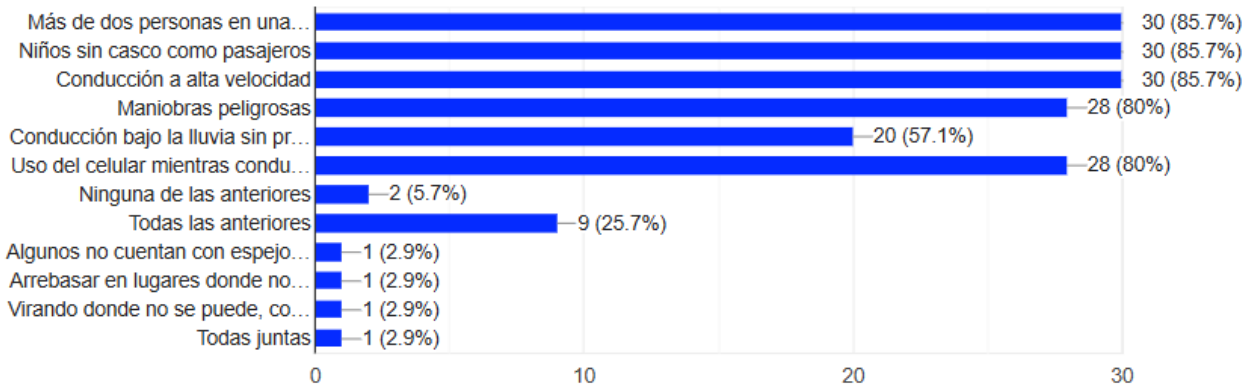
35 respuestas



¿Has presenciado alguna de las siguientes situaciones con motociclistas?
(Marca todas las que aplican)

 Copiar gráfico

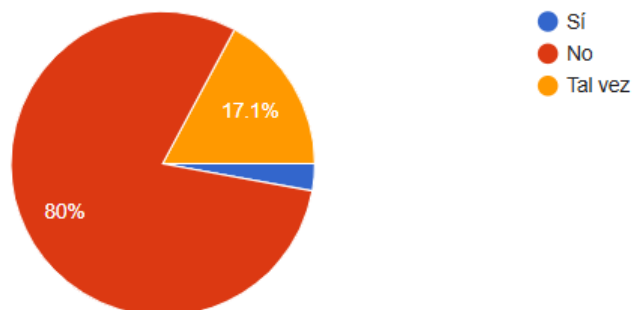
35 respuestas



¿Consideras que los motociclistas **respetan** las normas de tránsito?

35 respuestas

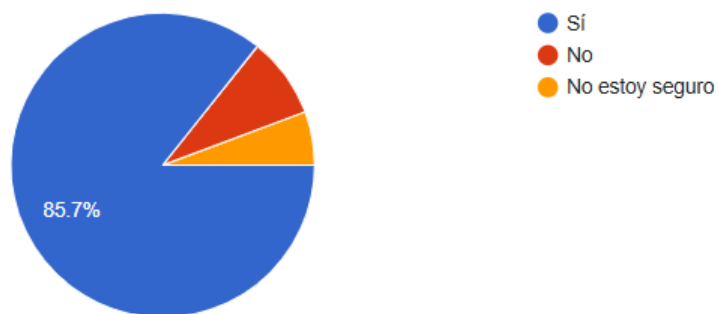
 Copiar gráfico



¿Sabes si tu familiar/amigo motociclista tiene licencia?

35 respuestas

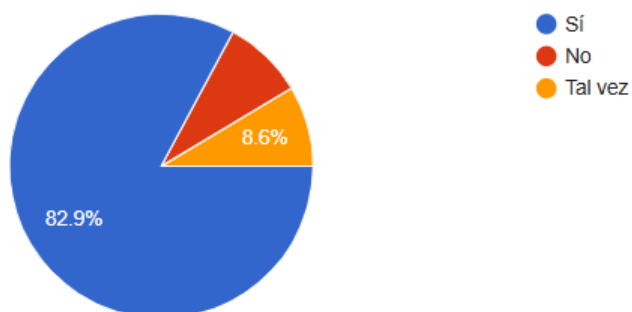
 Copiar gráfico



Si tu respuesta fue no, ¿consideras que TÚ **respetas** las normas de tránsito?

35 respuestas

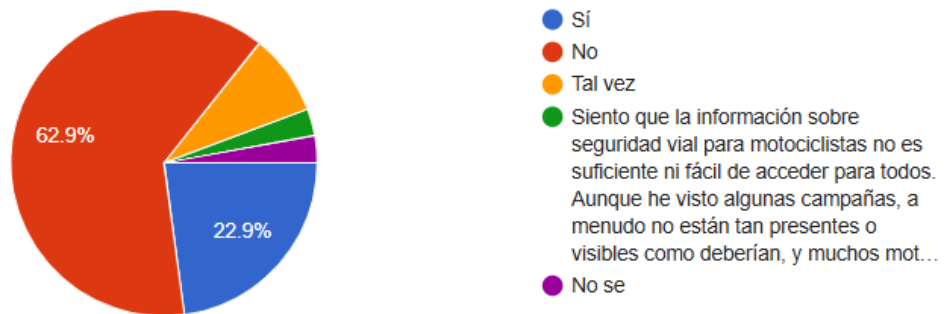
 Copiar gráfico



¿Sientes que existe suficiente información accesible sobre seguridad vial para motociclistas?

[Copiar gráfico](#)

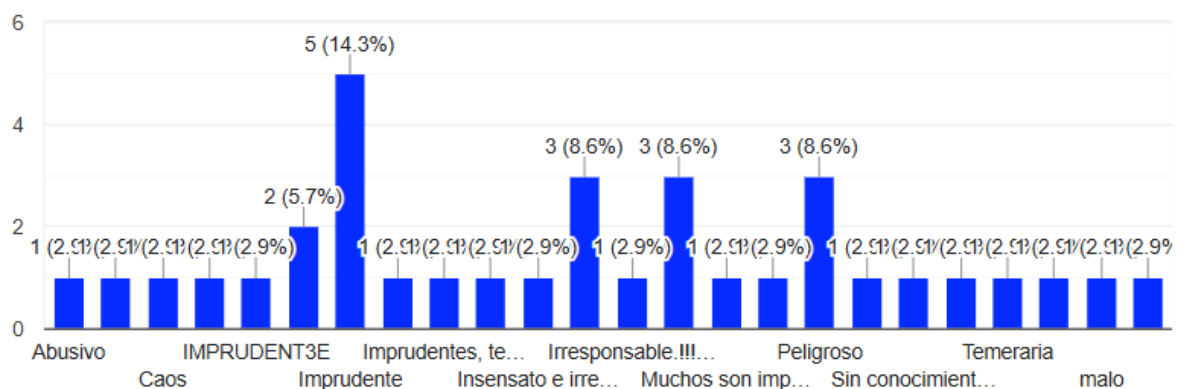
35 respuestas



¿Cómo describirías en una palabra el comportamiento de los motociclistas en Guatemala?

[Copiar gráfico](#)

35 respuestas



Lilian Patricia Guzmán Ramírez

Licenciada en Letras por la USAC
Colegiada activa 7596

patricia.guzman2014@gmail.com
Cel.: 55652717

Guatemala, 20 de abril de 2026

Arquitecto
Sergio Francisco Castillo Bonini
Decano
Facultad de Arquitectura
Universidad de San Carlos de Guatemala

Estimado señor Decano:

Por este medio hago de su conocimiento que he realizado la revisión de estilo, ortografía y redacción del proyecto de graduación: **"Diseño de estrategia publicitaria para fortalecer la educación y seguridad vial: proyecto elaborado para la Dirección General de Proyección y Seguridad Vial -PROVIAL- del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Guatemala"** de la estudiante **Sofía Nathalia Figueroa Girón**, quien se identifica con carné **202004021** de la Escuela de Diseño Gráfico de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de San Carlos de Guatemala para obtener el título de Diseñadora Gráfica en el grado académico de licenciatura.

Luego de las adecuaciones y correcciones que se consideraron pertinentes en el campo lingüístico, considero que el proyecto de graduación que se presenta cumple con la calidad técnica y científica requerida.

Al agradecer la atención que se sirva brindar a la presente, me suscribo respetuosamente,



Lic. Lilian Patricia Guzmán Ramírez
Licenciada en Letras
Colegiada 7596

Lilian Patricia Guzmán Ramírez
LCDA. EN LETRAS
COLEGIADA No. 7596

“Diseño de estrategia publicitaria para fortalecer la educación y seguridad vial: proyecto elaborado para la Dirección General de Protección y Seguridad Vial -PROVIAL- del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Guatemala.”

Proyecto de Graduación desarrollado por:



Sofía Nathalia Figueroa Girón
Asesorado por:



COMUNICACIÓN SOCIAL
-PROVIAL-

Licda. Rosa Isabel Morales Macajola



Msc. Luis Gustavo Jurado Duarte



Msc. Anahí Dainé Ramírez Pérez

Imprímase:

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”



Arq. Sergio Francisco Castillo Bonini
Decano

