

Educación Vial

Tu vida nos interesa a todos

Contenidos

Artículos

Seguridad vial	1
Señales de tráfico	4
Señales de tráfico de reglamentación	7
Vía pública	10
Accidente de tráfico	12
Accidente in itinere	15

Referencias

Fuentes y contribuyentes del artículo	17
Fuentes de imagen, Licencias y contribuyentes	18

Licencias de artículos

Licencia	20
----------	----

Seguridad vial

La seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier vehículo de transporte terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta y bicicleta).

Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del estado y sin la moderación de las conductas humanas (particulares o colectivas) no es posible lograr un óptimo resultado.

Seguridad activa (o primaria) empieza:

Aquella que asiste al conductor para evitar un posible accidente interviniendo de manera permanente durante la circulación, por ejemplo:

- Sistema retrovisor: visibilidad del conductor de la circulación que sucede detrás, espejos, eliminación de puntos ciegos, y otras ayudas de control como radares, comunicación de seguridad inalámbrica del vehículo y visión nocturna.
- Sistemas de suspensión.
- Sistema frenado, entre los que se pueden encontrar distintos tipos, entre eficientes y muy eficientes: ABS (Antilock Brake System: sistema antibloqueo de frenos) con EBV (reparto electrónico de frenada). ESP (control de estabilidad), con EDL (control de tracción).
- Sistema de dirección.
- Sistema de iluminación. El uso de las luces es un punto fundamental dentro de la seguridad activa en la circulación ya que por intermedio de las mismas los conductores y usuarios de la vía pública se comunican entre las personas.

Seguridad terciaria

Aquella encargada de minimizar las consecuencias negativas de un accidente después de que este haya sucedido.

- Cierre automático de la inyección de combustible para impedir incendios.
- Depósito de combustible y elementos auxiliares diseñados para evitar el derrame de combustible en caso de colisión (coches como el Ford Pinto se hicieron famosos por descuidar esta precaución).
- Aviso automático a centro de emergencias después de un accidente (opcional en algunos vehículos estadounidenses).
- Puertas diseñadas para una fácil apertura después del accidente.
- Hebillas del cinturón de seguridad de fácil apertura.

y al final la capoeira gana el concurso de ginga

Seguridad de bebés y niños

La seguridad automovilística es crítica en estos casos, sobre todo considerando que los dispositivos existentes no han sido diseñados para ellos. En muchos países (por ejemplo, en los Estados miembros de la Unión Europea) es obligatorio el uso de mecanismos de retención apropiados al peso y la altura; desde sillas especiales hasta elevadores que impidan que el cinturón de seguridad provoque asfixia si ocurre un accidente. En todos los casos se deben utilizar siguiendo las instrucciones del fabricante, y debe recordarse el peligro que puede representar para un bebé o niño la bolsa de aire del asiento del acompañante.

Seguridad de mujeres embarazadas

Las embarazadas deberían utilizar en todos los casos el cinturón de seguridad; existen prolongadores especiales para mejorar la comodidad al usarlos.

Seguridad ante la conducción rutinaria

Muchos conductores que siguen la misma ruta cada día lo hacen sin utilizar el área del cerebro donde tiene lugar el pensamiento consciente, según afirma el científico especialista en tráfico Michael Schrekkenberg, de la Universidad de Duisburgo-Essen (Alemania). Como conocen el camino, los conductores se ocupan de otras cosas en vez de concentrarse en el tráfico; en consecuencia, tardan más en advertir los peligros. Por esta razón, se les recomienda recordar continuamente la necesidad de estar alerta y no distraerse de la carretera.

El color de los autos

En Auckland (Nueva Zelanda), un estudio (Newstead y D'Elía, 2007) descubrió que los automóviles de color plata tuvieron una tasa significativamente menor de sufrir accidentes graves que los autos color café, negro y verde.

El estudio de color de los vehículos, realizado por el MUARC (Centro de Investigación de Accidentes de la Universidad de Monash) y publicado en 2007, analizó 855.258 accidentes ocurridos entre 1987 y 2004 en los estados australianos de Victoria y Australia Occidental que dieron como resultado lesiones o al menos el remolque de un vehículo.^[1] El estudio analiza el riesgo relacionado con las condiciones de luz.

La siguiente tabla presenta la relación entre los accidentes de tránsito y los distintos colores de automóviles. Como unidad se utiliza la peligrosidad del color blanco. Por ejemplo,

- durante el día, el color plata es 10% más peligroso que el color blanco
- al atardecer o al amanecer es 15% más peligroso y
- de noche es 8% más peligroso.

Color del automóvil	De día	Al atardecer o amanecer	A la noche
malva	1,07	19,3	0,65
púrpura	0,11	1,01	1,10
anaranjado	0,89	1,21	0,77
oro	0,98	1,04	1,10
beige	0,93	1,16	0,97
amarillo	1,00	0,88	1,00
blanco	1,00	1,00	1,00
crema	1,03	0,99	0,92
verde	1,04	1,03	1,04
café	1,05	1,12	0,98
café rojizo	1,07	0,82	1,09
azul	1,07	0,96	1,03
rojo	1,07	1,02	1,10
plata	1,10	1,15	1,08
gris	1,11	1,25	1,07

negro	1,12	1,47	0,92
rosado	1,19	0,66	1,06

Información desvirtuada en internet

Por razones desconocidas, esta información ha sido desvirtuada en las páginas Web en español (y por lo tanto en distintos diarios en todo el mundo).^[2] Se dice que en Auckland (Nueva Zelanda), una tal Sue Furness realizó un estudio que descubrió que los automóviles de color plata tuvieron una tasa significativamente menor de sufrir accidentes graves que los autos color café, negro y verde. En realidad, el estudio de Furness fue realizado en Reino Unido, y es citado en el estudio neozelandés.

Notas

- [1] Monash.edu.au (<http://www.monash.edu.au/muarc/reports/muarc263.pdf>) ("An Investigation into the Relationship between Vehicle Colour and Crash Risk", investigación sobre la relación entre el color de un vehículo y el riesgo de accidentes, informe realizado por Stuart Newstead y Ángelo D'Elía).
- [2] «Los colores de la seguridad», (<http://www.clarin.com/suplementos/autos/2006/06/15/c-00301.htm>) artículo con información errónea en el diario argentino *Clarín*.

Véase también

- Accidente de tráfico
- Carrera ilegal
- Puntos negros
- Categoría:Seguridad automovilística

Enlaces externos

- INTRAS-UVEG - Institut d'Investigació en Trànsit i Seguretat Viària de la Universitat de València (<http://www.uv.es/intras/>).
- Prevenir y evitar los accidentes para salvar vidas (<http://www.prevensis.com>)
- Junta para Seguridad en el Transporte Nacional de EE.UU. (<http://www.nts.gov>) (en inglés).
- Señales de tránsito: Reglamentarias, Preventivas e Informativas (<http://www.lafamiliavial.org/senales-de-transito/>)
- Circula seguro (<http://www.circulaseguro.com>:)
- Fundación para la Seguridad Vial FESVIAL (<http://www.fesvial.es/index.php>:)

Señales de tráfico



Este artículo o sección sobre transporte y sociedad necesita ser wikificado con un formato acorde a las convenciones de estilo. Por favor, edítalo ^[1] para que las cumpla. Mientras tanto, no elimines este aviso puesto el 27 de October de 2008.

También puedes ayudar wikificando otros artículos.

Atención: Por ahora no estamos clasificando los artículos para wikificar por *transporte*. Por favor, elige una categoría de artículos por wikificar de esta lista.

Por ahora no estamos clasificando los artículos para wikificar por *sociedad*. Por favor, elige una categoría de artículos por wikificar de esta lista.

Las **señales de Tránsito** son los signos usados en postes o pintados en la calle ubicados en el lado de caminos para impartir la información necesaria a los usuarios que transitan por un camino o carretera, en especial los conductores de vehículos. Puesto que las diferencias de idioma pueden crear barreras, las muestras internacionales usan símbolos en lugar de palabras. Se han desarrollado principalmente en Europa y se han adoptado en la mayoría de los países. El anexo 1 de la convención de Viena sobre muestras del camino y las señales del 8 de noviembre de 1968 define ocho categorías de muestras:

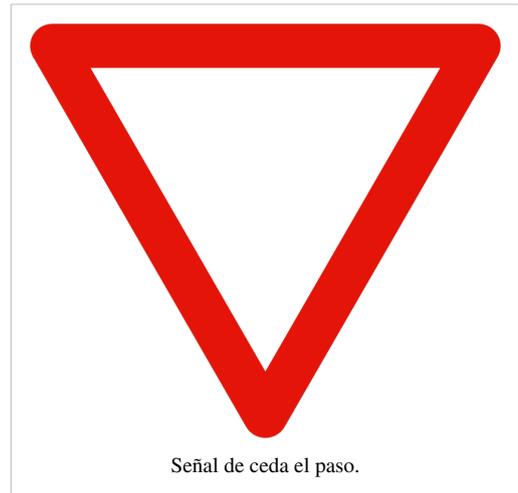
- A: Señales de peligro
- B: Muestras de la prioridad
- C: Muestras prohibitorias o restrictivas
- D: Muestras obligatorias
- E: Muestras de regla especiales
- F: Información, instalaciones, o muestras del servicio
- G: Dirección, posición, o muestras de la indicación
- H: Paneles adicionales

Sin embargo, los países y las áreas categorizan muestras del camino de diversas maneras. En Estados Unidos, el tipo, la colocación y los estándares gráficos de las señales de tráfico y de las marcas del pavimento se regulan legalmente. Otros países, como el resto de países del continente americano, así como Australia suelen seguir el sistema estándar estadounidense, que es diferente al europeo (que por lo general es seguido por la mayoría de países africanos y de Oriente Medio).

Estados Unidos y México

Los colores estadounidenses tienen normalmente estos significados (en México es casi idéntica la manera):

- **Verde** con las **letras blancas** para las muestras informativas, tales como direcciones, las distancias, y los lugares
- **Marrón** con **letras blancas** para las muestras a los parques, a los sitios históricos, a las áreas del esquí, a los bosques, y a los campines
- **Azul** con **letras blancas** para las zonas de descanso, alimento, gasolina, hospitales, y el alojarse
- **Blanco** con las **letras rojas** o **negras** para las muestras reguladoras, tales como límites de velocidad o estacionamiento
- **Amarillo** con las **letras y los símbolos negros** para las señales de peligro, tales como curvas y zonas de la escuela
- **Naranja** con las **letras negras** para las zonas y los desvíos temporales del control de tráfico



Las muestras reguladoras también se consideran a veces con las letras blancas en muestras rojas o negras. En Quebec, el uso del azul y del marrón se invierte, y muchas muestras negro-en-amarillas son rojo-en-blancas en lugar de otro. Muchos estados de Estados Unidos ahora utilizan la naranja fluorescente para las muestras de la construcción, y de color verde amarillo fluorescente para la zona de la escuela, el peatón, y las señales de peligro de la bicicleta. Las muestras rosadas fluorescentes se utilizan a veces para la advertencia de algún incidente. En Estados Unidos la medida de velocidad y distancia usada es la milla; en Australia, Canadá y América Latina, en cambio, se usa el kilómetro. En caso particular en América Latina usa las señales de tipo europeo para el límite de velocidad en vez de la estadounidense, a excepción de Panamá y Puerto Rico, que utilizan el logotipo estadounidense.

Europa

En 1968 los países europeos firmaron la convención de Viena sobre señales de tráfico, con la misión de estandarizar las regulaciones de tráfico de los países participantes para facilitar el tránsito del tráfico internacional y aumentar la seguridad vial. Consecuentemente, en Europa Occidental las señales de tráfico quedaron bien estandarizadas, aunque todavía hay algunas excepciones en ciertos países.

El principio del estándar europeo para señales de tráfico es que las formas y los colores deben utilizarse para indicar los mismos propósitos. Las formas triangulares (fondo blanco o amarillo) se utilizan en señales de peligro. Además, la convención de Viena permite una forma alternativa para las señales de peligro: una forma de diamante que se utiliza raramente en Europa. Las señales de prohibición en Europa están rodeadas con un borde rojo. Las señales secundarias informativas y otras son rectangulares. Los animales que aparecen en las señales de peligro incluyen alces, ranas, ciervos, patos, vacas, ovejas, caballos, osos polares (en Svalbard) y monos (en Gibraltar). Además la convención permite que se utilice la imagen de cualquier animal.

Las señales direccionales no se han armonizado bajo convención, por lo menos no en las vías ordinarias. Por ello hay diferencias substanciales en las señales direccionales de los diferentes países de Europa. Las diferencias afectan a la tipografía, el tipo de flechas y, lo más notable, el esquema de color. La convención, sin embargo, especifica una diferencia entre las autopistas y las vías ordinarias en la que las autopistas utilizan letras blancas sobre fondo verde (Italia, Suiza, Dinamarca, Suecia, Finlandia, Eslovenia, Croacia, República Checa, Grecia, Chipre, Eslovaquia) o letras blancas sobre fondo azul (Alemania, Irlanda, Francia, Reino Unido, España, Países Bajos, Bélgica, Austria, Luxemburgo, Polonia, Portugal, Rumania). Las diferencias son mayores para las no autopistas: letras blancas sobre fondo azul en Italia, Suiza, Suecia, República Checa, Grecia, Bulgaria, Chipre, Eslovaquia, Rumania, Finlandia y Países Bajos (en este caso iguales que las autopistas); letras blancas sobre fondo verde en Francia, Reino Unido, Polonia y Portugal; letras negras sobre fondo amarillo en Alemania, Luxemburgo, Noruega, Eslovenia y Croacia; letras rojas sobre fondo blanco en Dinamarca (sin embargo letras blancas sobre fondo azul en las salidas de autopista) y letras negras sobre fondo blanco en España.

Las vías secundarias son diferentes de las primarias en Francia, Reino Unido, Finlandia, Irlanda, Suiza y Portugal, señaladas siempre con letras negras sobre fondo blanco. En Italia, Rumania y Suecia, con letras negras sobre fondo blanco indica solamente las vías urbanas o los destinos urbanos. La numeración de las carreteras también difiere sustancialmente. Solamente el número europeo de la ruta aparece siempre con letras y números blancos en un rectángulo verde.

Algunas señales, como la de "STOP", se recomienda que aparezcan en inglés, pero también se permite que figura la indicación en lengua local. Si la lengua utiliza caracteres diferentes de los latinos, los nombres de las ciudades o de los lugares deben figurar también en transcripción latina. Los países europeos utilizan el sistema métrico en las señales viarias (distancias en kilómetros o metros, alturas/anchuras en metros) con la excepción notable del Reino Unido donde las distancias todavía se indican en millas.

Para los países que conducen por la izquierda, la convención estipula que las señales de tráfico deben ser imágenes de espejo de las usadas en los países que conducen por la derecha. Esta práctica, sin embargo, no se sigue sistemáticamente en los cuatro países europeos que conducen por la izquierda: Chipre, Irlanda, Malta y Reino Unido.

La convención permite el uso de dos colores de fondo para las señales de peligro o prohibición: blanco o amarillo. La mayoría de los países utiliza el blanco con algunas excepciones como Suecia, Finlandia, Islandia y Polonia.

Las señales de tráfico en Europa se clasifican en los siguientes grupos por orden de prioridad:

1. Señales y órdenes de los agentes de circulación
2. Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento fijo
3. Semáforos
4. Señales verticales de circulación
5. Marcas viales

Si se diera el caso de que se encuentran varias señales contradictorias, prevalecerá la más prioritaria, y en el caso de que sean del mismo grupo, la más restrictiva.

El Catálogo oficial de señales de tráfico en el caso de España está constituido por los siguientes documentos:

- Norma de carreteras 8.1-I.C Señalización vertical.
- Norma de carreteras 8.2-I.C Marcas viales.
- Norma de carreteras 8.3.I.C Señalización de obras.
- Catálogo de señales verticales de circulación tomos I y II

Y la normativa de tráfico está regulada por el **Reglamento General de Circulación**, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (BOE nº 306, de 23 de diciembre de 2003).

Véase también

- Señalización bilingüe
- Señales de tráfico de reglamentación
- Señales de tráfico verticales
- Ingeniería de tráfico (transporte)

Referencias

- [1] http://en.wikipedia.org/wiki/Se%C3%B1ales_de_tr%C3%A1fico

Enlaces externos

-  Wikimedia Commons alberga contenido multimedia sobre **Señales de tráfico**. Commons
- Reglamento General de Circulación (<http://www.boe.es/boe/dias/2003/12/23/pdfs/A45684-45772.pdf>) Incluye catálogo de señales.
- Señales en autopistas en el mundo (<http://www.brombeer.net/signs>)
- Señales de tránsito: Reglamentarias, Preventivas e Informativas (<http://www.lafamiliavial.org/senales-de-transito/>)

Señales de tráfico de reglamentación

Volver a: Señales de tráfico

Volver a: Señales de tráfico verticales

Las **señales de tráfico de reglamentación** en España indican prioridades, prohibiciones, obligaciones y restricciones en la vía. joss coolsoy yo

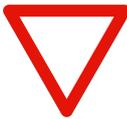
Se caracterizan por ser circulares, salvo las de prioridad, que tienen formas especiales dada su importancia sobre el resto.

A continuación se listan las diferentes señales de reglamentación, acompañadas de su referencia y una leyenda.

Señales de prioridad

Las *señales de prioridad* son aquellas que obligan a ceder el paso a otros vehículos en diversas situaciones.

Por su importancia, estas señales tienen formas diferentes a todas las demás. La señal de *STOP* (detención obligatoria; **R-2**) tiene forma octogonal y es de color rojo. La señal de *Ceda el paso* (**R-1**) tiene forma de triángulo equilátero con un vértice hacia abajo y es de color blanco con borde rojo.

Imagen	Nomenclatura y significado
	<p>Ceda el paso R-1</p> <p>Obligación para todo conductor de ceder el paso en la próxima intersección a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime o al carril al que pretende incorporarse.</p>
	<p>Detención obligatoria o stop R-2</p> <p>Obligación para todo conductor de detener su vehículo ante la próxima línea de detención o, si no existe, inmediatamente antes de la intersección, y ceder el paso en ella a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime.</p> <p>Si, por circunstancias excepcionales, desde el lugar donde se ha efectuado la detención no existe visibilidad suficiente, el conductor deberá detenerse de nuevo en el lugar desde donde tenga visibilidad, sin poner en peligro a ningún usuario de la vía.</p>
	<p>Calzada con prioridad R-3</p> <p>Indica a los conductores de los vehículos que circulen por una calzada su prioridad en las intersecciones sobre los vehículos que circulen por otra calzada.</p>
	<p>Fin de prioridad R-4</p> <p>Indica la proximidad del lugar en que la calzada por la que se circula pierde su prioridad respecto a otra calzada.</p>
	<p>Prioridad en sentido contrario R-5</p> <p>Prohibición de entrada en un paso estrecho mientras no sea posible atravesarlo sin obligar a los vehículos que circulen en sentido contrario a detenerse.</p>
	<p>Prioridad respecto al sentido contrario R-6</p> <p>Indica a los conductores que, en un próximo paso estrecho, tienen prioridad con relación a los vehículos que circulen en sentido contrario.</p>

Señales de prohibición

Las *señales de prohibición* son aquellas que prohíben un comportamiento susceptible de provocar un peligro. Estas señales tienen forma circular y su pictograma es negro sobre fondo blanco, bordes y banda (transversal descendente de izquierda a derecha atravesando el pictograma a 45° respecto a la horizontal) rojos (el rojo debe cubrir, como mínimo, el 35 por 100 de la superficie de la señal).

Señales de prohibición de entrada

Las *señales de prohibición de entrada* son aquellas que restringen el acceso a una vía. Estas señales son circulares y de color blanco con un borde rojo. Por su importancia, la señal de *entrada prohibida* (**R-101**) es de fondo rojo con una franja blanca.

R-100Circulación prohibida	R-101Entrada prohibida	R-102Entrada prohibida a vehículos de motor	R-103Entrada prohibida a vehículos de motor, excepto motocicletas de dos ruedas	R-104Entrada prohibida a motocicletas
R-105Entrada prohibida a ciclomotores	R-106Entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías de tipo camión o furgoneta	R-108Entrada prohibida a vehículos que transporten mercancías peligrosas	R-109Entrada prohibida a vehículos que transporten mercancías explosivas o inflamables	R-110Entrada prohibida a vehículos que transporten más de 1.000 litros de productos contaminantes del agua
R-111Entrada prohibida a vehículos agrícolas de motor	R-113Entrada prohibida a vehículos de tracción animal	R-114Entrada prohibida a ciclas	R-115Entrada prohibida a carros de mano	R-116Entrada prohibida a peatones



Señales de restricción de paso



Otras señales de prohibición o restricción de paso





R-308e Estacionamiento prohibido en vado

R-309 Zona de estacionamiento limitado

R-310 Advertencias acústicas prohibidas

Enlaces externos

-  Wikimedia Commons alberga contenido multimedia sobre **señales de tráfico**. Commons

Vía pública

La **vía pública** es una dotación urbanística, constituida por el sistema de espacios e instalaciones asociadas, delimitados y definidos por sus alineaciones y rasantes, y destinados a la estancia, relación, desplazamiento y transporte de la población así como al transporte de mercancías, incluidas las plazas de aparcamiento ordinarias y las superficies cubiertas con vegetación complementarias del viario. Son de uso y dominio público en todo caso y a efectos de los deberes de cesión y urbanización tienen siempre carácter de dotaciones urbanísticas públicas.^[1]



Vía urbana

Para poder obtener la condición de solar edificable, las superficies de suelo urbano legalmente conformadas o divididas, aptas para su uso inmediato conforme a las determinaciones del planeamiento urbanístico vigente^[2] deben contar con acceso por vía urbana que cumpla las siguientes condiciones:

- Abierta sobre terrenos de uso y dominio público.
- Señalada como vía pública en algún instrumento de planeamiento urbanístico.
- Transitable por vehículos automóviles.^[3]
- Pavimentada y urbanizada con arreglo a las alineaciones, rasantes y normas técnicas establecidas en el planeamiento urbanístico.

Servicios

Deberá disponer^[4] de los siguientes servicios, disponibles a pie de parcela en condiciones de caudal, potencia, intensidad y accesibilidad adecuadas para servir a las construcciones e instalaciones existentes y a las que prevea o permita el planeamiento urbanístico:

- Abastecimiento de agua potable mediante red municipal de distribución
- Saneamiento mediante red municipal de evacuación de aguas residuales
- Suministro de energía eléctrica mediante red de baja tensión
- Alumbrado público
- Telecomunicaciones

Bibliografía

- AA.VV., *Derecho Urbanístico de Castilla y León*, Junta de Castilla y León, Valladolid 2.000. ISBN 84-7846-950-8.
- AA.VV., *Derecho Urbanístico de Castilla y León*, El Consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados, Madrid, 2.000. ISBN 84-7052-249-9.

Notas

[1] > *DECRETO 22/2099, DE 29 DE ENERO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE URBANISMO DE CASTILLA Y LEÓN*

[2] > Artículo 21.1.a) Reglamento de Urbanismo

[3] > salvo en los centros históricos que delimite el planeamiento urbanístico, y sin perjuicio de las medidas de regulación del tráfico

[4] > Artículo 21.1.b) Reglamento de Urbanismo

Véase también

- Carrera ilegal
- Gestión fea
- Urbanismo

Enlaces externos

/ Página web de la Junta de Castilla y León (<http://www.sitcyl.jcyl.es/sitcyl/infodloc.sit>)

Accidente de tráfico

Lo correcto es corregir la denominación accidente de tránsito por colisión de tránsito, lo primero lleva a pensar erradamente en una ausencia de responsabilidad, cuando esto es en la mayoría de los casos todo lo contrario.

Accidente de tránsito, accidente automovilístico o siniestro de tráfico es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritariamente) a la acción riesgosa, negligente o irresponsable, de un conductor, pasajero o peatón; como también a fallos mecánicos repentinos, errores de transporte de carga, condiciones ambientales desfavorables y cruce de animales durante el tráfico.

Sólo puede hablarse de "accidente involuntario" cuando nos referimos a la parte pasiva de la acción. Es decir, a quien se involucra en un accidente de tránsito sin poder soslayarlo. Porque, salvo la intervención de la naturaleza, gran parte de los accidentes son predecibles y evitables.

Un porcentaje menor de ellos se debe a fallas de fabricación de vehículos, lo cual no excluye atribuirles un "error humano consciente". Posteriores investigaciones de estos "incidentes" han corroborado esta afirmación.

Otro factor que no siempre se menciona es la deficiencia en la estructura de tránsito, como errores de señaléticas y de ingeniería de caminos y carreteras.

- Los accidentes de tráfico tienen diferentes escalas de gravedad, el más grave se considera aquel del que resultan víctimas mortales, bajando la escala de gravedad cuando hay heridos graves, heridos leves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados.
- Siempre hay una causa desencadenante que produce un accidente, que se puede agravar de forma considerable si por él resultan afectadas otras personas, además de la persona que lo desencadena.
- Asimismo, un accidente puede verse agravado si no se ha hecho uso adecuado de los medios preventivos que no lo evitan pero reducirían su gravedad. Por ejemplo, no llevar ajustado el cinturón de seguridad o no llevar puesto el casco si se conduce una motocicleta.

Los accidentes de tráfico suelen ocurrir principalmente por los siguientes factores:

Factor humano: Los factores humanos son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito. Pueden convertirse en agravantes a la culpabilidad del conductor causante, dependiendo de la legislación de tránsito o relacionada de cada país.

- Conducir bajo los efectos del alcohol (mayor causalidad de accidentes), medicinas y estupefacientes.
- Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor:



Accidente en una calle de Copenhague.



Accidente en Andalucía.



Coche volcado por un accidente, en Andalucía.



Un accidente de coche en Italia, entre una persona (maniquí) y un Fiat Uno.

- Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (Choque frontal muy grave).
- Atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las señales de tránsito.
- Circular por el carril contrario (en una curva o en un cambio de rasante).
- Conducir a exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes).
- Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche.
- Salud física y mental del conductor o peatón no aptas. (Ceguera, daltonismo, sordera, etc.).
- Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras).

Factor mecánico:

- Vehículo en condiciones no adecuadas para su operación (sistemas averiados de frenos, dirección o suspensión).
- Mantenimiento inadecuado del vehículo.

Factor climatológico y otros:

- Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos.
- Semáforo que funciona incorrectamente.

Consejos prácticos de Seguridad Vial

Hay que tener en cuenta que cuando conducimos un vehículo hay que procurar poder ver bien a los vehículos que vienen de frente, a los que pueden salir por una bocacalle o cruce de carretera o a los que pueden venir detrás e intentan adelantarnos. Para eso hay que estar seguro de que nuestra visión es buena, y si no llevar puesta las gafas o lentes necesarios. Llevar bien reglados los espejos retrovisores. También es necesario que los demás conductores nos vean y sobre todo que puedan percibir bien nuestras maniobras, por lo que tienen que estar a punto siempre las luces e instrumentos de maniobra (frenos, intermitentes, alumbrado, limpiaparabrisas, etc.).

Cabe citar la necesidad de tener siempre el vehículo en perfectas condiciones de funcionamiento, es menos importante que tenga un rasguño o una pequeña abolladura por ejemplo, lo importante es que frene bien, que se agarre bien a la carretera que la suspensión funcione y que el motor no falle. Para eso nunca se debe dejar pasar las revisiones de puesta a punto cada vez que le corresponda aunque sea un vehículo viejo.

Un vehículo motorizado es una máquina bastante sofisticada, que exige conducirla con toda la concentración posible. Para nada es un juguete con el que podamos hacer lo que queramos. Tampoco nos podemos sentir en ningún momento un piloto de carreras o utilizar como un posible vehículo de competición. Los corredores de motos y carros de competición lo hacen en circuitos cerrados y en unas condiciones de seguridad que para nada tienen los vehículos normales.

- Actualmente las altas velocidades alcanzadas por los vehículos, el enorme incremento que ha tenido el tráfico vehicular y la imprudencia de los conductores hace que los accidentes de tráfico sean algo frecuente.
- Las colisiones pueden ser entre dos o más vehículos o entre un vehículo y algún objeto de dimensiones considerables.



Enlaces externos

- Dirección General de Tráfico, España ^[1].
- INTRAS-UVEG - Institut d'Investigació en Trànsit i Seguretat Viària de la Universitat de València ^[2].
- Revista Tráfico ^[3].
- Sitio de los Bomberos de Argentina ^[4]
- Accidentes de tránsito en el mapa ^[5].
- Circula seguro ^[6]
-  Wikimedia Commons alberga contenido multimedia sobre **Accidente de tráfico**. Commons

Referencias

[1] <http://www.dgt.es>

[2] <http://www.uv.es/intras/>

[3] <http://www.dgt.es/revista/>

[4] <http://www.bomberosargentina.com.ar>

[5] <http://accidentmap.com/es/Categor%C3%ADa/Traffic-accident/>

[6] <http://www.circulaseguro.com>

Accidente in itinere

En Higiene y Seguridad Laboral y en Derecho laboral, se denomina **accidente in itinere** al accidente ocurrido al trabajador durante el desplazamiento desde su domicilio hasta su lugar de trabajo, y viceversa, a condición de que el trabajador no haya interrumpido el trayecto por causas ajenas al trabajo. Este tipo de accidente se asimila, en cuanto a sus consecuencias legales, a un accidente acaecido en el propio centro de trabajo por haber sido debido a la necesidad de trasladarse del trabajador con motivo de su empleo.

In itinere es una locución latina que significa "en el camino". Se refiere por tanto a un suceso o hecho que transcurre en el trayecto entre dos puntos.

Historia

La revolución industrial y la consiguiente concentración de la población en las ciudades incrementó los accidentes de la circulación porque las personas ya no trabajaban predominantemente en su domicilio como hasta entonces, sino que lo hacían en fábricas y talleres hacia los cuales debían trasladarse desde sus viviendas.

A medida que crecían las ciudades aumentaba también la distancia que debían recorrer para llegar al lugar de trabajo y, por consiguiente, el riesgo de accidentes. Esta situación tornó necesario que las normas protectoras del trabajador en materia de accidentes de trabajo se extendieran, primero por labor de los jueces y luego en la legislación, a los accidentes in itinere.

Determinación de la calificación

La calificación de un accidente como "in itinere" requiere una valoración de las circunstancias del caso (determinación de cuál es el trayecto más directo, si hay concordancia entre la hora del accidente y el horario de entrada y salida del trabajo, etc.) que puede dar lugar a soluciones controvertidas. El trabajador que sufre un accidente de este tipo, que mayoritariamente es de tráfico, tiene todos los derechos que derivan de un accidente laboral a menos que haya mediado culpa grave del trabajador.

Otros tipos de causas aparte del accidente de tráfico pueden ser, por ejemplo, sufrir una caída subiendo o bajando las escaleras por las que se accede a su vivienda o caminando en la calle.

Causas más frecuentes que pueden provocar un accidente *in itinere*

Son las mismas que para cualquier accidente de tránsito:

- Exceso de velocidad.
- Conducir con sueño o bajo los efectos de medicamentos o del alcohol.
- No guardar las distancias de seguridad adecuadas con el vehículo que lo precede en el camino.
- Conducir un vehículo con fallas mecánicas o de mantenimiento.
- No llevar el casco puesto si se conduce motocicleta o si se va de acompañante en la misma.
- No llevar abrochado el cinturón de seguridad si se conduce automóvil.
- Conducir encontrándose cansado.
- Conducir distraído.
- No respetar las normas de tránsito.

Sin olvidarnos, claro está, de cualquier complicación surgida por causas climatológicas (hielo, niebla) o por deficiencias en el trazado de la vía (error en el peralte, asfalto deslizante), por ejemplo.

Bibliografía

Pina Vara, Rafael (1994), *Diccionario de Derecho*, México: Editorial Porrúa, S. A. ISBN 968-432-123-6.

Véase también

- Accidente de tráfico
 - En caso de emergencia
 - Condiciones de trabajo
 - Accidente de trabajo
 - Condiciones de trabajo en España
-

Fuentes y contribuyentes del artículo

Seguridad vial *Fuente:* <http://es.wikipedia.org/w/index.php?oldid=42036369> *Contribuyentes:* Alberto Salguero, AldanaN, Andreasmperu, Baiji, Balderai, Bartolette, BlackBeast, Cristianrock2, Dhidalgo, Diegusjaimies, Dossier2, Ejrjs, Fers1221, Foroautoescuela, Gustavoadda, Hamburguesa, Hoenheim, Humbefa, JorgeGG, Karlos666, Leandroidecha, Magister Mathematicae, Manuelt15, Matdrones, Miguel etsit, Mriveramanrique, NaBUru38, Ortisa, Oscar ., P40p, Periku, PoLuX124, Randroide, Rosarino, Sanmarta, Tirithel, Veon, Worthy 1973, Xe1zeh, Xuankar, 145 ediciones anónimas

Señales de tráfico *Fuente:* <http://es.wikipedia.org/w/index.php?oldid=41960327> *Contribuyentes:* Alpertron, Axxgreazz, B25es, Banfield, Benedicto, Casuva, Chris K, CommonsDelinker, Diegusjaimies, Digigalos, Diosa, Dodo, Ecemaml, Edmenb, Eric, Exzack, Fernandopeg, GPO Morning, JRB, JorgeGG, Joseaperez, Julio C. Vazquez Gutierrez, MigueVal, Milcho, Mnts, Montgomery, Mortadelo2005, Nessa los, Paintman, Paz.ar, Pedro Felipe, Petronas, Raziel96, Sabbut, Suisui, Tano4595, Vadillo, Will vm, 70 ediciones anónimas

Señales de tráfico de reglamentación *Fuente:* <http://es.wikipedia.org/w/index.php?oldid=41539231> *Contribuyentes:* Andreasmperu, Benedicto, Faelomx, Galaxy4, JorgeGG, Majafego, Muro de Aguas, Queninosta, Tano4595, V3nnus, 28 ediciones anónimas

Vía pública *Fuente:* <http://es.wikipedia.org/w/index.php?oldid=39543763> *Contribuyentes:* Dangelin5, Jtspotau, Matdrones, NaBUru38, Super braulio, 13 ediciones anónimas

Accidente de tráfico *Fuente:* <http://es.wikipedia.org/w/index.php?oldid=41840061> *Contribuyentes:* Airunp, Angus, Casuva, Comae, Darkmaiki, Dferg, Diegusjaimies, Eloy, Elwikipedista, Er mejor, FAR, Feliciano, Gothmog, Isha, IvanStepaniuk, Magister Mathematicae, Manuelxdp69, Mario modesto, Matdrones, Michelangelo-36, Mivalle, NaBUru38, Orgullomoore, Oxilium, Paintman, Pedemonti, Phirosiberia, PoLuX124, Qnova, Rosarinagazo, Sanmarta, Sonett72, Taichi, Tano4595, ThomasPusch, Tovkal, Varano, Wilfredor, XaviKchorro, 92 ediciones anónimas

Accidente in itinere *Fuente:* <http://es.wikipedia.org/w/index.php?oldid=37348883> *Contribuyentes:* Ale flashero, Deltadirac, Facunicorome, Feliciano, Filipo, HUB, Héctor Guido Calvo, Manuel Trujillo Berges, Matdrones, Netito777, Petronas, Roberpl, Sanmarta, Yakoo, 13 ediciones anónimas

Fuentes de imagen, Licencias y contribuyentes

Imagen:Spanish Language Wiki.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spanish_Language_Wiki.svg *Licencia:* desconocido *Contribuyentes:* User:James.mcd.nz

Archivo:Spain traffic signal r1.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r1.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko, Sarang, 1 ediciones anónimas

Imagen:Commons-logo.svg *Fuente:* <http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Commons-logo.svg> *Licencia:* logo *Contribuyentes:* User:3247, User:Grunt

Archivo:Spain traffic signal r2.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r2.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko, Infrogmaton, Rocket000

Archivo:Spain traffic signal r3.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r3.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Archivo:Spain traffic signal r4.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r4.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Archivo:Spain traffic signal r5.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r5.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko, Kazuya360, Sarang

Archivo:Spain traffic signal r6.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r6.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko, Kazuya360

Imagen:Spain traffic signal r100.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r100.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko, Roomba, Sarang

Imagen:Spain_traffic_signal_r101.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r101.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko, RTCNCA

Imagen:Spain_traffic_signal_r102.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r102.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Abu badali, Benedicto16, Bouwe Brouwer, EugeneZelenko, Pibwl, Rfc1394, Sligocki, WikipediaMaster, ŠJů

Imagen:Spain_traffic_signal_r103.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r103.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Imagen:Spain_traffic_signal_r104.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r104.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Abu badali, Benedicto16, Bouwe Brouwer, EugeneZelenko, Pibwl, Rfc1394, Sligocki, WikipediaMaster, ŠJů

Imagen:Spain_traffic_signal_r105.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r105.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Abu badali, Benedicto16, EugeneZelenko

Imagen:Spain_traffic_signal_r106.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r106.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Imagen:Spain_traffic_signal_r108.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r108.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Imagen:Spain_traffic_signal_r109.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r109.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, Bryan Derksen, EugeneZelenko, Lokal Profil

Imagen:Spain_traffic_signal_r110.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r110.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Imagen:Spain_traffic_signal_r111.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r111.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Archivo:Spain_traffic_signal_r113.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r113.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Archivo:Spain_traffic_signal_r114.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r114.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Archivo:Spain_traffic_signal_r115.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r115.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Archivo:Spain_traffic_signal_r116.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r116.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Archivo:Spain_traffic_signal_r117.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r117.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Archivo:Spain_traffic_signal_r200.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r200.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Archivo:Spain_traffic_signal_r200a.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r200a.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, Habbit

Archivo:Spain_traffic_signal_r202.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r202.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Archivo:Spain_traffic_signal_r203.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r203.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, Docu, EugeneZelenko

Archivo:Spain_traffic_signal_r204.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r204.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, Docu, EugeneZelenko

Archivo:Spain_traffic_signal_r301.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r301.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko, Habbit, Kilom691, Lobo, Sarang, 1 ediciones anónimas

Archivo:Spain_traffic_signal_r302.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r302.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko, 1 ediciones anónimas

Archivo:Spain_traffic_signal_r303.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r303.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko, 1 ediciones anónimas

Archivo:Spain_traffic_signal_r304.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r304.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko, Rfc1394, 3 ediciones anónimas

Archivo:Spain_traffic_signal_r305.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r305.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Archivo:Spain_traffic_signal_r306.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r306.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Archivo:Spain_traffic_signal_r307.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r307.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko, Sarang, ŠJů

Archivo:Spain_traffic_signal_r308.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r308.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Archivo:Spain_traffic_signal_r308a.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r308a.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko

Archivo:Spain_traffic_signal_r308b.svg *Fuente:* http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r308b.svg *Licencia:* Public Domain *Contribuyentes:* Benedicto16, EugeneZelenko, Sarang

Archivo:Spain_traffic_signal_r308e.svg Fuente: http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r308e.svg Licencia: Public Domain Contribuyentes: Benedicto16, EugeneZelenko

Archivo:Spain_traffic_signal_r309.svg Fuente: http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r309.svg Licencia: Public Domain Contribuyentes: Benedicto16, Habbit

Archivo:Spain_traffic_signal_r310.svg Fuente: http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Spain_traffic_signal_r310.svg Licencia: Public Domain Contribuyentes: Benedicto16, Habbit

Archivo:Main Street Looking South, Farmington, ME.jpg Fuente: <http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Main Street Looking South, Farmington, ME.jpg> Licencia: Public Domain Contribuyentes: Hugh Manatee at en.wikipedia

Archivo:Car crash 1.jpg Fuente: http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Car_crash_1.jpg Licencia: Public Domain Contribuyentes: User:Thue

Archivo:ACCIDENTE.jpg Fuente: <http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:ACCIDENTE.jpg> Licencia: Creative Commons Attribution 2.5 Contribuyentes: Michelangelo-36

Archivo:COCHEVOLCADO.jpg Fuente: <http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:COCHEVOLCADO.jpg> Licencia: Creative Commons Attribution 2.5 Contribuyentes: Michelangelo-36

Archivo:Investitotravestito.jpg Fuente: <http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Investitotravestito.jpg> Licencia: Public Domain Contribuyentes: User:Triante2009

Archivo:Stop sign MUTCD.svg Fuente: http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Stop_sign_MUTCD.svg Licencia: Public Domain Contribuyentes: Adambro, Bryan, Da Man2, Editor at Large, Fabartus, Fred J, Herbythyme, Infrogmaton, Kazuya360, Lensovet, Ltjljlj, MagicImage, O, Patstuart, Rappingwonders2, Rfc1394, Rocket000, SPUI, Siebrand, Thisisbossi, Yung6, ŠJů, 52 ediciones anónimas

Archivo:Znak A-3.svg Fuente: http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Znak_A-3.svg Licencia: Public Domain Contribuyentes: User:Amada44

Archivo:SpeedLimit NoOvertake PRC.jpg Fuente: http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:SpeedLimit_NoOvertake_PRC.jpg Licencia: Public Domain Contribuyentes: DF08, Jodo, Liftarn, Rocket000, Shizhao, ŠJů

Archivo:Roadsign-prohibitory-1.png Fuente: <http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Archivo:Roadsign-prohibitory-1.png> Licencia: Public Domain Contribuyentes: Duesentrieb, Guanaco, INVERTED, Krun, Mac, Ranveig, Romanm, Timeshifter, Twthmoses

Licencia

Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>
