

INTERVENCION SOBRE EL COMPORTAMIENTO VIAL DE DOS GRUPOS DE MINUSVALIDOS PSIQUICOS

RESUMEN

En este artículo se presenta una intervención sobre el comportamiento vial de dos grupos de deficientes mentales, de diez alumnos cada uno, pertenecientes a un Centro de Educación Especial y a un Taller Ocupacional.

Se presentan los objetivos generales y específicos del curso. Los objetivos están relacionados con una serie de conductas que consideramos básicas para circular por la vía pública, sin riesgo para la integridad física. Estas conductas son: cruce de calle regulado por semáforo, por paso de peatones, con y sin coches aparcados, cruce de calle regulado por agente de tráfico, y cruce por paso a nivel con barrera.

Se describe el material del curso, y la

metodología usada para el mismo (basada en los principios de aprendizaje y la modificación de conducta).

Y por último, está la evaluación del curso, con sus resultados. Esta se hizo utilizando dos registros de conductas realizados en una calle cortada al tráfico. Los registros se hicieron con dos grupos: uno experimental y otro de control. Se hizo varios análisis de varianza con los resultados, y estos indican que en el grupo experimental hay diferencias significativas en cuanto al número de conductas adecuadas en situación de cruce antes y después del entrenamiento. Del análisis de varianza se desprende, también, que ninguna conducta-meta se dominaba significativamente mejor que las otras; ni antes, ni después de la intervención.

ABSTRACT

In the following article an intervention in the Safety Education of two group of then mentally handicapped pupils each, one belonging to an «occupational workshop» and the other to a school, is presented.

The general and specific objectives of the course are pointed out. These are related to the ways of behaving considered basic to circulate in the streets risking personal safety.

The material and the methodology (based on the principles of learning and modifying behaviour) used in the course are described below.

Finally, the evaluation of the course is developed. It has been realized using two records of behaviour that were recorder in a closed street (one of them before the course and the other at the end of it).

In the record there is an experimental group and a group control. The evaluation has been assessed by analysing variants, and the resultats point out that in the experimental group significant differences can be seen concerning the number of appropriate ways of behaving in crossing before and after the training.

By analysing the variants we also learn that no behavioar-goal was mastered significantly better than the others, neither before, nor after the intervention.

PALABRAS CLAVE: Educación vial, refuerzo positivo, simulación, feed-back, evaluación, conducta-meta.

Juan Antonio García Barrachina*
Angeles Berlanga Adell*

E

INTRODUCCION

El curso fue realizado en el Centro de Educación Especial «Francisco Esteve», de Paterna, y fue programado e impartido por un pedagogo y una psicóloga. Este curso fue subvencionado por los Ayuntamientos de Paterna, Manises y Quart de Poblet, ya que es un centro intermunicipal.

* Pedagogo y Psicóloga. Patronato Intermunicipal «Francisco Esteve». Paterna (Valencia).

Los destinatarios del curso fueron dos grupos de diez alumnos cada uno; un grupo perteneciente al taller ocupacional (con edades comprendidas entre los veinte y treinta y cuatro años) y el otro grupo perteneciente al centro escolar (con edades comprendidas entre los once y dieciocho años). Los alumnos fueron seleccionados por el profesorado del centro y por la dirección, tratándose de dos grupos integrados por deficientes mentales ligeros y medios.

El curso se desarrolló entre marzo y mayo de 1990, con una duración total de cincuenta horas. Hay que señalar que era

nuestro interés que el curso se realizara sin que hubiera ningunas vacaciones que lo interrumpieran, ya que se daban sesiones dos veces por semana y las interrupciones largas podrían contribuir a la pérdida de los conocimientos y hábitos adquiridos. Sin embargo, por motivos ajenos a nuestra voluntad fue interrumpido por las vacaciones de Pascua.

En el interior del aula se impartió un total de doce sesiones con una duración de dos horas cada una, un día de clase en el patio del colegio, y tres sesiones en situación real de tráfico con una duración de dos horas cada una. Al finalizar el curso

se hizo una fiesta-almuerzo en la que participó el Departamento de Educación Vial de la Jefatura Provincial de Tráfico de Valencia.

OBJETIVOS

Entendemos a la Educación Vial como un proceso de Enseñanza/Aprendizaje dirigido a la adquisición de un conjunto de conocimientos, habilidades cognitivo-conductuales, y actitudes; destinado a garantizar la seguridad vial de los usuarios de las vías públicas.

En el momento de comenzar a realizar el proyecto de intervención partimos de unos objetivos generales, los cuales podrían ser resumidos de la siguiente forma:

1. Fomentar la integración social y autonomía personal.
2. Mejorar la autoestima de los alumnos.
3. Entrenamiento en habilidades sociales.
4. Propiciar interacciones lo más cooperativas y solidarias posibles.
5. Desarrollo de la psicomotricidad gruesa.

Las conductas que pretendíamos enseñar eran éstas:

- A) Cruce de calle regulado por semáforo.
- B) Cruce de calle por paso de peatones.
- C) Cruce de calle con coches aparcados.
- D) Cruce de calle sin coches aparcados.

E) Cruce por paso a nivel con barreras (al lado del colegio existe un paso con barreras).

F) Cruce de calle regulado por agente de tráfico.

También partíamos de unos objetivos subsidiarios, que eran éstos: reconocer señales de tráfico horizontales y verticales más frecuentes en su entorno, reaccionar y actuar con prudencia y decisión ante las situaciones imprevistas de peligro personal; adquirir hábitos y actitudes de observación y respeto a las normas de circulación; circular con seguridad por la calle, usando los pasos de peatones y refugios en el centro de la calzada; conocer normas de circulación peatonal y adquirir hábitos de comportamiento y prudencia en el uso de las vías públicas como peatones; y conocer, identificar, interpretar y respetar diversas señales reguladoras del tráfico.

MATERIAL DEL CURSO

En el curso utilizamos un material relacionado con el fenómeno del tráfico en general. Utilizamos un vídeo didáctico y diapositivas de conductas correctas e incorrectas sobre las conductas objetivo. El vídeo tenía dos partes diferenciadas: una parte mostraba distintos comportamientos de cruce de peatones en la población de Móstoles. Aquí, había tantos comportamientos adecuados como inadecuados. Y la otra parte consistía en el vídeo grabado por Talib Rothengatter (Holanda), donde se enseña la forma más segura y eficaz para cruzar en diferentes situaciones; exactamente

se corresponden con las conductas-meta de nuestro curso. En esta parte, las conductas están realizadas correctamente.

También empleamos un juego de simulación que constaba de bandas blancas que simulaban bordillos de acera y pasos de peatones, un semáforo luminoso y las señales verticales más frecuentes en las calles. Utilizamos, además, unas láminas de tamaño doble folio con dibujos sobre las conductas objetivo a conseguir, y los elementos del tráfico en general (calles con coches y peatones, distintos vehículos, etc.). Estas láminas estaban en blanco y negro, de forma que podían ser coloreadas. En otras láminas en blanco, hicieron dibujos personales sobre temas relacionados con el tráfico. Algunos de estos dibujos fueron presentados, al concurso que convoca la Dirección General de Tráfico.

Y por último, otro elemento del curso fue una maqueta en la que se representaban diversas situaciones de tráfico.

Sobre una tabla se ponían diferentes planos de calles (con cartulinas), y tacos de madera de distinta altura representaban los edificios de las distintas calles. En las calles, coches de juguete y un muñequito que tenían que manipular los alumnos. También hicimos uso de material de papelería variado para la realización de un mural (con recortes que se pegaban sobre papel continuo en la pared del aula).

METODOLOGIA DEL CURSO

1. En el aula y en el patio del Colegio.
 - 1.1. Dinámica de las sesiones.



1.2. Metodología empleada con los distintos materiales del curso.

2. En situación real de tráfico.

1. En el aula y patio del colegio

1.1. *Dinámica de las sesiones*

En el aula estructuramos las sesiones de la siguiente forma: cada día comenzábamos repasando; con el vídeo o las diapositivas, las conductas aprendidas y enseñadas en días anteriores. A continuación, se mostraba una nueva conducta. Luego, se representaba realizando «role playing». Se hacía «role playing» con la conducta nueva y con todas las conductas aprendidas anteriormente.

Todas las sesiones comenzaban con diapositivas o vídeo, y en casi todas se hacía «role playing». En las dos últimas sesiones se introdujo una maqueta que sustituía la simulación, representándose diversas situaciones de tráfico. Sobre esta maqueta trabajaban un grupo de tres alumnos, y los demás, mientras, trabajaban con las láminas. En estas láminas, estaban representadas situaciones de cruce (objetivos del curso), y otras láminas tenían dibujados los elementos del tráfico (vehículos, peatones, vías). Estas se relacionaban con las conductas de cruce repasadas o enseñadas ese mismo día.

Y por último, hubo un día que no se trabajó con la maqueta, y se realizó un mural, se recortaban elementos del tráfico de distintos pósters y se pegaban sobre un papel que había en la pared, creando una calle con sus diferentes elementos.

Patio del centro: antes de ensayar las conductas aprendidas en situación real de tráfico, un día, durante tres horas, se representaron todas las conductas aprendidas en el patio del colegio con coches reales aparcados, semáforos luminosos de mayor tamaño, y circulando por las calles simuladas una motocicleta y una bicicleta. Los alumnos iban realizando un pequeño circuito en el que tenían que ir ejecutando todas las conductas-meta anteriormente aprendidas.

1.2. *La metodología empleada con los materiales fue la siguiente:*

1.2.1. Con el vídeo y las diapositivas se explicaba y describía su contenido, y luego se daban instrucciones para el cruce de calle de forma correcta o adecuada. A continuación se volvía a pasar determinadas escenas de cruce correctas y los alumnos

verbalizaban las acciones de los distintos personajes. Se les preguntaba la razón por la que el cruce estaba hecho de forma correcta. Después se pasaba una escena con conducta de cruce correcta o incorrecta de forma aleatoria, y se les pedía que razonaran su respuesta.

En estas instrucciones había algunas palabras clave, que eran las siguientes: PARAR, ESPERAR, MIRAR (izquierda y derecha) y CRUZAR.

1.2.2. Juego de simulación: se hacía «role playing» de una situación parecida a la real, se imitaban y ejecutaban las conductas visualizadas en vídeo o en diapositivas. Así, se distribuía en el suelo bandas blancas que simulaban bordillos de acera, pasos de peatones, había un semáforo luminoso, diversas señales de tráfico... Se imitaba la representación llevada a cabo por el monitor o un compañero (role playing con master-model o coping-model). Unos alumnos eran peatones y otros dos o tres simulaban, con un volante en la mano, ser coches circulando por la calle.

Utilizamos el refuerzo social positivo para conductas correctas, y si la conducta no era realizada de forma adecuada, el alumno recibía «feed-back» por parte del monitor y la volvía a realizar, reforzando positivamente aproximaciones sucesivas a la conducta objetivo. Como máximo, un alumno realizaba la conducta tres veces sucesivas, y si seguía realizando la conducta de forma inadecuada, al finalizar, la volvían a hacer todos los alumnos, y él tenía, nuevamente, tres ensayos para realizarla.

1.2.3. Con la maqueta se trabajaba de la siguiente forma: tres alumnos trabajaban con la maqueta mientras que los demás coloreaban láminas o hacían recortes para pegarlos en un mural. Dos alumnos hacían circular los coches por las calles de la maqueta mientras que otro llevaba un muñeco siguiendo las instrucciones del monitor. A los alumnos se les pedía que tomando con una mano al muñeco, lo dirigieran de un punto a otro de la maqueta. Así, se enfrentaban con distintas situaciones, exactamente las conductas meta que pretendíamos que se realizaran de forma adecuada. El tipo de refuerzo y retroalimentación que recibían los alumnos era el mismo que cuando se realizaba el «role playing».

1.2.4. Patio del colegio: la metodología empleada en esta situación era la misma que la utilizada en situación de «role playing».

2. Situación real de tráfico

Y comenzamos la última parte del curso, la cual se realizó en situación real de tráfico. Esta se llevó a cabo durante tres días con una duración de dos horas por cada sesión. Un grupo de cinco alumnos marchaban con el monitor al centro del pueblo. El monitor se colocaba en el punto en el que el alumno tenía que cruzar y, les explicaba de nuevo, cómo tenían que cruzar. Acto seguido se les daba una orden diciéndoles que cruzaran. Y el monitor, como hemos indicado antes, se quedaba en el punto del cruce para evitar un posible accidente. Cuando un alumno realizaba de forma incorrecta una conducta recibía «feed-back» por parte del monitor y la repetía de nuevo. Si la volvía a ejecutar de forma incorrecta, el monitor realizaba la conducta al mismo tiempo que verbalizaba lo que estaba realizando. Y el alumno volvía a ejecutar, de nuevo, la conducta.

Se observó que el aprendizaje en situación real es más eficaz que el aprendizaje en el aula y esto viene corroborado por datos experimentales que demuestran que la enseñanza es más efectiva si es realizada en situaciones más parecidas a la real de tráfico. Pero es muy importante que los hábitos básicos relacionados con las conductas viales a aprender sean aprendidas previamente en el aula. Se trata de un proceso que va desde el aula a situación real de tráfico, y todo ello, de menor a mayor dificultad y de mayor a menor motivación.

También hubo una sesión de información a padres con el objetivo de explicarles lo positivo que sería su participación, y darles información sobre el contenido del curso. Pero de veinte padres tan sólo asistió uno a la reunión. Sería muy importante su participación porque el modelo más potente y frecuente para los alumnos son sus padres, aunque no siempre sean los mejores modelos. Pretendíamos resaltar lo importante de la labor educativa de los padres en el comportamiento vial de sus hijos.

EVALUACION

1. MATERIALES.
2. PROCEDIMIENTO.
3. DISEÑO.
4. RESULTADOS.
5. DISCUSION Y CONCLUSIONES.

MATERIALES

Para recoger los datos que permitieran evaluar los resultados del curso, se elabo-

TABLA 1
ANOVA Grupo experimental

FV	SC	gl	MC	F	
A	0'2	5	0'04	0'84	n.s.
B	8'85	1	8'85	185'53	p < .001
AB	0'166	5	0'0332	0'696	n.s.
S/AB	10'874	228	0'0477		
TOTAL	20'09	239	0'084		

TABLA 2
ANOVA Grupo de control

FV	SC	gl	MC	F	
A	0'48	5	0'1	1'12	n.s.
B	0'03	1	0'03	0'34	n.s.
AB	0'04	5	0'008	0'089	n.s.
S/AB	10'24	120	0'9		
TOTAL	10'79	131	0'082		

ró un registro en el que figuraban cada una de las conductas-meta del curso, desglosadas según las respuestas necesarias para realizar cada una de ellas.

El registro recogía la presencia o ausencia de las respuestas en cada sujeto. Así, cada sujeto obtenía una puntuación en cada conducta-meta, en función del número de respuestas que emitiera para conseguir esa conducta-meta.

PROCEDIMIENTO

Se realizaron dos registros de conductas, uno antes de iniciar el curso, y el otro una vez finalizado el mismo. Se registraron las distintas conductas de cruce de un grupo experimental, formado por diez alumnos del centro escolar y diez alumnos del taller ocupacional; y un grupo de control, formado por once alumnos (pertenecientes al centro escolar y al taller ocupacional).

La realización del registro de conductas se llevó a cabo en una calle cortada al tráfico. Por ella, sólo circulaban dos o tres vehículos, en forma de circuito, conociendo sus conductores lo que se estaba llevando a cabo en la calle.

En esta calle se registraron tres conductas: cruce de calle regulado por semáforo, cruce de calle sin coches aparcados, y cruce de calle con coches aparcados. Cuando todos los sujetos realizaron todas las conductas enumeradas se cortaba otra calle, muy cercana a ésta, donde los sujetos realizaban el cruce de calle por paso de peatones y cruce de calle regulado por un agente municipal.

Y ya regresando al Colegio, justo al lado del mismo, los sujetos realizaban la última conducta de cruce: cruce por paso a nivel con barreras.

Para registrar estas conductas fueron adiestrados tres observadores, los mismos para los dos registros de conducta. Los tres observadores registraban dos conductas: uno, cruce de calle regulado por semáforo y cruce de calle por paso de peatones; y el otro, cruce de calle sin coches aparcados y cruce por paso a nivel con barrera; y un tercer observador registraba cruce de calle con coches aparcados, y cruce de calle regulado por un agente municipal.

DISEÑO

Los datos recogidos se sometieron a análisis de varianza. Puesto que el número de respuestas de los niveles del factor A (conducta-meta) variaba, se transformaron las puntuaciones de forma que mantuvieran la misma distribución y las mismas relaciones que la puntuación original ($X = \text{Puntuación directa} / N.^{\circ} \text{ de Rs. incluidas en el nivel}$).

TABLA 3
ANOVA Grupo experimental antes del entrenamiento versus grupo control antes del entrenamiento

FV	SC	gl	MC	F	
G	0'39	1	0'39	5'77	p < .25
A	0'2215	5	0'0443	0'6476	n.s.
GA	0'21	5	0'042	6'432	p < .001
S/GA	11'7498	174	0'06753		
TOTAL	12'5713	185	0'06795		

TABLA 4
ANOVA Grupo experimental después del entrenamiento versus grupo control después del entrenamiento

FV	SC	gl	MC	F	
G	10'4148	1	10'4148	206'2337	p < .001
A	0'1306	5	0'0261	0'5168	n.s.
GA	0'3179	5	0'0636	1'2594	n.s.
S/GA	8'7954	174	0'0505		
TOTAL	19'6587	185			

Los factores considerados fueron:

— A: Conductas-meta (A1: cruce con semáforo; A2: cruce por paso de peatones, A3: cruce de calle con agente; A4: cruce sin coches aparcados; A5: cruce con coches aparcados; A6: cruce por paso a nivel con barreras).

— B: Momento de registro (B1: antes del entrenamiento; B2: después del entrenamiento).

— G: Grupo (G1: Grupo experimental; G2: Grupo de control).

Estos factores fueron cruzados en cuatro análisis de varianza de dos factores de efectos fijos totalmente aleatorizados.

RESULTADOS

En primer lugar se realizaron dos análisis de varianza, uno del grupo sometido a entrenamiento (grupo experimental) y otro del grupo de control, obteniéndose los resultados que se especifican en las tablas 1 y 2.

Como puede apreciarse, sólo se hallaron diferencias significativas en el factor B del grupo sometido a entrenamiento, donde $F(1,228) = 185,53$ cuya $p < 0,001$ ($F[1,228, .001] = 10,83$). En el grupo de control no aparecen diferencias significativas en ninguno de los factores. Es decir, que en el grupo sometido a entrenamiento hay diferencias significativas en cuanto al número de conductas adecuadas en situación de cruce antes y después del entrenamiento.

A continuación se realizaron otros dos análisis de varianza, cuyos resultados se expresan en las tablas 3 y 4.

En el ANOVA de la tabla 3 aparece como significativo la interacción de A y G, el factor G se presenta como significativo con un nivel de significación muy poco exigente ($p < 25\%$) por lo que no podemos considerarlo ya que la probabilidad de cometer error es muy alta ($p = 25\%$). Parece que el grupo experimental y el grupo de control tenían ciertas diferencias en las conductas que se entrenaron en el curso antes de que el curso se impartiese. Sin embargo, el nivel de significación es, como ya hemos mencionado, muy bajo. El ANOVA de la tabla 4 contrasta el grupo experimental y el grupo de control (G) con las distintas conductas entrenadas (A) después de que ya se ha producido el entrenamiento, es decir, analiza los datos recogidos en el segundo registro tanto para el grupo que ha recibido entrenamiento (G. exp.) como para el grupo que no lo ha recibido (G. control). En este caso aparecen diferencias significativas en el factor G puesto que $F(1,174) = 206,2337$ y $F(1,174, .001) = 10,83$ por lo que $p < 0,001$, es decir, existen diferencias significativas con un nivel de significación muy exigente entre el grupo que ha recibido entrenamiento frente al grupo que no lo ha recibido en cuanto a las conductas-meta del curso.

DISCUSION DE RESULTADOS Y CONCLUSIONES

El objetivo del curso de educación vial fue el de proporcionar un entrenamiento

en las conductas básicas que facilitan la circulación por la vía pública sin riesgo para la integridad física de los sujetos. Para evaluar correctamente los resultados del curso, no sólo se consideró el dominio de las conductas-meta de los sujetos sometidos a entrenamiento antes y después de éste sino que también se seleccionó un grupo de control que aportara datos acerca del grado de dominio de esas conductas en los sujetos que no recibían el entrenamiento.

Para evaluar los resultados se seleccionó el análisis de varianza porque la prueba F es una prueba muy potente y los datos cumplían los supuestos básicos necesarios para aplicarla de forma fiable.

Los resultados obtenidos apuntan, por un lado, que hay diferencias significativas en cuanto al dominio de las conductas-meta en el grupo que recibió entrenamiento puesto que el factor B aparece como significativo ($p < .001$); es decir, los sujetos del grupo que recibió entrenamiento puntuaron significativamente más alto en el registro realizado al finalizar el curso; los sujetos del grupo de control no presentaron diferencias significativas entre puntuaciones alcanzadas en el primer registro y las alcanzadas en el segundo.

Por otro lado, al contrastar las puntuaciones alcanzadas en el segundo registro por los sujetos del grupo entrenado con las del grupo no entrenado aparecen diferencias significativas entre ambos grupos ($p < .001$), de lo cual se puede deducir que el grupo entrenado dominaba las conductas-meta mientras que el grupo de control no las dominaba.



Se observan también diferencias en las puntuaciones registradas antes de iniciar el curso entre el grupo de control y el grupo experimental, el grupo que iba a recibir entrenamiento puntuó más alto en las conductas-meta que el grupo que no iba a recibir entrenamiento, aunque el nivel de significación es poco exigente. Estas diferencias pueden deberse a que la dirección del Colegio y del Centro ocupacional quienes seleccionaron a los sujetos, decantándose hacia los que tenían mayores posibilidades de aprovechar el curso a la hora de elegir a los sujetos y teniendo menos rigor a la hora de escoger a los sujetos del grupo de control. No obstante, puesto que se tomaron las medidas del grupo entrenado; la significación de B demuestra que los sujetos entrenados mejoraron significativamente su ejecución de las conductas-meta mientras que los del grupo de control no manifestaron ningún cambio significativo en ese lapso de tiempo.

En cuanto a las distintas conductas entrenadas no aparecen diferencias significativas en ninguno de los contrastes, de lo que deducimos que ninguna conducta de las entrenadas se dominaba significativamente mejor que las otras y que, tras el entrenamiento, no hay conductas que se dominen significativamente mejor que las otras.

Por lo tanto, el análisis estadístico de los datos parece reflejar que el entrenamiento realizado sobre ciertas conductas básicas ha mejorado la ejecución de éstas en los sujetos entrenados, por lo cual nuestra valoración del curso es positiva y pensamos que se debería seguir impartiendo en lo sucesivo; no sólo con las conductas estudiadas, sino con otras más complejas (cruce con intersección de calles, cruce por una plaza, circulación por carretera diurna y nocturna, etc.) siguiendo una metodología similar a la desarrollada en este curso experimental.

BIBLIOGRAFIA

- KRAAY, J. H. (1987): Countermeasures in the infrastructure: some dutch examples, en «Proceedings of the international Workshop Recent Developments in the road safety research», Institute for Road Safety Research. La Haya.
- ROTHENGATTER (1981): The influence of instructional variables on the effectiveness of traffic education, en «Accident Analysis and Prevention».
- ROTHENGATTER (1989): (en prensa) La influencia de la educación en el comportamiento de los usuarios de las vías europeas, en «Primeras Jornadas Internacionales sobre la Europa Comunitaria y la Educación Vial». D. G. T., Madrid.
- Manual de apoyo de educación vial.* Ed. Ministerio de Educación y Ciencia. Madrid, 1980.
- Guías divulgativas de la Dirección General de Tráfico.* Ed. DGT, Madrid.
- Revista *Tráfico*, Ed. D. G. T., Madrid.
- Cuadernos de Educación Vial: Ciclo Inicial y Ciclo Medio.* Ed. Jefatura Provincial de Tráfico, Valencia.
- Primera Reunión Internacional de Psicología de Tráfico y Seguridad Vial.* Valencia, 1984, Ed. DGT.



DISTEST

DISTRIBUCION DE TESTS PSICOLOGICOS Y MATERIAL PSICOTECNICO: TEA Y MEPSA

Calle Bélgica, 24, 1.º, 2.ª - Teléfono 360 63 41 - 46021-VALENCIA

- MATERIAL PSICOTÉCNICO
- INFORMÁTICA Y AUDIOVISUALES
- Tests
- EQUIPOS DE CONDUCTORES
- MATERIAL DIDÁCTICO
- Bibliografía
- CURSOS MONOGRÁFICOS
- BIOFEEDBACK
- AULA Y DESPACHOS EN ALQUILER

HORARIO: Lunes a viernes, de 9.30 a 13.30 y de 16 a 20 h.