

Accesibilidad e ingeniería. Un caso (brillante) de servicio recíproco

Demetrio Casado

Ex Director Técnico del Real Patronato sobre Discapacidad

demetrio.casado@gmail.com

Esta exposición es un breve apunte de la biografía de Francisco García Aznárez. El mismo se limita a una selección de hechos significativos de la relación de doble sentido que anuncia el título. Nuestro protagonista se procuró accesibilidad funcional para facilitar su vida personal, sus estudios y su ejercicio profesional de ingeniero. Andando el tiempo, su compromiso con la accesibilidad también para terceros le daría la oportunidad, no sólo de realizar actividades de carácter cívico pro accesibilidad, sino de trabajar profesionalmente en ese campo y en su especialidad profesional.

La información de carácter personal relativa a García Aznárez es un extracto de la que obtuve de él mismo y de su esposa.¹ La información sobre sus actividades procede principalmente de mi relación de trabajo con el citado y de documentación aportada por Andrés Cenamor, que colaboró con nuestro protagonista en sus últimos años.²

1. Accidente laboral y tetraplejia

Francisco García Aznárez nació el 1 de mayo de 1952 en Barruelo de Santullán, Palencia. Tras concluir el bachillerato, se desplazó a la capital de España para cursar la carrera de ingeniero técnico de obras públicas. Una vez finalizada, inició la de ingeniero de caminos. En el orden personal, tras aprobar el ciclo selectivo, contrajo matrimonio con Gloria Polanco. En esa etapa, concretamente en agosto de 1975, debutó en el ejercicio profesional incorporándose como ayudante de ingeniero al *consulting* de ingeniería hidráulica Hidrotechnic Co., sede de Madrid. Dicho empleo le llevó a Argelia donde, el día 19 de agosto de 1976, sufrió un accidente de tráfico, causado por adelantamiento indebido del contrario.

A los dos días del suceso, la esposa de García Aznárez, y un médico contratado por su empresa acudieron a recogerle. Observaron que había sido objeto de una atención defectuosa y nociva en el hospital argelino en el que le internaron. Tras su regreso a España, fue hospitalizado en la Clínica Puerta de Hierro, a la sazón de la Seguridad Social. Allí observaron que sufría heridas en el cráneo y, sobre todo, lesiones medulares a la altura de las vértebras cuarta, quinta y sexta; daños éstos determinantes de tetraplejia. Tras dos meses de tratamiento médico-quirúrgico, el paciente fue derivado al Centro de Parapléjicos de la Seguridad Social, en Toledo. Su esposa, mediante excedencia laboral, se trasladó a dicha ciudad. El proceso de atención y rehabilitación médica y funcional en dicho

¹ Demetrio Casado, *Afrontar la discapacidad, el envejecimiento y la dependencia*, Editorial CCS, Madrid, 2011, pp. 115 a 127.

² Puede consultarse dicha información en SIPOSO, *Pioneros de la accesibilidad. Guillermo Cabezas y Francisco García Aznárez*, Polibea, Madrid, 2012.

establecimiento se llevó a cabo durante nueve meses. Fue positivo, dentro de los límites determinados por la lesión medular sufrida. Límites que supusieron la necesidad de silla de ruedas y de ayudas extraordinarias para actividades básicas de la vida diaria. Ello fue calificado de gran invalidez por la Seguridad Social, que le concedió la pensión correspondiente.

2. Accesibilidad física, al estudio y al ejercicio profesional

Tras el alta hospitalaria, Francisco y Gloria afrontaron la necesidad de cambiar de vivienda para lograr al menos una accesibilidad básica, como la que procura el ascensor. En 1980, hicieron obras de mejora en su nueva vivienda.

García Aznárez decidió continuar la carrera de ingeniero de caminos, de modo que debía desplazarse diariamente para asistir a las clases. Para ello, se valió del automóvil convencional con el que contaban y de la conducción del mismo por Gloria; más ayuda de viandantes para subir y bajar. Para el seguimiento de los estudios, García Aznárez se topó con la dificultad de su lentitud en la toma de apuntes. En el primer curso siguiente a su reincorporación, algunos compañeros suplieron esta limitación prestándole sus apuntes.³ Por otra parte, fue objeto de un trato benévolo por parte del profesorado. Para evitar tales dependencias, diseñó y encargó una ayuda técnica destinada a facilitarle la escritura manual.

En 1980 concluyó su segunda carrera, que pasó a ejercer seguidamente: tres años, asociado con otros colegas; después, con oficina técnica propia. Algunos de los encargos que recibía ésta consistían en obras situadas en parajes de acceso difícil. Para salvar esta clase de barreras para las visitas, en 1984, diseñó y contrató la adaptación de una furgoneta Renault 4L mediante una rampa trasera elevadora para el acceso en silla de ruedas, con la dotación de los oportunos anclajes. Entre los próximos se adoptó la denominación “pacomóvil” para aquella innovación. En el mismo año de su alumbramiento, la misma fue galardonada por el SEREM. Más tarde, García Aznárez sustituyó aquel coche por otro más potente con una adaptación análoga.

³ Tal hizo José Antonio Juncá, que vendría a ser un destacado especialista en accesibilidad.



Vehículo adaptado mediante diseño de Francisco García Aznárez y para su uso —en la foto con su esposa, Gloria Polanco—. La adaptación recibió un Premio SEREM de 1984. (Foto del archivo de FGA)

El grueso de los encargos que recibió la oficina técnica de García Aznárez durante sus primeros años de funcionamiento eran obras de ingeniería ajenas a la accesibilidad. Al margen de esto, y en régimen gratuito, procuró promoverla mediante acciones circunstanciales (conferencias, coloquios, etc.) y como coordinador del Grupo de Trabajo sobre Movilidad y Supresión de Barreras del Colegio de Ingenieros de Caminos, que data de 1981.

3. Demanda emergente de trabajos pro accesibilidad

Andando el tiempo, García Aznárez, aparte de peticiones de colaboración gratuita, fue recibiendo encargos profesionales remunerados relativos a la accesibilidad del medio físico, especialmente en el área del transporte colectivo. Una buena parte de estas actividades tuvieron lugar mediante su colaboración con el hoy denominado Real Patronato sobre Discapacidad.⁴ Para no extenderme más de lo que debo, me limitaré a ese ámbito.

El Real Patronato colaboró ampliamente en el proceso de elaboración de la Ley 13/1982, de 7 de abril, de integración social de los minusválidos (LISMI). Para el desarrollo de la misma, la institución proveyó a la elaboración de sendos borradores de proyectos de reales decretos relativos a la supresión de barreras, por una parte, urbanísticas y arquitectónicas y, por otra, del transporte. Francisco García Aznárez ofició como asesor principal para este último. Desgraciadamente, la iniciativa mencionada no sería acogida por el Gobierno.

⁴ Pueden verse en *Memoria del Real Patronato (1976-2001)*, 2001, I parte.

En 1986, el Real Patronato publicó un trabajo fruto de la iniciativa de García Aznárez sobre *Rehabilitación arquitectónica y urbanística y supresión de barreras*. La idea que guió esta obra tiene plena vigencia: las operaciones de rehabilitación y reforma deben ser aprovechadas para crear o mejorar la accesibilidad, y deben realizarse evitando el riesgo de empeorarla.

Al ver cerrada la vía jurídica de aplicación de la LISMI en materia de accesibilidad, la Secretaría General del Real Patronato optó por un programa de formación para arquitectos e ingenieros –se extendería también a estudiantes-, abierto a gestores del ámbito de la discapacidad. Para la preparación del manual didáctico correspondiente, la institución recabó la ayuda externa de los contados profesionales españoles competentes en accesibilidad y comprometidos en su promoción. En reconocimiento a su positiva respuesta, los menciono seguidamente. En primer lugar, se solicitó la colaboración del arquitecto Guillermo Cabezas, el más veterano de los pioneros de la accesibilidad en España. Mediante él, se contó con la colaboración de Javier de Cárdenas, catedrático de la Escuela Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid. De esta ciudad, se recabó también la participación de Francisco García Aznárez. Para contar con la ayuda de los profesionales de Cataluña activos en la causa, se conectó con la Comisión Interdepartamental de Accesibilidad, del Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña; lo que posibilitó la participación en la iniciativa de Santi Delás, arquitecto del Instituto Catalán de Asistencia y Servicios Sociales (ICASS), y de Xavier García-Milà, arquitecto autónomo. El manual didáctico, cuyo capítulo sobre transporte fue encomendado a García Aznárez, se concluyó en 1987 y se publicó con este título: *Curso básico sobre evitación y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y del transporte*.⁵

Seguidamente se inició su impartición por toda la geografía nacional, con la participación habitual y principal de los autores del manual –incluido García Aznárez, pese a su movilidad reducida- y de los directores del curso: Carlos Maldonado, primero, y Carlos de Rojas, después. Puede servir para indicar el número de participantes en el citado curso este dato: en 2002 se habían realizado ocho reimpressiones y nuevas ediciones, con una tirada total de 22.250 ejemplares.

El fondo técnico para lograr la accesibilidad en la construcción y en el transporte fue propuesto también para el turismo por el Real Patronato. Para la acción formativa correspondiente, la institución proveyó el manual didáctico *Curso de turismo accesible*, realizado por Folia Consultores. Se editó en 1999, y tengo noticia de que, a la altura de 2003: se habían hecho dos reimpressiones y 130 aplicaciones, con unos 3.500 alumnos. García Aznárez fue parte del equipo docente.

El Real Patronato, para posibilitar la aplicación efectiva de las pautas de accesibilidad, procuró la colaboración con entidades responsables de obras y transportes. En esta línea fue muy importante el asesoramiento relativo a la Expo 92, que se inició en 1988. El mismo fue encomendado a un equipo técnico compuesto por Guillermo Cabezas, Francisco García Aznárez y Carlos Maldonado.⁶ La propuesta de accesibilidad que se hizo abarcaba, no sólo a las construcciones e instalaciones de la Expo, sino también a los transportes a y de la sede –Sevilla-, y de su medio urbano y

⁵ Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía, Madrid, 1987.

⁶ Ver la publicación de los citados *Informe sobre la Expo '92 desde el punto de vista de la accesibilidad*, Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía, Madrid, 1992.

hoteles. Los órganos gestores de la exposición asumieron las propuestas pro accesibilidad para los elementos objeto de su gestión ejecutiva: el urbanismo del recinto expositivo y los pabellones oficiales. En cuanto a los transportes, RENFE, que en aquel tiempo contaba con el asesoramiento profesional de Francisco García Aznárez, incorporó la accesibilidad para la línea del AVE Puerta de Atocha (Madrid)-Estación de Santa Justa (Sevilla).



Francisco García Aznárez probando una plataforma elevadora de acceso al AVE Madrid-Sevilla, 1992. (Foto del archivo de FGA)

La Secretaría General del Real Patronato creó medios de comunicación colectiva móviles que utilizó en eventos propios y que prestó a muy diversas entidades. El primero de tales medios fue una Exposición sobre Accesibilidad al Medio Físico, que idearon y diseñaron Francisco García Aznárez y Carlos Maldonado.

La colaboración de García Aznárez con el Real Patronato fue ocasión de demandas de sus servicios profesionales por terceras entidades. Tras participar en el asesoramiento de dicha institución a RENFE, García Aznárez recibió nuevos encargos de la misma. Con el Consorcio de Transportes de Madrid colaboró desde 1992 a 1995. Por la responsabilidad gestora de dichas entidades, la colaboración con ellas fue una vía importantísima de avance de la accesibilidad en el transporte público.

En régimen gratuito, García Aznárez colaboró con el Real Patronato en el campo de la normativa técnica: desde 1989, en representación de la Secretaría Técnica de la institución, fue miembro de un Grupo de Trabajo de AENOR sobre accesibilidad de vehículos.

4. Ingeniería de la accesibilidad a tiempo completo

En octubre de 1998, García Aznárez se incorporó a la plantilla de Fundosa Accesibilidad S. A., una empresa del Grupo de la Fundación ONCE.⁷

Su nueva posición laboral permitió a García Aznárez dedicarse principalmente a la ingeniería de la accesibilidad en la faceta de su especial interés y competencia. Ello queda de manifiesto por el desempeño del cargo de Responsable del Área de Transporte y Movilidad, de Fundosa Accesibilidad. No es posible enumerar todos ni la mayor parte de los trabajos que realizó, de modo que me limitaré a una muestra, que espero sea significativa.⁸

Entre 1999 y 2001 llevó a cabo el seguimiento de numerosas obras arquitectónicas, urbanísticas y de transportes en toda España para la mejora de la accesibilidad, derivadas de convenios firmados con el IMSERSO y la Fundación ONCE.

Para ejemplificar los trabajos que realizó para el ferrocarril, mencionaré que, desde junio de 2001 hasta 2004, prestó asistencia técnica al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, para la accesibilidad en las estaciones de la línea de AVE Madrid – Barcelona – Frontera Francesa.

Desde 2001, prestó asistencia técnica a la ejecución del Plan Barajas (de AENA) para la construcción de la Nueva área terminal (T4).

Puede servir como ejemplo de su actividad de formación, la participación en los cursos y seminarios para la Fundación de los Ferrocarriles Españoles dentro de su Curso General de Transportes Terrestres en las ediciones de 2006 y 2007.

Desde julio 2007 ejerció la dirección técnica del Servicio de Asistencia a Personas con movilidad reducida en estaciones de RENFE Operadora.

Para terminar, quede constancia de que García Aznárez mantuvo su acción cívica, por ejemplo: como representante de CERMI (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad) en el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, así como en la redacción del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

* * *

⁷ En previsión de que cause extrañeza la contratación laboral de una persona perceptora de la pensión de gran invalidez, apporto la información que sigue. Algunos meses después de su contratación por Fundosa Accesibilidad, García Aznárez recibió un escrito de la Seguridad Social reclamándole la devolución de los importes de su pensión percibidos en ese tiempo por ser la misma incompatible con el trabajo por cuenta ajena remunerado. Mediante asesoramiento experto, alegó que esa incompatibilidad era contraria a las normas legales sobre integración de las personas con minusvalía –en terminología de la época-. Alegación que fue aceptada.

⁸ La misma está basada en aportaciones de Andrés Cenamor publicadas en: 1) SIPOSO, *Pioneros de la accesibilidad*. Guillermo Cabezas y Francisco García Aznárez, Políbea, Madrid, 2012, p. 20 y 2) Demetrio Casado, *Afrontar la discapacidad, el envejecimiento y la dependencia*, Editorial CCS, Madrid, 2011, p. 125.

Francisco García Aznárez falleció, estando en pleno ejercicio de su trabajo de ingeniero al servicio de la accesibilidad, el día 11 de enero de 2008. Su aportación fue objeto de estos reconocimientos oficiales: Cruz de Oro de la Orden Civil de la Solidaridad Social, 2008 y Medalla al Mérito del Transporte Terrestre, 2008. Por otra parte, entidades públicas y privadas, colegas y amigos convergieron en un cálido y muy concurrido acto de homenaje que tuvo lugar, en la sede del CEAPAT, el día 24 de abril de 2008.