



**Adiós a las llaves:** perfil, seguridad y el momento de la transición

Fundación **MAPFRE**



## Fecha

Septiembre, 2022

## Autores

Fundación MAPFRE y CEBRAP

## Coordinadores

Por **Fundación MAPFRE**: Jaqueline Ungarato Engler

Por **CEBRAP**: Victor Callil, Daniela Costanzo, Juliana Shiraishi y Anabel Machado

Trabajo de campo (moderación de grupos focales y entrevistas detalladas) realizado por el CEBRAP.

## Agradecimientos

CEAP - Centro de Assessoria e Pesquisa de Mercado (Centro de Asesoría e Investigación de Mercado) - reclutamiento de entrevistados y entrevistadas

**Traducción:** Camila Guedes

**Diagramación:** Fernando Junqueira

**Portada:** Getty Image

- © Textos: Fundación MAPFRE
- © Esta edición:  
2022, Fundación MAPFRE

Se puede utilizar la información del presente documento mediante la siguiente referencia: "Adiós a las llaves: perfil, seguridad y el momento de la transición". © Fundación MAPFRE, 2022.

## Ni demasiado pronto, ni demasiado tarde

Estimado lector:

En Fundación MAPFRE nos preocupamos por las personas, por su bienestar y por la prevención de lesiones en todos los ámbitos de la vida, pero, muy en particular, en el tráfico y la movilidad. En esta ocasión hemos querido hacer una primera aproximación a un momento que podemos definir, sin temor a equivocarnos, como “vital”: el momento de tener que dejar de conducir nuestro propio vehículo por motivos de edad, lo que implica la búsqueda de alternativas y, en cualquier caso, cambios más o menos importantes en la forma de vida de nuestros mayores.

Ya el primer título de este trabajo, “Adiós a las llaves”, supuso un interesante momento de reflexión interna. A algunas personas les parecía demasiado negativo por sus relaciones con las postrimerías de nuestra propia existencia. Aunque, en realidad, deberíamos verlo como una transición a la que deberemos enfrentarnos la mayoría de las personas, puesto que el proceso natural de envejecimiento hace que tengamos que renunciar paulatinamente a ciertas actividades como el trabajo diario, determinadas actividades deportivas de alta intensidad o, también, la actividad de conducir vehículos, al menos en la inmensa mayoría de las ocasiones.

El debate social sobre este asunto, hemos aprendido con este estudio, se sitúa a diferentes niveles en diferentes países. En España, por ejemplo, los siniestros con implicación de conductores mayores de automóviles generan un gran interés social y mediático, planteándose a menudo la pregunta de “cuándo hay que dejar de conducir” o si habría que limitar la edad de conducción. Nuestro posicionamiento en Fundación MAPFRE, y creemos que con ello coincidimos la gran mayoría de los actores concernidos es que “ni demasiado pronto, ni demasiado tarde”: ni hay que limitar innecesariamente la movilidad de las personas, ni hay que seguir conduciendo si ello supone un peligro para el propio conductor o para aquellos con quienes comparte la vía.

Este trabajo realizado en colaboración con CEBRAP, supone una primera aproximación a la realidad social de los conductores mayores en Brasil y desvela que el debate está a otro nivel; quizás incluso refleja que la realidad es muy distinta en Brasil. Llama mucho la atención que cuando se preguntan a las personas mayores que han participado en este estudio y que conducen habitualmente si han pensado en cómo se enfrentarán a este momento de transición, la mayoría reacciona con incomodidad, como si fuera un debate improcedente, muy lejano (probablemente lo está en muchos casos) o casi negativo (por hacer pensar en la finitud de la vida) e, incluso, ofensivo al relacionar el cese de la conducción con algo negativo, con pérdida de “utilidad social” o de libertad, en definitiva. Esta circunstancia no es específica de la realidad brasileña ya que se da en prácticamente cualquier contexto o lugar, en cierta medida: en España, por ejemplo, para muchos y muchas mayores sólo hay una situación peor que tener que dejar de conducir, y es tener que ir a vivir a una residencia.

También es muy significativo que las noticias aparecidas en prensa no recojan el citado debate, sino que se limitan a describir un limitado número de siniestros con implicación de personas mayores: a menudo, peatones y víctimas de las conductas viales agresivas de otros conductores más jóvenes. Únicamente en una ocasión el periódico cita la falta de habilidades de la conductora mayor que ocasiona el siniestro.

Lo anterior contrasta con los grupos de debate y las entrevistas realizadas a personas que ya no conducen, pero que lo hacían habitualmente hasta hacer relativamente poco tiempo. La mayoría refiere haberse adaptado a la nueva realidad, caminar más (algo que se asocia a una mayor salud) y haber aprendido a utilizar el transporte público y las aplicaciones de vehículos con conductor (en concreto, las referencias a Uber son abundantes en este grupo). Varias de estas personas también indican un ahorro en los costes al haberse pasado al transporte público, las aplicaciones de alquiler de vehículos con conductor u, obviamente, los desplazamientos a pie. La presencia de sentimientos de tristeza y la pérdida de autonomía o independencia, junto al abandono de algunas actividades sociales, sobre todo nocturnas, son, por otra parte, muy relevantes en varios participantes en el estudio y deben ser tenidas en consideración, en cualquier caso.

Otro aspecto que queda claro es que la conducción es importante para muchas personas mayores, pero también para sus familias. Algunos conductores o conductoras indican que conducir les mantiene mental y físicamente activos y que les ofrece una sensación de libertad y de plenitud al seguir sintiéndose útiles para sus familias para un gran número de tareas domésticas (ir a comprar, acompañar a familiares en sus vehículos, etc.). Los familiares también valoran notablemente el apoyo que los mayores ofrecen al entorno familiar e indican que, cuando los conductores mayores dejan de conducir tienen a menudo que dedicarles más tiempo para llevarlos al médico, de compras, etc.

Este análisis sociológico también resalta una palabra recurrente: el miedo. Varios participantes, sobre todo del sexo femenino, se refieren a la peligrosidad (robos, asaltos...) de los desplazamientos a pie o en transporte público en determinados lugares o a determinadas horas, y proponen el vehículo particular o los aplicativos de vehículos con conductor como mejores alternativas. Pero conducir un vehículo propio tampoco elimina el sentimiento de miedo: en este caso, se cita un tráfico muy violento, con un gran número de conductores circulando demasiado rápido, de modo demasiado agresivo o, incluso, con comportamientos claramente asociales o delictivos (en concreto, se hacen varias referencias al miedo a los motociclistas o "motoqueiros"). En particular, se citan las detenciones ante semáforos en rojo como momentos críticos por el alto riesgo de violencia ciudadana.

Del mismo modo que la gratuidad del transporte público para las personas mayores en Sao Paulo se configura como una de las medidas positivas clave en la movilidad de la ciudad (siendo citada por la mayoría de los mayores participantes en el estudio que ya han dejado de conducir), la violencia vial y ciudadana debería erigirse en otro de los focos de acción prioritarios. Ah, y hablando de políticas o iniciativas públicas, la conexión que realiza este estudio con la iniciativa de la OMS "Ciudades Amigas de los Mayores" es muy relevante y un enfoque sin duda a seguir explotando en el futuro.

Indirectamente, este trabajo de Fundación MAPFRE y CEBRAP apunta otro aspecto muy relevante en la actualidad que es la brecha digital. El uso de aplicaciones para reservar servicios de movilidad o navegación no representa ningún problema para algunos mayores, mientras que para otros sí suscita ciertos celos (varios participantes indican, por ejemplo, que "no se fían" de los navegadores porque pueden dirigirlos a zonas inseguras de la ciudad).

Desde el punto de vista estadístico, el estudio nos recuerda que el número y el porcentaje de conductores mayores (por encima de 60 años) está aumentando en los últimos años, representando en la actualidad (año 2020) alrededor del 18% del total de conductores, y la mayor parte son hombre. Por otro lado, los mayores representan cerca del 15% de todos los fallecidos en Brasil como consecuencia del tráfico entre los años 2015 y 2020: una media de 4.977 mayores fallecidos, cerca de 14 cada día. Del total de personas fallecidas, el 43% eran peatones; el 32%, conductores; el 24%, pasajeros; y el 1% están subiendo o bajando de algún tipo de vehículo. Las personas conductoras mayores no son más peligrosas que los conductores más jóvenes: al contrario, se ven implicadas en tres veces menos ocurrencias de tráfico que los más jóvenes, según un estudio realizado en el Distrito Federal con datos del periodo 2011-2017. Respetan más las normas, circulan a menor velocidad y provocan menos siniestros que el resto de los grupos de edad. Son evidentemente los conductores con más experiencia al volante y suelen compensar de modo propio la paulatina pérdida de capacidades físicas y mentales. Pero eso no quiere decir que las autoridades de tráfico no deban mejorar los procesos de renovación y acceso al permiso de conducción, del mismo modo que la ciencia y las sociedades también avanzan: en esta línea resulta interesante comprobar cómo los familiares de los conductores refieren más problemas visuales como razones para dejar de conducir que los propios conductores mayores.

No es posible, por último y volviendo al inicio de este prólogo, establecer una edad a partir de la cual un conductor o una conductora se vuelve, sólo por alcanzar dicha edad, peligroso. Una persona de 70 años puede ser mejor conductor que otra de 60 o de 50 años, no hay duda. Pero, al mismo tiempo, hay que reconocer que resulta difícil identificar aquellas situaciones relacionadas con los deterioros cognitivos leves o demencias muy incipientes que pueden suponer un riesgo al volante, y es aquí donde debe centrarse el debate y la investigación y, por otro lado, en entender que a medida que cumplimos años, más tarde o más temprano, muy probablemente, llegará un momento en que tengamos que buscar alternativas al vehículo propio.

Esperamos que este trabajo ayude en ese sentido.

Jesús Monclús  
Director de Prevención y Seguridad Vial, Fundación MAPFRE

## Resumen Ejecutivo

Esta investigación se propone comprender cómo se produce el proceso de decisión de dejar o no de conducir entre las personas mayores brasileñas, es decir, las que tienen 60 años o más, definidas como mayores por la Ley Federal 10.741 de octubre de 2003. Al principio, empezamos la investigación con una revisión de la literatura sobre el tema. Posteriormente, utilizamos una metodología que mezcla técnicas cuantitativas y cualitativas. En la fase cuantitativa, se hicieron referencias cruzadas inéditas en bases de datos oficiales e investigaciones realizadas previamente por el Cebrap. En la fase cualitativa, analizamos las noticias sobre incidentes de tráfico en los que estaban implicadas personas mayores en periódicos de gran tirada. Además, se realizaron grupos focales con mujeres y hombres del público anciano que habían dejado de conducir vehículos, así como con personas del mismo público que seguían con esta actividad en el momento de la recolección. Por último, llevamos a cabo entrevistas en profundidad con los familiares de estas personas. Aquí pretendemos enumerar para el lector los principales resultados de esta investigación, así como aportar, de forma resumida, las conclusiones.

### Conducción de vehículos por parte del público senior

- El transporte es una de las 8 áreas de interés de la OMS en el Proyecto Global Ciudades Amigas de los Mayores, lanzado en 2007. Esto se debe a que el transporte es fundamental para que los entornos en los que se encuentran las personas mayores les permitan envejecer de forma activa (OMS, 2007).
- La OMS considera que el automóvil es uno de los medios de transporte más importantes para las personas mayores, por lo que recomienda que las ciudades tengan algunas condiciones que permitan a estas personas seguir conduciendo (OMS, 2022).
- Los estudios demuestran que las personas mayores que conducen y tienen acceso a un coche salen de casa con más frecuencia que las personas mayores que no lo tienen (CEBRAP, 2021; BARRETO 2012).
- El automóvil es el modo de desplazamiento preferido por las personas mayores y es más utilizado por los hombres mayores que por las mujeres mayores (BARBOSA, 2014).
- Conducir es una actividad que confiere autonomía al público mayor (BARRETO, 2012).
- Sin embargo, esta población sufre importantes pérdidas sensoriales y cognitivas que pueden influir en su capacidad para conducir. En la franja de los 70 a los 74 años, un 14% de los ancianos presenta ya déficits visuales importantes. Entre las personas de 85 años o más, la pérdida visual comprende el 32% de esta población (MATAS, 2014).
- Las pruebas que se realizan para la renovación del Carné Nacional de Conducir (“Carteira Nacional de Habilitação” - CNH) no son suficientes para comprobar la visión en la complejidad de los estímulos visuales necesarios para conducir un automóvil, según un estudio analizado (LENARDT, 2017).
- Entre los cambios resultantes del proceso de envejecimiento, también está la disminución de la masa muscular, que se relaciona con una mayor incidencia de incidentes de tráfico (MORLEY, 2014).
- Un estudio realizado en el Distrito Federal (PITTA, 2021) indica que las personas mayores están menos involucradas en incidentes de tráfico, probablemente porque se ponen en situaciones de menor riesgo que los jóvenes, prefiriendo conducir durante el día y en distancias más cortas.



- En Brasil, hay una pequeña proporción de personas mayores que conducen con algún grado de deterioro cognitivo, ya que la conducción es una tarea compleja y requiere una alta capacidad cognitiva (LENARDT, 2018).
- Entre los conductores mayores, cuanto más avanzada es la edad, más errores de conducción de vehículos se identifican en los estudios de pruebas. Los principales errores están relacionados con la falta de atención (WILLSTRAND, 2017).
- Con todo, los estudios demuestran que las personas mayores desarrollan comportamientos compensatorios que pueden optimizar la toma de decisiones en el tráfico en función del deterioro cognitivo o físico autopercebido (ERNST, 2019).
- La experiencia de conducción a largo plazo de los conductores mayores es un factor beneficioso para las funciones ejecutivas, que minimiza el riesgo de que se produzcan en los conductores sin deterioro cognitivo (ERNST, 2019).

### **Cómo se desplazan las personas mayores en Brasil - los impactos de la pandemia**

- Los datos se refieren a una muestra representativa de la población de 5 capitales brasileñas: São Paulo, Río de Janeiro, Recife, Salvador y Porto Alegre.
- Las personas mayores empezaron a salir menos de sus casas debido a la pandemia. La mayoría solía salir de sus casas como mucho 3 veces a la semana durante la pandemia.
- Antes de la pandemia, el motivo más común entre esta población para salir de casa era el trabajo. Con la pandemia, en el momento de la encuesta, lo más común era no salir de casa para trabajar, alcanzando el 73% de las personas mayores que no salen de casa por este motivo en Salvador.
- Las personas mayores también empezaron a salir mucho menos de casa para visitar a familiares y amigos o para realizar actividades de ocio.
- Los medios de transporte más utilizados y los que mantuvieron una mayor frecuencia de uso entre las personas mayores durante la pandemia fueron caminar (78%) y el automóvil (60%).
- Tanto la inseguridad como el miedo a ser robado durante los desplazamientos son muy comunes entre las personas mayores, especialmente en las ciudades de Recife y Salvador.

### **Perfil de las personas mayores con licencia para conducir vehículos en Brasil**

- La proporción de personas mayores entre todas las personas cualificadas para conducir automóviles está creciendo en Brasil, pasando del 11% en 2013 al 18% en 2021.
- Las mujeres son minoría entre las personas con permiso de conducir (44%) si consideramos todas las edades. Esta proporción disminuye a medida que aumenta la edad. De 61 a 70 años, las mujeres son el 37% del total de conductores, solo el 29% en el grupo de 71 a 80 años y el 23% en el de 81 años o más.
- La proporción de conductores de edad avanzada es mayor en los estados brasileños del sur (18%) y del sureste (19%), en comparación con las regiones del norte (10%), del noreste (14%) y del centro-oeste (14%).

### **Personas mayores e incidentes en el tráfico en Brasil entre 2015 y 2020**

- Entre las muertes que ocurrieron en accidentes de tráfico en Brasil, las personas mayores representaron aproximadamente el 15% entre los años 2015 y 2020, con un promedio anual de 4.977 personas. Esta cifra descendió un poco en 2020, probablemente a causa de la pandemia.
- La mitad de las personas mayores que murieron en el tráfico brasileño en ese periodo (51%) tenían entre 60 y 69 años, el 33% entre 70 y 79 años y el 16% 80 tenía años o más.

- Las mujeres son minoría entre las personas mayores que murieron en el tráfico en el periodo (16%), sin embargo, cuanto mayor es la edad, mayor es la proporción de mujeres. Ellas representan, pues, el 18% de las muertes de personas mayores de 60 a 69 años, el 26% de las de 70 a 79 años y el 30% de las de 80 años o más.
- La mitad de los mayores (52%) que murieron en el tráfico en el periodo fueron identificados como blancos, casi toda la otra mitad son identificados como negros (4%) o pardos (43%), sumando un 47% de negros.
- Del total de personas mayores muertas en el tráfico, el 43% eran peatones. Un tercio de ellos (32%) conducía un vehículo, una cuarta parte (24%) eran pasajeros y el 1% murió al subir o bajar de un vehículo.
- Mientras que los casos de no colisión son inferiores al 10% entre las personas no mayores, entre los mayores esta proporción alcanza el 15%. Se trata de sucesos derivados de situaciones personales en las que el individuo puede haber tenido alguna enfermedad repentina, pero también debido a caídas derivadas de una mala infraestructura o señalización.
- Entre los mayores que murieron conduciendo un coche, la gran mayoría eran hombres (92%), tenían entre 60 y 69 años (60%) y eran blancos (76%).
- En los periódicos analizados (Folha de São Paulo y O Globo) solo se encontraron 10 noticias relacionadas con personas mayores e incidentes de tráfico. En estas 10 noticias se registran 11 siniestros en total.
- La mayoría de las personas mayores implicadas en incidentes de tráfico en el periódico eran peatones. En 4 de los 11 incidentes la persona mayor era el conductor de un vehículo.
- Solo en uno de los 4 incidentes en los que estaban implicados conductores mayores, estos provocaron el accidente por su propia culpa.
- Entre las noticias analizadas, el accidente fue causado por la imprudencia de los otros conductores, que no respetaron las normas de velocidad ni de señalización.

### **La experiencia de las personas mayores que dejaron de conducir: etapa cualitativa de la encuesta**

- En cuanto a los motivos para dejar de conducir, entre las mujeres predomina el miedo frente a la falta de seguridad pública o vial y entre los hombres predomina la cuestión económica, ya que consideran que el coche es demasiado caro para poder mantenerlo.
- Las personas mayores no mencionaron los problemas de salud como la principal razón para dejar de conducir. Sin embargo, los familiares de los hombres que dejaron de conducir señalan la dificultad de visión como uno de los principales factores.
- Para algunas personas mayores, dejar de conducir conllevaba sentimientos de tristeza, pérdida de independencia y de autonomía.
- Entre las personas mayores que dejaron de conducir, los medios de transporte que utilizan ahora son: caminar, aventón, aplicaciones de transporte y transporte público. La mayor ventaja que mencionan para cambiar su medio de transporte es la económica.
- Algunas personas mayores que dejaron de conducir dejaron de realizar algunas actividades en momentos y lugares concretos, como eventos nocturnos o viajes cortos.



## La experiencia de las personas mayores que siguen conduciendo: fase cualitativa de la encuesta

- Las personas mayores que conducen suelen tener un papel importante en la familia, precisamente por mantener esta actividad. Conducen y recogen a los familiares, ayudándolos.
- La mayoría de las personas mayores que conducen no utilizan las aplicaciones del teléfono móvil para aprender el camino. Prefieren confiar en su propia experiencia o pedir indicaciones a otras personas.
- Todas las personas mayores que conducen ven las dificultades de la conducción como causas externas a ellos, por ejemplo, los demás conductores.
- Las conductoras mayores se sienten inseguras al conducir, ya sea por miedo a la violencia pública o a los conductores imprudentes. Los hombres mayores que conducen, en cambio, tienden a ser violentos en el tráfico y defienden un aumento de la velocidad máxima permitida para los automóviles.
- Las mujeres que conducen defienden que se castigue más a los que no respetan las normas de tráfico.
- Entre los beneficios de la conducción, los hombres y mujeres mayores que siguen conduciendo mencionan la libertad. Las mujeres destacan más cuestiones relacionadas con los beneficios cognitivos de mantener esta actividad.
- Las personas mayores que conducen no piensan en dejar de hacerlo pronto y creen que sabrán cuándo será el momento de parar.
- Los motociclistas aparecen como una amenaza tanto para las personas mayores que conducen como para las que dejaron de hacerlo.

## Consideraciones finales

La proporción de personas mayores con licencia para conducir automóviles ha crecido en Brasil desde 2017. Actualmente, el 18% de los conductores con licencia tienen 61 años o más. La mayoría de ellos son hombres. La literatura que trata sobre las personas mayores y la conducción de automóviles se centra en gran medida en la importancia de este modo de transporte para esta población y en la autonomía e independencia asociadas a esta actividad para las personas mayores. Además, hay muchos estudios sobre las pérdidas físicas y cognitivas que pueden dificultar, a lo largo del proceso de envejecimiento, esta actividad de conducir automóviles. La literatura se ocupa poco de otros temas que este estudio encontró, que son los relacionados con cuestiones sociales.

El papel que la persona mayor desempeña en la familia apareció relacionado con su actividad de conducción. Para los que conducen, ayudar a los familiares es una actividad diaria importante, mientras que, para los que no conducen, la relación con los familiares y amigos también aparece como importante para tener acceso a los desplazamientos y esto acaba implicando una organización de los familiares, que cambian sus actividades para llevar y recoger a la persona mayor.

La violencia pública y del tráfico también fue un tema muy presente en los datos y en la experiencia de las personas mayores que participaron en los grupos focales. Tanto los que conducen como los que dejan de hacerlo tienen miedo de la violencia en la ciudad. Las mujeres

del grupo focal que conducen tienen miedo de los conductores imprudentes en el tráfico y de sufrir atracos, especialmente en los semáforos. Así que abogan por un mayor castigo para los que no respetan las normas de tráfico. Los hombres que conducen, en cambio, son violentos en el tráfico, representando la amenaza que las mujeres temen.

El análisis de las noticias y los datos sobre las personas mayores implicadas en incidentes de tráfico muestra que la mayoría de ellas eran peatones en el momento del accidente y que suelen producirse por la imprudencia de otros conductores. Esto refuerza la idea expuesta en los informes e investigaciones sobre la “Ciudades Amigas de los Mayores”, respecto a la necesidad de que las ciudades cuenten con un tráfico más seguro y accesible para las personas mayores, ya que estas no representan el mayor problema en el transporte. Por el contrario, el tráfico debe ser un lugar más amigable para este público, porque entonces será amigable para todas las personas, incluidas las mujeres, los niños y las personas con discapacidad, por ejemplo.

Entre las personas mayores que conducen, el coche también representa la autonomía y la libertad y, cuando piensan en dejar de conducir, esta interrupción se refiere a la reducción de una vida activa, que también remite a la propia finitud de la vida. Entre los que dejaron de conducir, la libertad fue también un factor importante a la hora de conducir y la dependencia de otros en determinadas situaciones de desplazamiento pasó a ser una queja. Además, dejar de conducir supuso un importante ahorro, y, en ocasiones, el principal motivo para dejar la actividad.

La encuesta demostró, por tanto, cómo la movilidad urbana de las personas mayores y su decisión de dejar o no de conducir implican diversos aspectos de la vida social en la que forman parte. Desde las cuestiones de género hasta los aspectos relacionados con la pandemia, la violencia y los arreglos familiares fueron fundamentales para considerar la interrupción o no de la actividad de conducir automóviles por parte de las personas mayores.

# Fundación **MAPFRE**

[www.fundacionmapfre.org](http://www.fundacionmapfre.org)

