



Índice

1 • Enquadramento	3
2 • Respostas obtidas	4
3 • Análise geral dos resultados	5
4 • Resultados por nível de ensino	6
5 • Resultados por freguesias	7
6 • Comparação escolas públicas vs. Privadas	8
7 • Comparação de resultados	9
7.1 • Respostas Obtidas	9
7.2 • Repartição Modal	10
7.3 • Repartição Modal por Freguesia	11
8 • Conclusões	15



1 · Enquadramento

O Departamento de Autoridade de Transportes do Município de Cascais (DAT), através da Divisão de Regulação e Gestão de Mobilidade de Transportes Públicos (DRGM), no âmbito das suas competências, desenvolve ações de sensibilização junto das escolas do concelho e realiza um inquérito, aos alunos sobre a mobilidade, com vista à transferência modal de transporte individual para outros modos.

No ano letivo 2025-2026 foi lançada a **5.ª edição do projeto MÃOS AO AR CASCAIS** que, tal como as edições anteriores, tem como objetivo caracterizar a mobilidade da comunidade escolar, nomeadamente os meios de transporte utilizados diariamente pelos alunos do concelho de Cascais.

Esta caracterização foi elaborada através de um inquérito, que tem por base o preenchimento de um questionário simples e breve pelos professores, com base nas respostas de **“braço no ar”**, dadas pelos alunos de cada turma, em sala de aula.

Inspira-se no inquérito Hands Up Scotland (HUSS) da Sustrans que analisa como os alunos de toda a Escócia se deslocam até à escola. Lançado em 2008, este constitui o maior conjunto de dados do Reino Unido sobre deslocações para a escola.

Neste inquérito é pedido aos alunos que respondam à pergunta:

Como vens habitualmente para a escola?

Sendo as opções de resposta os 8 meios de transporte abaixo indicados:

1. **A pé** (exclusivamente)
2. **Bicicleta** (inclui trotineta, patins, skate)
3. **Autocarro** (MobiCascais ou outros operadores)
4. **Transporte Escolar**
5. **Comboio**
6. **Automóvel**
7. **Mota**
8. **Outro** (quem ainda não respondeu? Táxi, Uber, etc.)

Os dados recolhidos são uma ferramenta de apoio ao planeamento da mobilidade e à adequação da rede de Serviço Público de Transporte Rodoviário do município, e refletem o impacto das políticas de mobilidade nas gerações futuras, nomeadamente a nível da gratuitidade dos transportes públicos, da implementação de ciclovias e da realização de ações de sensibilização.

O público-alvo deste inquérito foram os alunos do 1.º ciclo ao secundário, abrangendo, maioritariamente, a faixa etária dos 6 anos aos 17 anos. Este universo escolar, perfaz um total de **16808 alunos**, dado disponibilizado pelo Departamento de Educação, referente apenas à frequência no ensino público, uma vez que, não dispomos da informação relativa ao número exato de alunos que frequentam as escolas privadas no concelho de Cascais.



À semelhança das edições anteriores, o processo de divulgação e de resposta do projeto decorreu apenas em suporte digital. Assim, o inquérito este ano foi remetido, por correio digital, a um total de **105 escolas públicas e privadas**, através dos contatos cedidos pelo Departamento de Educação. Este universo de escolas abrange **57 escolas públicas, 1 escola com contrato de associação e 45 escolas privadas** (menos 2 escolas que no ano anterior), incluindo escolas com sistema de ensino internacional.

Relativamente à documentação de apoio foi disponibilizado um formulário de inquérito, um guia de instruções e orientações para as escolas e um cartaz de divulgação (A3). Foi ainda disponibilizado o *link* de acesso ao formulário para preenchimento *online* (*google forms*) e um [vídeo de divulgação](#) da iniciativa (no Canal Cascais do *youtube*).

A incidência do inquérito deu-se na semana de 17 a 21 de novembro de 2025, com receção de respostas até 5 de dezembro. A escolha da semana para a realização do inquérito teve como intenção coincidir com a proximidade do dia **20 de novembro - Dia Internacional dos Direitos das Crianças**, bem como, manter a coerência temporal com as datas da realização das edições anteriores.

2 · Respostas obtidas

Responderam ao questionário, com pelo menos uma turma, um total de **50 escolas**, das quais **45 são escolas públicas, 4 são escolas privadas e 1 escola tem contrato de associação**. Esta última, por uma questão de coerência na análise de dados, foi incluída nas escolas públicas.

As respostas correspondem a, aproximadamente, **629 turmas** do 1.º, 2.º, 3.º ciclos e ensino secundário, abrangendo um total de **11491 alunos do ensino público e privado**.

Existem 16808 alunos nas escolas públicas, mas apenas 8074 responderam ao inquérito, ou seja, esta amostra corresponde a um total de 48% de respostas dos alunos do ensino público.

No gráfico 1, estão indicadas as respostas obtidas por nível de ensino.

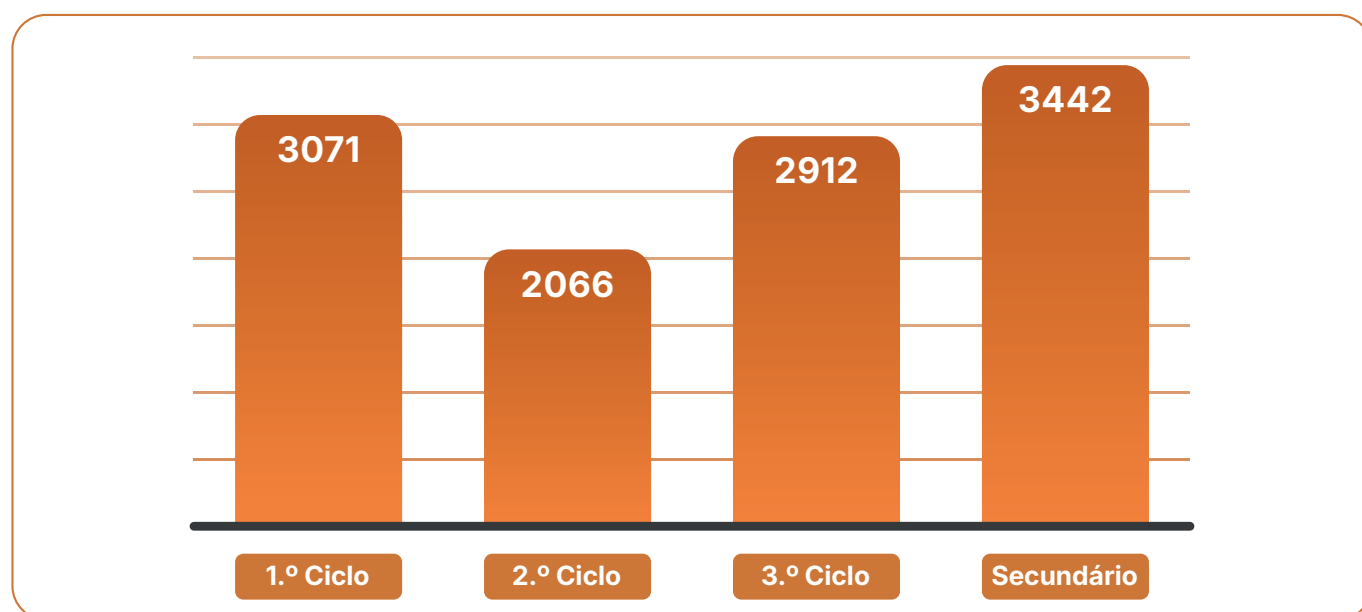


Gráfico 1 - Número de respostas por nível de ensino



O ensino secundário tem o valor mais elevado de respostas, destacando-se em relação aos restantes. O 2.º ciclo apresenta o valor mais baixo, 2066 respostas. O 1.º ciclo e o 3.º ciclo apresentam valores relativamente próximos.

3 · Análise geral dos resultados

Recebemos respostas de todos os níveis de ensino, de todas as freguesias, do ensino público e do privado, desta forma as respostas ao inquérito constituem uma amostra representativa dos alunos do concelho de Cascais. O modo como os alunos se deslocam dentro do concelho, permite ajustar a rede municipal de transportes rodoviários relativamente à frequência e horários.

No gráfico 2, estão representadas todas as respostas ao inquérito.

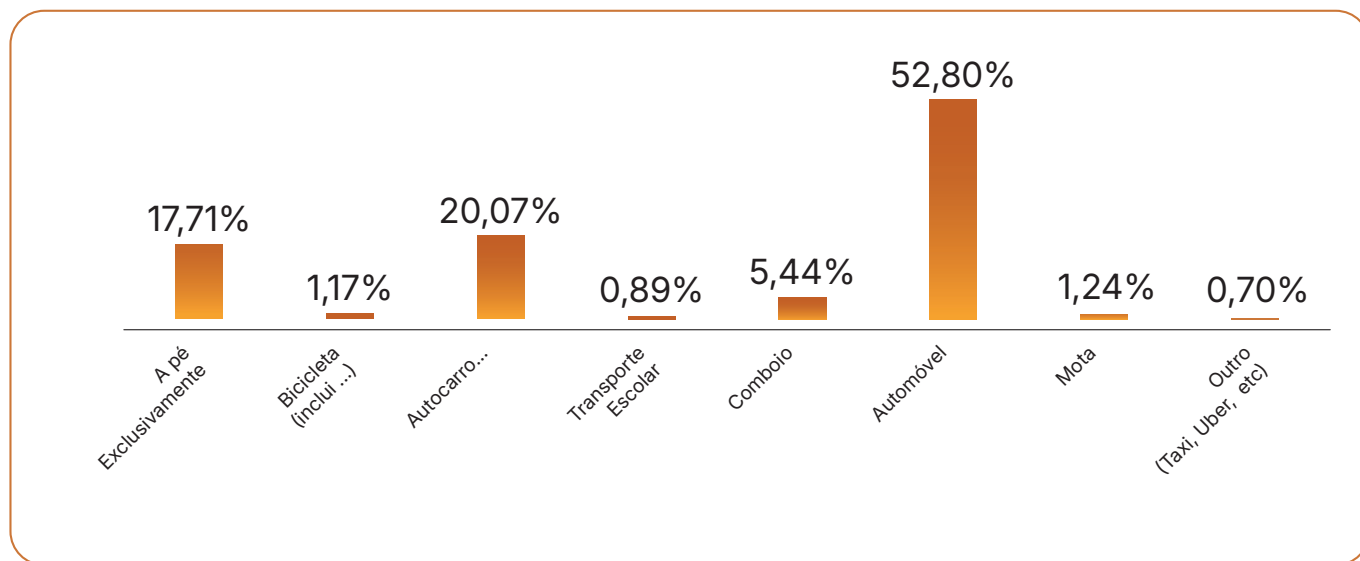


Gráfico 2 - Percentagem de alunos por repartição modal

O gráfico apresentado é referente à percentagem de alunos por repartição modal no concelho, destaca o automóvel como o principal meio de transporte utilizado. Podemos verificar que cerca de 53% dos alunos do concelho de Cascais usam o automóvel para chegar à escola.

Aproximadamente 18% vão a pé, cerca de 20% apanham o autocarro e apenas 5% utilizam o comboio. A percentagem de alunos que se desloca para a escola de bicicleta ou mota é inferior a 1,2%.

A análise global indica uma forte dependência do transporte individual, o que cria desafios de sustentabilidade e sedentarismo, impulsionando a necessidade de planos de mobilidade escolar para incentivar modos mais suaves e coletivos.



4 · Resultados por nível de ensino

A forma como os alunos se deslocam para a escola, está diretamente relacionada com a faixa etária e a respetiva autonomia, bem como com a proximidade da habitação à escola, principalmente às escolas de 1.º ciclo. Estes dados caracterizam a repartição modal por nível de ensino dos alunos.

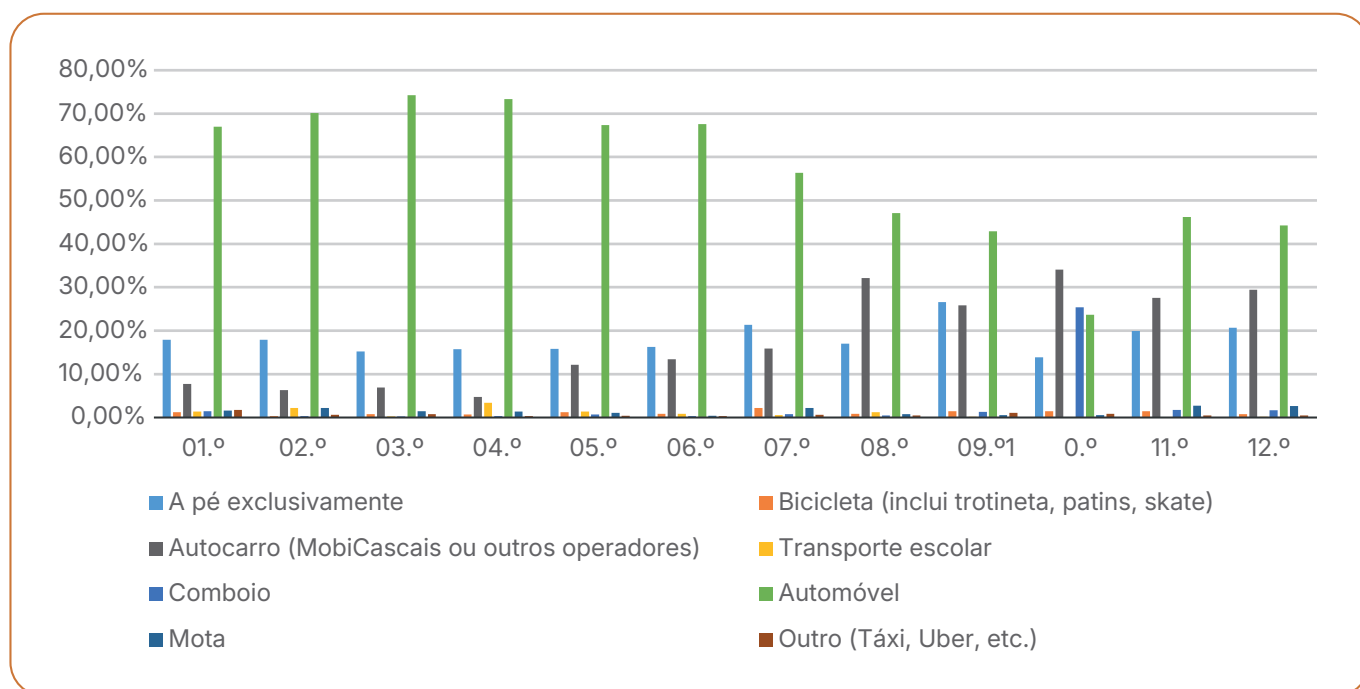


Gráfico 3 - Repartição modal por nível de ensino

O gráfico 3 ilustra uma mudança nos hábitos de transporte à medida que os alunos progredem nos níveis de ensino.

No 1.º e 2.º ciclos a repartição modal é mais equilibrada, embora o automóvel seja predominante, especialmente no 1.º ciclo, com valores acima dos 70%. A percentagem de alunos que se desloca a pé ronda os 16%.

Do 7.º ao 12.º ano observa-se uma diminuição acentuada na utilização do automóvel e um aumento correspondente no uso do autocarro e do comboio. Esta tendência reflete a maior autonomia dos alunos em idades mais avançadas e a sua transição para o uso de transportes públicos, que se tornam o segundo ou terceiro meio de deslocação mais utilizado nestas faixas etárias.

A bicicleta e a mota mantêm uma percentagem residual em todos os níveis de ensino, indicando que, no concelho de Cascais, estes modos não são uma alternativa viável para a maioria dos alunos.

Em suma, a análise revela uma forte dependência do automóvel nos anos iniciais de escolaridade, que diminui gradualmente à medida que os alunos ganham autonomia e recorrem mais frequentemente aos transportes públicos nos ciclos de ensino superiores.

Quanto mais velhos são os alunos, mais autonomia têm para ir a pé para a escola ou para utilizar o autocarro/transporte público.



5 · Resultados por Freguesias

Para compreender a forma como os alunos se deslocam para a escola nas diferentes freguesias do concelho de Cascais, apresentamos o gráfico 4.

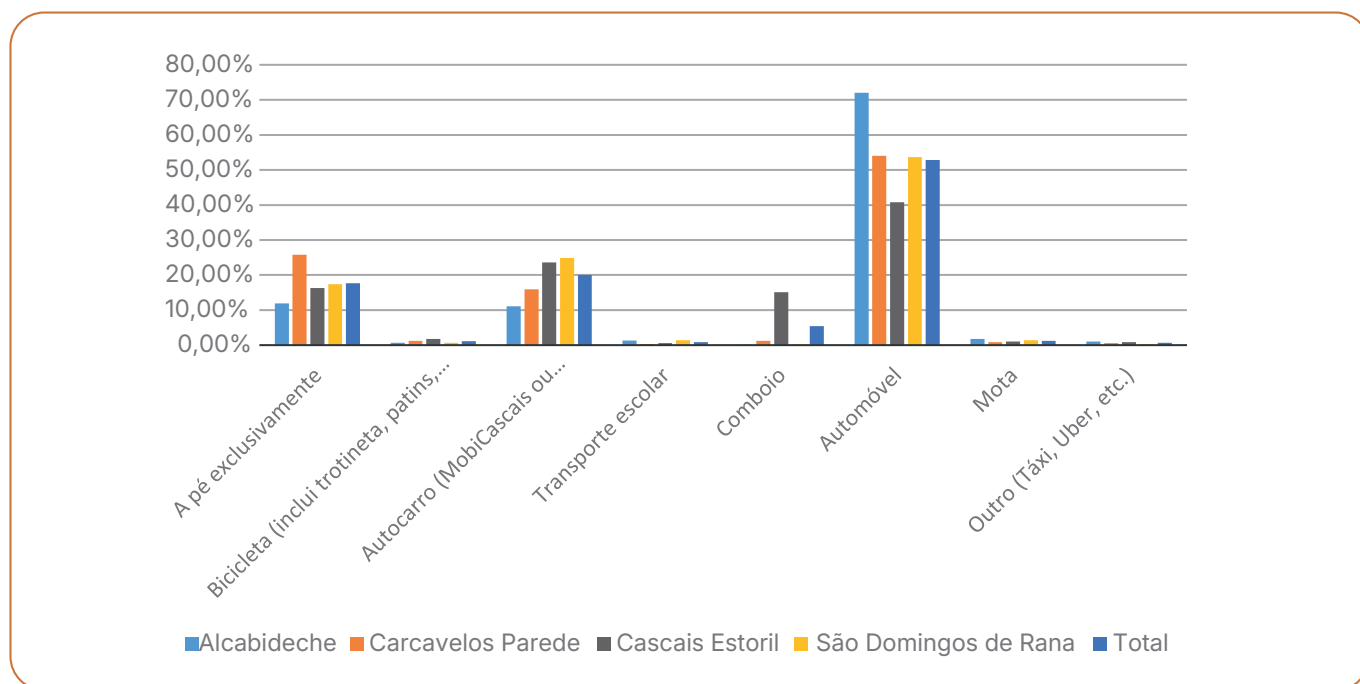


Gráfico 4 - Comparação da repartição modal por freguesias, em 2025

Este gráfico, ilustra a comparação da repartição modal, por freguesia no concelho de Cascais.

O automóvel é, de longe, o modo de transporte mais utilizado em todas as freguesias e na média total do concelho.

Em Alcabideche destaca-se com a maior percentagem de utilização do automóvel, aproximando-se dos 72%.

A deslocação a pé tem percentagens significativas em Carcavelos e Parede, cerca de 26%.

O autocarro é mais utilizado em São Domingos de Rana e em Cascais e Estoril, com uma percentagem próxima dos 25%.

A utilização da mota ou outros transportes como táxi ou Uber, é baixa em todo o concelho.

A bicicleta e a trotineta têm uma utilização muito residual, em todas as freguesias.

Estes dados refletem a forte dependência do transporte individual no concelho de Cascais e a necessidade de medidas que promovam a inversão da repartição modal para modos mais sustentáveis.



6 · Comparação escolas públicas vs. privadas

Analizamos as respostas, dos alunos do ensino público e do ensino privado relativamente ao meio de deslocação utilizado para chegar à escola.

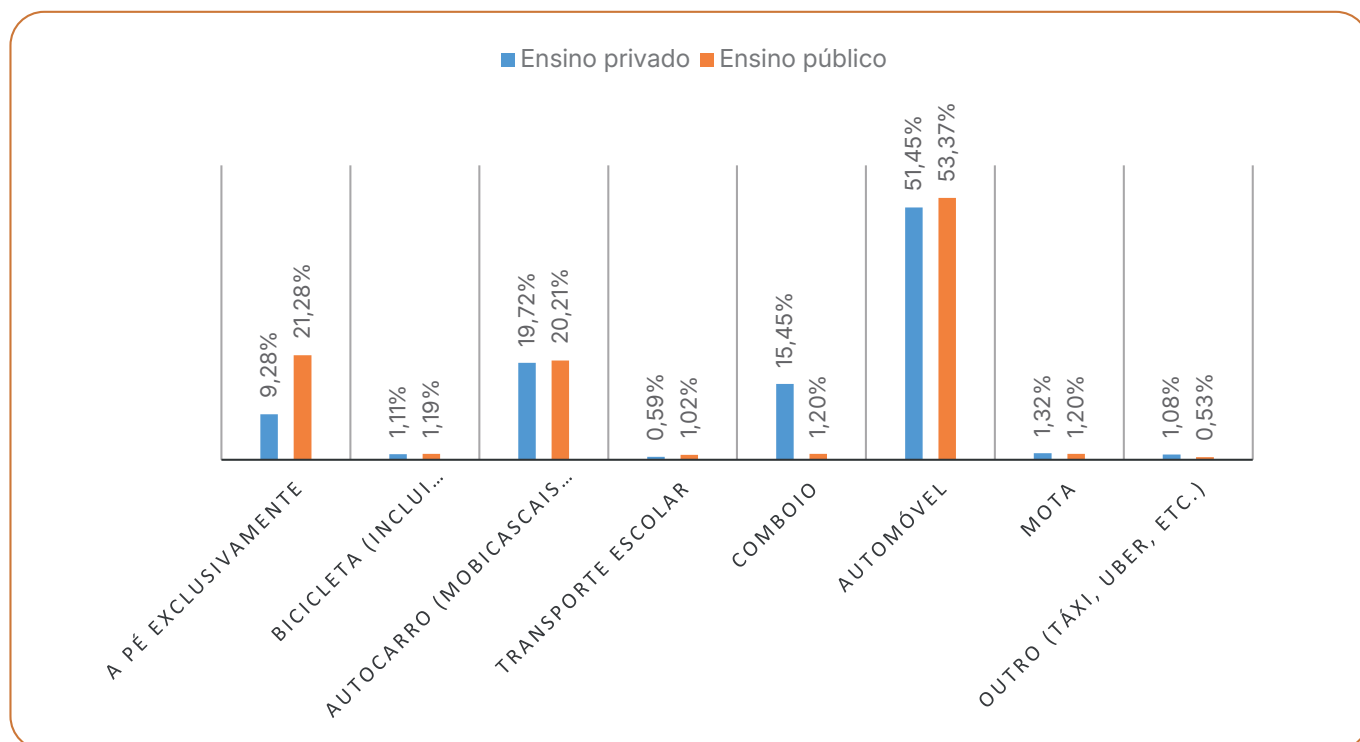


Gráfico 5 - Repartição modal em cada tipo de ensino

Analisando o gráfico 5, podemos realçar que:

- O autocarro é utilizado por cerca de 20% dos alunos de escolas públicas;
- 20% dos alunos do ensino privado também utilizaram o autocarro nas suas deslocações diárias, o que releva uma subida de 11,2% em relação a 2024;
- 53% dos alunos do ensino público chegam à escola de automóvel, valor idêntico a 2024.
- 51% dos alunos do ensino privado utilizam o automóvel, o que mostra um decréscimo de 26% relativamente a 2024;
- Cerca de 21% dos alunos das escolas públicas chegam a pé à escola e 9% dos alunos das escolas privadas, também o fazem.

Na análise comparativa dos dados relativamente a 2024, poderemos realçar uma maior percentagem de alunos, do ensino privado a utilizar o autocarro e ligeira diminuição na percentagem de alunos, quer no ensino privado, quer no público, que utilizam o automóvel.



7 · Comparação de resultados

7.1 · Respostas Obtidas

Através do gráfico 6, que compara as 4 edições do inquérito, verificamos que na edição de 2025 houve um aumento no número de turmas, mas uma ligeira diminuição no número de escolas que participaram. O número de escolas manteve-se consistentemente na faixa das 40-50, em todas as edições, sugerindo uma base de participação relativamente fixa. Em contraste, o número de turmas participantes mostra um crescimento significativo e constante. O número de turmas cresceu entre 2021 e 2025, indicando que, embora o número de escolas se mantenha estável, a participação interna em cada escola aumentou consideravelmente. Em média, cada escola em 2025 envolveu mais turmas do que em 2021.

O gráfico mostra que ao longo dos anos houve uma crescente na adesão das turmas ao inquérito em questão.

A maior parte das respostas foram enviadas através de link do formulário, no entanto, algumas não foram consideradas devido a erro de preenchimento.

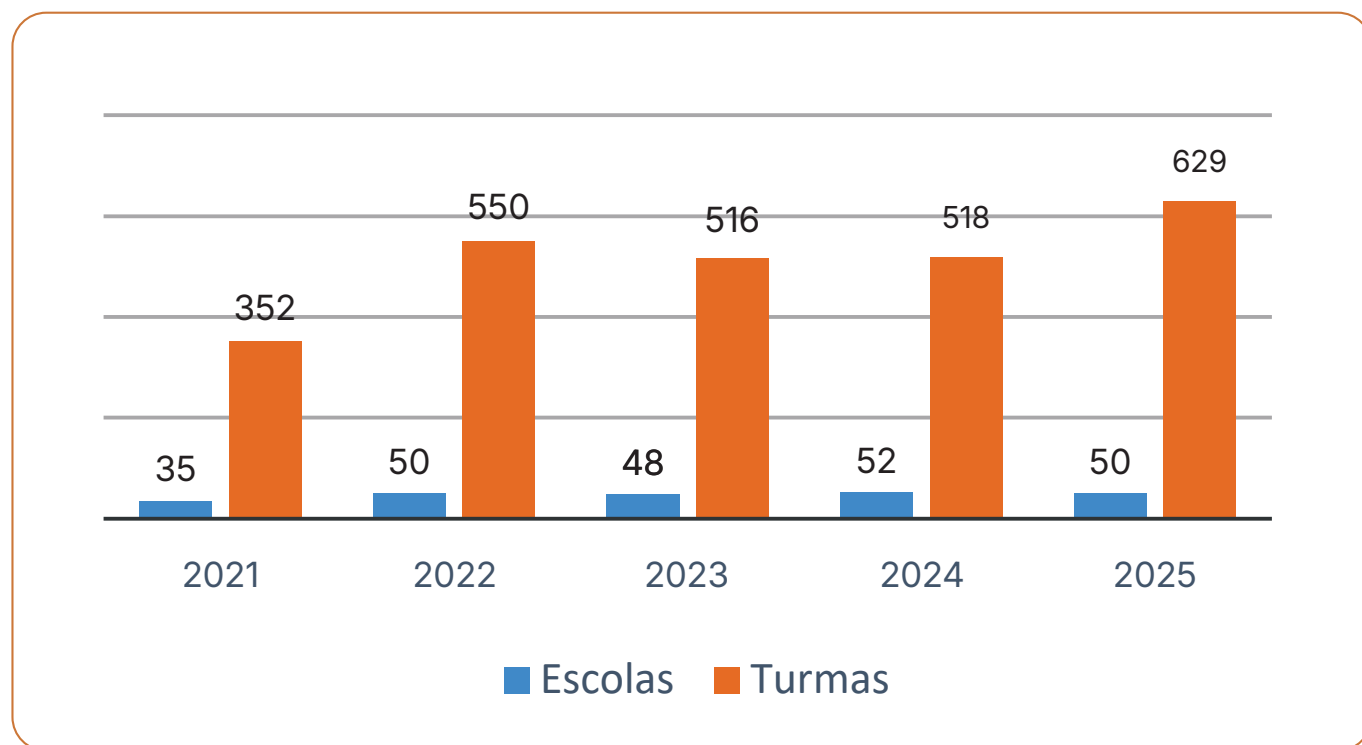


Gráfico 6 - Escolas e turmas participantes nas edições de 2021 a 2025



O gráfico 7 é referente ao número de participantes nas edições anuais entre 2021 e 2025. A principal observação é um aumento substancial de participantes entre 2021 e 2022. Embora tenha havido uma ligeira descida nos anos 2023 e 2024, a edição de 2025 mostra uma recuperação, participaram mais 718 alunos do que em 2024, indicando um interesse crescente na iniciativa. O número de participantes mantém-se consistentemente acima dos 10000 alunos após 2021.

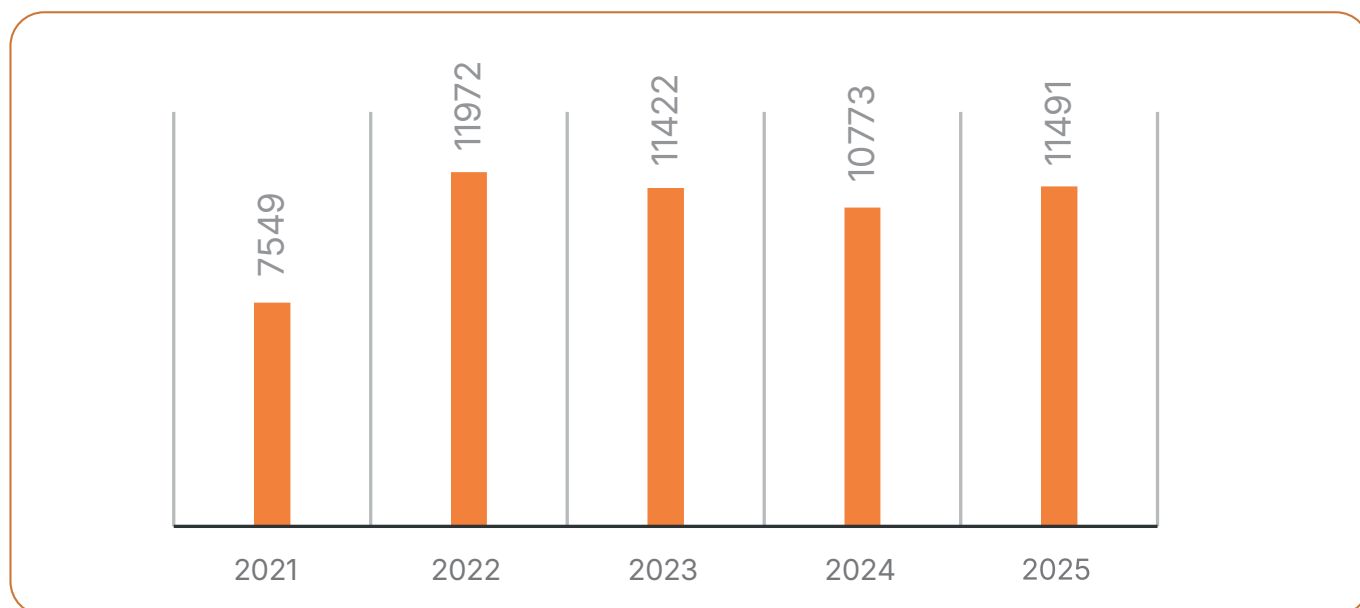


Gráfico 7 - Alunos participantes nas edições de 2021 a 2025

7.2 · Repartição modal

Comparando os dados de todas as edições, relativamente à forma de deslocação dos alunos dos diferentes níveis de ensino, em todo o concelho, verificamos um pequeno decréscimo na utilização do automóvel e um aumento ligeiro da utilização do autocarro e da deslocação a pé.

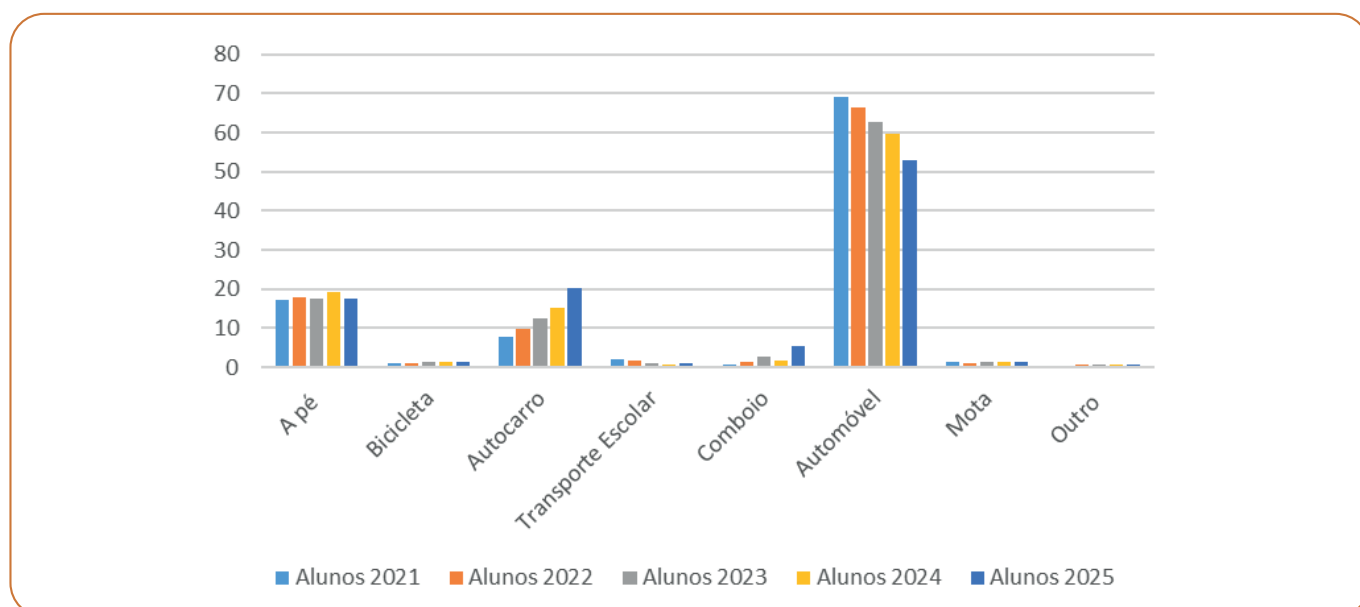


Gráfico 8 - Comparação da repartição modal de 2021 a 2025 (%)



A repartição modal para os alunos no concelho de Cascais entre 2021 e 2025 é dominada pelo automóvel, embora a utilização de transportes públicos, como o autocarro, tenha vindo a aumentar, especialmente após a introdução da gratuidade para todas as crianças e jovens até aos 23 anos a partir do final de 2024.

O automóvel continua a ser o meio de transporte principal, utilizado por uma percentagem maioritária de alunos. Contudo, os inquéritos anuais “Mãos ao Ar” revelam uma tendência de ligeira diminuição na sua utilização ao longo dos anos analisados, indo ao encontro do objetivo municipal de reduzir a dependência do transporte individual.

Deslocar-se a pé, é o segundo modo mais comum, sendo a percentagem maior nos primeiros ciclos de ensino, devido à proximidade das residências às escolas.

A percentagem de alunos a utilizar o autocarro tem vindo a aumentar de forma consistente desde 2021, em parte devido à política municipal de transportes públicos gratuitos para residentes e estudantes no concelho, alargada posteriormente à política nacional de transportes públicos gratuitos, conforme já mencionado. A utilização do autocarro aumenta com a idade dos alunos, à medida que ganham mais autonomia.

Outros modos como a bicicleta, comboio, transporte escolar e a mota têm uma representatividade menor, geralmente igual ou inferior a 1,5%, no total do concelho.

A Câmara Municipal de Cascais tem implementado políticas de mobilidade, como a rede MobiCascais e a gratuidade dos transportes, para incentivar modos mais sustentáveis e reduzir o sedentarismo e a dependência do automóvel privado nas deslocações casa-escola.

7.3 · Repartição modal por freguesia

Analizamos o modo deslocação dos alunos em cada freguesia de acordo com os dados recolhidos nas edições de 2021 a 2025.

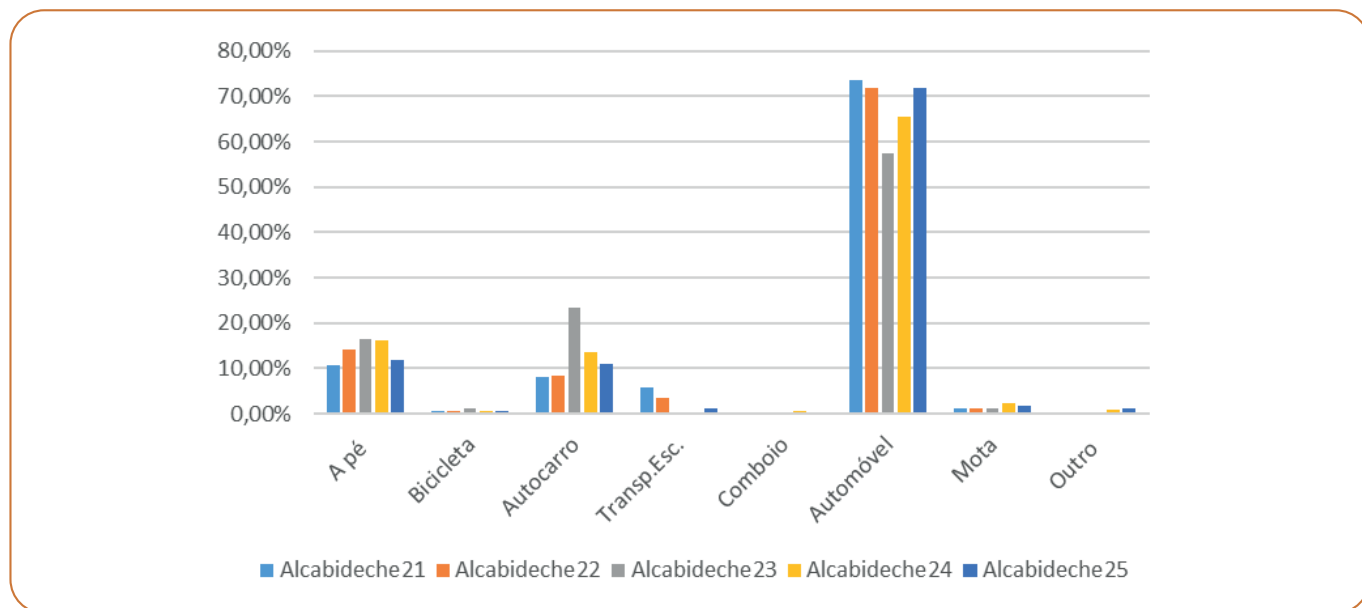


Gráfico 9 - Comparação da repartição modal entre 2021 e 2025, na freguesia de Alcabideche



O gráfico 9, representa a repartição modal na freguesia de Alcabideche, entre 2021 e 2025, revela uma clara predominância do automóvel, embora se observe uma ligeira tendência de redução ao longo dos anos, com um aumento das deslocações a pé.

A freguesia de Alcabideche apresenta uma forte dependência do transporte individual, que apesar de mostrar sinais de ligeira diminuição, continua a ser o meio de transporte principal. O automóvel é o modo dominante em todos os anos, representando a maioria das deslocações. Em 2021, atingiu o pico de utilização, acima dos 70%. Observa-se uma tendência de ligeira redução do seu uso, até 2025.

As deslocações a pé são o segundo modo mais utilizado, entre 10% e 16%. Existe um aumento ligeiro de 2021 para 2023.

O uso do autocarro varia nos diferentes anos. Registou um pico em 2023, ultrapassando os 23%, mas voltou a descer nos anos seguintes, variando entre os 13% e os 11%, respetivamente em 2024 e 2025.

Modos como a bicicleta, o comboio, a mota, o transporte escolar e outros têm uma quota modal muito reduzida, em todos os anos, indicando uma dependência muito baixa destas opções de mobilidade.

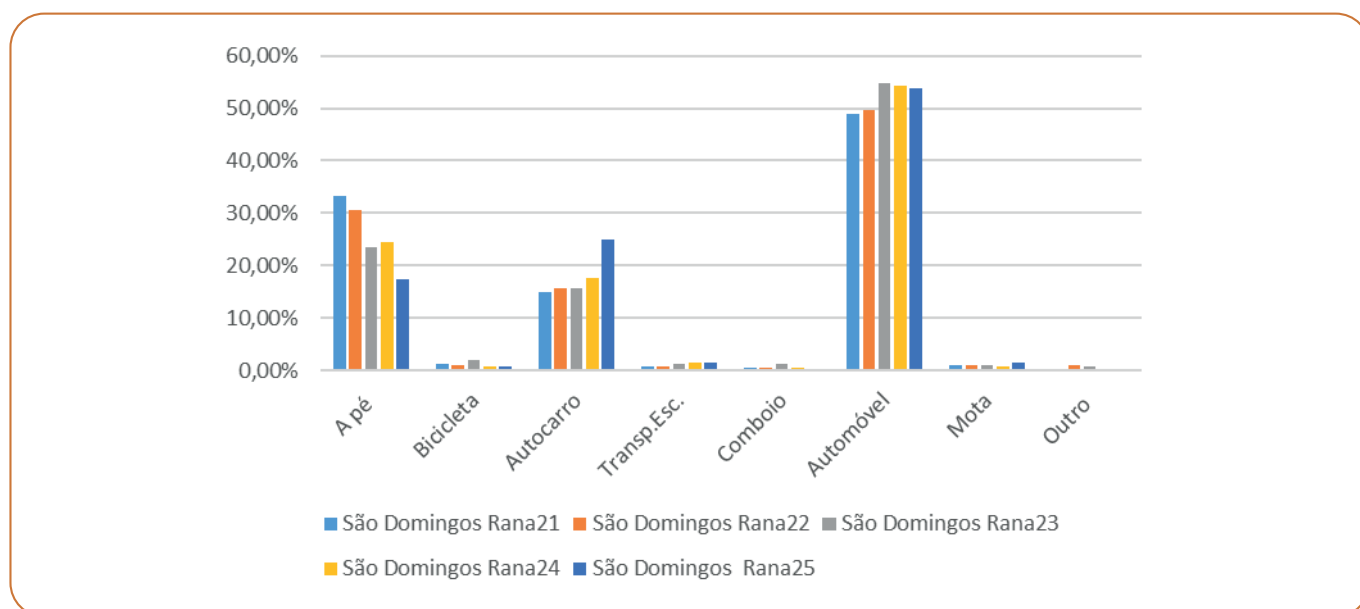


Gráfico 10 - Comparação da repartição modal entre 2021 e 2025, na freguesia de São Domingos de Rana

A análise da repartição modal na freguesia de São Domingos de Rana, entre 2021 e 2025, revela uma predominância clara e crescente do automóvel como meio de transporte, e uma diminuição notável das deslocações a pé.

O automóvel é o modo dominante em todos os anos. A sua quota modal aumentou de cerca de 49% em 2021 para aproximadamente 54% em 2025, representando mais de metade de todas as deslocações na freguesia.



As deslocações a pé são o segundo modo mais utilizado, mas a sua quota tem vindo a diminuir. Começou em cerca de 33% em 2021 e desceu para 17% em 2025.

O uso do autocarro manteve-se relativamente estável, variando entre 15% e 18% na maioria dos anos, exceto em 2025, onde registou um pico de cerca de 25%.

Modos como a bicicleta, o comboio, a mota, transporte escolar e outros têm uma quota modal muito reduzida, em todos os anos, indicando uma dependência muito baixa destas opções de mobilidade.

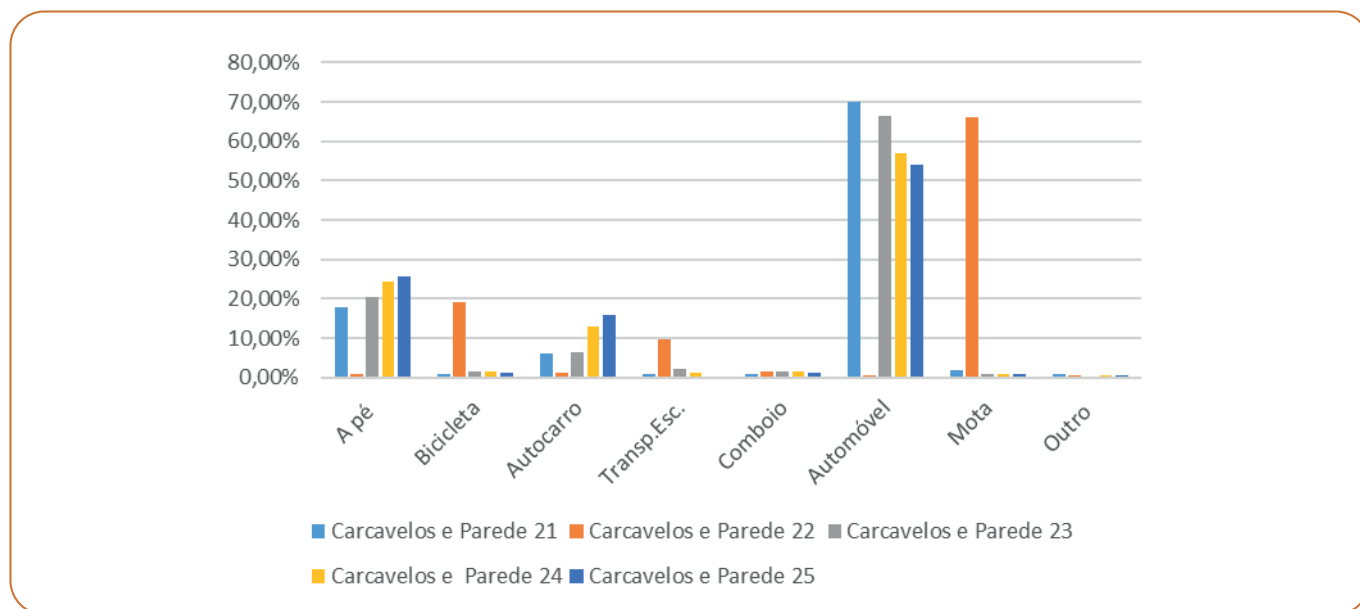


Gráfico 11 - Comparação da repartição modal entre 2021 e 2025, na União de freguesias de Carcavelos e Parede

A análise do gráfico 11 evidencia uma predominância esmagadora do automóvel, com uma tendência de ligeira diminuição ao longo dos anos, e um aumento notável das deslocações de bicicleta em 2022.

O automóvel é o modo dominante absoluto em todos os anos. Em 2021, atingiu o pico de utilização, acima dos 70%. A quota modal do automóvel diminuiu progressivamente até 2025, fixando-se perto dos 55% a 60% nesse ano.

As deslocações a pé são o segundo modo mais utilizado, entre 18% e 26%.

O uso da bicicleta teve um pico acentuado em 2022, atingindo cerca de 19%, mas reduziu drasticamente nos anos seguintes para valores próximos de 0%.

A utilização da mota também teve um pico em 2022, ultrapassando os 60%, e reduziu para valores próximos de 0% nos anos seguintes.

Estes picos de bicicleta e mota em 2022 parecem ser valores atípicos ou anomalias nos dados representados no gráfico.



Autocarro e transporte escolar apresentam quotas menores, com o autocarro a crescer ligeiramente de cerca de 6% para 16% ao longo dos anos, e o transporte escolar a manter-se, geralmente, abaixo dos 10%.

O comboio e outros modos têm uma quota modal residual.

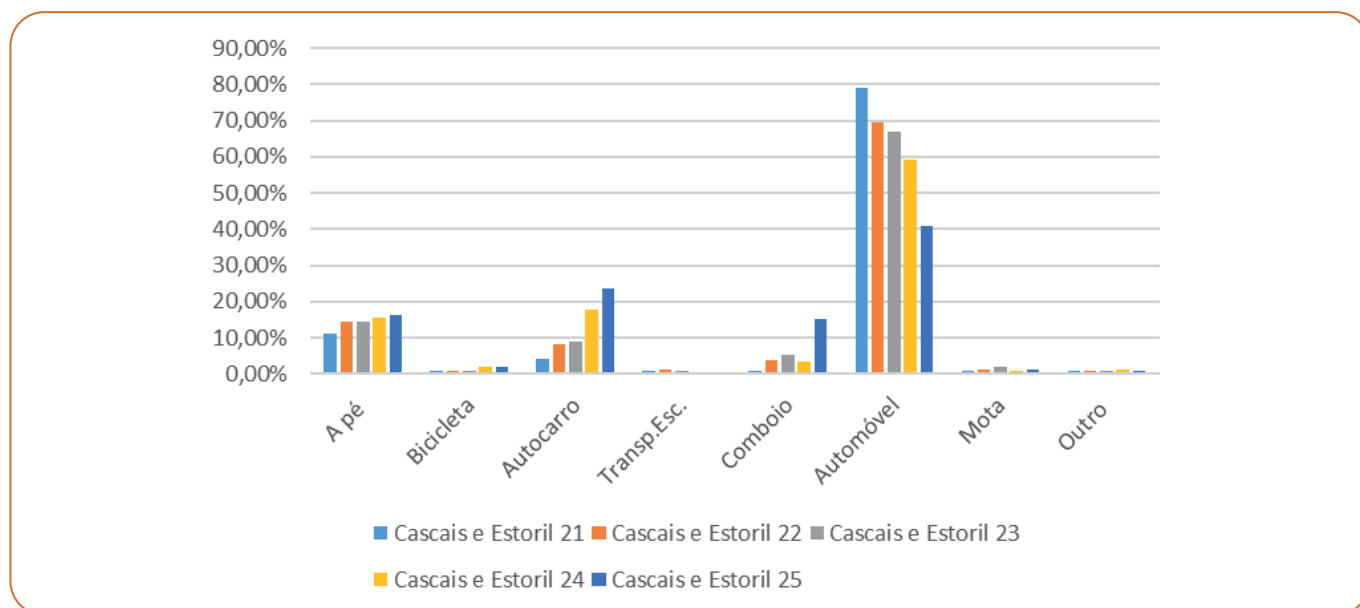


Gráfico 12 - Comparação repartição modal entre 2021 e 2025, na união de freguesias de Cascais e Estoril

O gráfico 12 representa a repartição modal na União de Freguesias de Cascais e Estoril, entre 2021 e 2025, evidencia uma predominância esmagadora do automóvel, com uma tendência de redução notável ao longo dos anos, e um aumento consistente das deslocações a pé.

O automóvel é o modo dominante absoluto em todos os anos, mas a sua quota tem vindo a diminuir significativamente. Em 2021, atingiu o pico de utilização, acima dos 79%. Até 2025, a quota modal do automóvel reduziu para cerca de 41%, uma diminuição de 38% em quatro anos.

As deslocações a pé são o segundo modo mais utilizado, e a sua quota tem vindo a aumentar ligeiramente, começou perto dos 11% em 2021 e aumentou para aproximadamente 16% em 2025.

O uso do autocarro cresceu de cerca de 4% em 2021 para cerca de 24% em 2025. A utilização do comboio também aumentou de valores residuais para cerca de 15% em 2025.

Modos como a bicicleta, o transporte escolar e a mota têm uma quota modal muito reduzida em todos os anos.

A União de Freguesias de Cascais e Estoril está a passar por uma transformação na sua mobilidade, com uma forte redução da dependência do automóvel e um aumento substancial da utilização do autocarro, comboio, e da mobilidade a pé, revelando que o transporte público aumentou significativamente a sua importância na mobilidade da freguesia no período analisado.



8 · Conclusões

Os resultados mostram uma boa adesão das escolas nesta 5.ª edição do inquérito.

A análise comparativa das 5 edições não é linear porque:

- Existe diferença no universo das escolas que responderam nos diferentes anos desta iniciativa;
- As respostas estão condicionadas à realidade de cada escola.

Apesar de ter sido disponibilizado um guia de instruções e orientações para as escolas, algumas respostas ao formulário estavam incorretas e por esse motivo foram anuladas.

Tivemos escolas que participaram pela primeira vez e escolas que tendo participado nas edições anteriores, este ano não enviaram respostas.

As respostas obtidas nesta edição correspondem a um total de 47% dos alunos do ensino público.

Relativamente à deslocação dos alunos no concelho de Cascais, em 2025:

- **Aproximadamente 18% vão a pé para a escola, diminuição de 1% face a 2024;**
- **20% dos alunos apanham o autocarro, aumento 5% relativamente a 2024;**
- **Cerca de 53% ainda utilizam, o automóvel como meio principal para se deslocarem para a escola, diminuição de 7% face a 2024.**

Em 2025 existe uma pequena tendência positiva no aumento da utilização do autocarro e uma diminuição na utilização do automóvel.

Lançar este desafio à comunidade escolar, anualmente, é uma forma de incentivar a utilização de meios de transporte mais sustentáveis e económicos.

Para incentivar atitudes mais sustentáveis temos de garantir que a utilização dos autocarros é um processo fiável e seguro, levando à reorganização das rotinas diárias, por parte dos munícipes.

As parcerias com outras unidades orgânicas, traduzem-se pelo aumento da disseminação da mensagem e da procura do uso do transporte público.

As ações de sensibilização e a informação pública contribuem para incutir na população o gosto pela utilização dos transportes públicos gratuitos, bem como, pela mudança no estilo de vida.

A análise das respostas ao inquérito Mãos ao Ar'25, revela uma forte dependência do transporte individual no concelho de Cascais e a necessidade de medidas que promovam a inversão da repartição modal para modos mais sustentáveis.

A política de mobilidade municipal, como a rede MobiCascais e a gratuidade dos transportes, pretendem incentivar a utilização de modos mais sustentáveis, reduzir o sedentarismo e a dependência do automóvel privado, nas deslocações casa-escola.



11 · Ficha técnica

Câmara Municipal de Cascais · CMC

Departamento de Autoridade de Transportes · DAT

Divisão de Regulação e Gestão de Mobilidade de Transportes Públicos · DRGM

Diretora de Departamento · DAT

Rita Sousa

Chefe de Divisão | DRGM

Cristina França Ferreira

Chefe de Unidade | UADS

Solange Lima

Equipa técnica

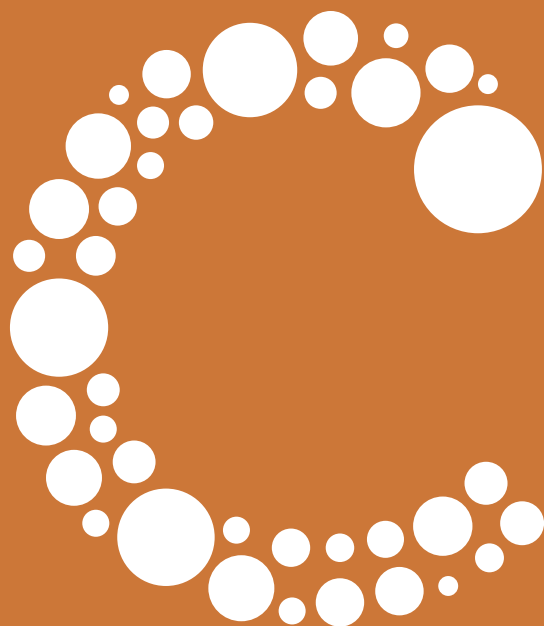
Lara Sá, Adélia Matos, Danilo Bava

Imagem e Grafismo

CMC | Departamento de Marca e Comunicação

Março de 2026





cascais.pt