

Pegadas: Perceções e experiências da mobilidade infantil para a construção de políticas públicas mais justas e sustentáveis

Daniela Rodrigues, Seren Martin, Beatriz Sousa, Catarina Vicente & João Monteiro
Universidade de Coimbra

Sumário executivo

O projeto PEGADAS analisa a relação entre mobilidade infantil, desigualdades territoriais e qualidade do espaço urbano em diferentes municípios da região Centro de Portugal. Os resultados preliminares demonstram uma forte dependência do automóvel nas deslocações casa-escola, uma reduzida utilização da mobilidade ativa e dificuldades significativas associadas à segurança rodoviária e à qualidade da infraestrutura pedonal. As crianças valorizam sobretudo espaços verdes, locais de brincadeira e ambientes seguros; os encarregados de educação identificam como principais obstáculos à autonomia infantil a ausência de passeios adequados, o excesso de trânsito e a insegurança rodoviária. A análise municipal evidencia desigualdades territoriais relevantes: municípios com políticas mais integradas de mobilidade e sustentabilidade tendem a proporcionar melhores condições para a mobilidade independente das crianças. Apresentamos recomendações dirigidas a municípios, escolas e decisores públicos, destacando a necessidade de investir em mobilidade ativa, acalmia de tráfego, espaços públicos de qualidade e participação infantil nos processos de planeamento urbano.

Recomendações

- Priorizar a criação e requalificação de infraestrutura pedonal segura, contínua e acessível nas imediações das escolas e das áreas residenciais.
- Implementar medidas de acalmia de tráfego em zonas frequentadas por crianças, incluindo zonas 30, passeadeiras elevadas e limitação da circulação automóvel junto às escolas.
- Desenvolver percursos seguros casa-escola para crianças que residem até 2km da escola, promovendo deslocações pedonais acompanhadas ou autónomas.
- Melhorar a qualidade e manutenção do espaço público, nomeadamente pavimentos, iluminação pública e limpeza urbana, reduzindo perceções de insegurança e desconforto.
- Reforçar a criação e qualificação de espaços verdes, parques e áreas de brincadeira próximos de zonas residenciais e escolares.
- Reduzir a exposição das crianças ao tráfego automóvel excessivo nas áreas escolares, através da reorganização da circulação e estacionamento automóvel.
- Promover intervenções diferenciadas entre contextos urbanos e rurais, reconhecendo desigualdades territoriais nas condições de mobilidade infantil.
- Incentivar estratégias de mobilidade ativa adaptadas às necessidades e perceções das famílias, considerando preocupações com segurança, maturidade infantil e distância.
- Integrar a perspetiva das crianças no planeamento urbano e escolar, utilizando metodologias participativas que valorizem os seus desenhos, narrativas e experiências quotidianas.
- Reforçar a articulação entre escolas, municípios e comunidades locais na identificação de problemas de mobilidade e na implementação de soluções concretas.

Destinatário(s) do policy brief

Câmaras Municipais de Coimbra, Condeixa-a-Nova, Montemor-o-Velho, Miranda do Corvo, Arganil; Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra; Instituto da Mobilidade e dos Transportes; Agência Portuguesa do Ambiente; Direção-Geral do Território; Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro; Agrupamentos de escolas participantes e Direções escolares; Associações de pais e encarregados de educação; Técnicos municipais de educação e ação social; Direção-Geral de Saúde; Unidades Locais de Saúde da Região Centro; Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária; UNICEF Portugal; Centros de investigação em mobilidade, urbanismo e infância; Redes e iniciativas de cidades amigas das crianças.



Introdução e Enquadramento do Problema

A pobreza na mobilidade tem-se afirmado como uma preocupação crescente no planeamento urbano e na investigação sobre justiça na mobilidade, sobretudo pelos seus efeitos no bem-estar das crianças e no acesso equitativo à vida urbana (Lowans et al., 2021). Definida como a ausência ou limitação de mobilidade resultante da inacessibilidade, da escassez de recursos económicos ou da falta de opções de transporte (Mattioli et al., 2017), esta condição compromete o acesso a serviços essenciais e a oportunidades sociais, educativas e económicas, contribuindo para ciclos de segregação e exclusão territorial, especialmente entre os grupos mais vulneráveis da população. Estima-se que até 90% dos agregados familiares possam ser afetados por alguma forma de pobreza na mobilidade (Lucas et al., 2016), o que demonstra o carácter estrutural e transversal deste fenómeno.

Apesar da crescente valorização da acessibilidade no planeamento urbano, a pobreza na mobilidade apenas recentemente começou a ser reconhecida como uma forma autónoma de desigualdade social e territorial. Frequentemente associada à pobreza energética, esta combinação gera uma dupla vulnerabilidade (Mattioli et al., 2017), na qual as famílias são forçadas a escolher entre necessidades básicas, como aquecer a habitação ou assegurar deslocações para a escola e para o trabalho.

Este problema revela-se particularmente preocupante no contexto da infância. Devido à dependência de terceiros, à autonomia limitada e à maior sensibilidade a ambientes inseguros, as crianças enfrentam barreiras acrescidas à mobilidade. O espaço urbano desempenha um papel determinante na construção da autonomia infantil, embora permaneça controverso o modo como deve ser planeado e organizado (Kytä, 2004). Broberg et al. (2013) operacionalizam esta relação com base em dois critérios fundamentais: o acesso a oportunidades no espaço de residência e a mobilidade independente das crianças.

A literatura demonstra que fatores como as redes sociais dos pais, a coesão comunitária e a perceção de segurança influenciam diretamente a liberdade concedida às crianças, sendo elementos fundamentais para políticas

públicas orientadas para ambientes seguros e redes de confiança. A diminuição da mobilidade infantil está associada a problemas como obesidade, défices no desenvolvimento físico e cognitivo e menor literacia espacial e ambiental (Rushovich et al., 2006; Whitzman et al., 2010).

O ambiente físico, frequentemente descrito através dos “3Ds” - densidade, diversidade e design - molda significativamente a mobilidade ativa (pedonal e ciclável) das crianças. Diversos estudos têm procurado relacionar variáveis do ambiente construído com os padrões de mobilidade infantil (De Meester et al., 2014; Monsur, 2011). Uma revisão sistemática de Moghtaderi et al. (2012) confirma os benefícios da mobilidade independente, mas evidencia igualmente a escassez de estudos quantitativos que relacionem diretamente características do espaço urbano com impactos mensuráveis, dificultando o desenho de políticas públicas eficazes. Estas revisões reforçam a importância de análises sensíveis ao contexto local, capazes de integrar dimensões objetivas e subjetivas da experiência urbana. Atualmente, a mobilidade independente das crianças é entendida como um processo relacional, influenciado pela cultura dos pares, pelas preocupações parentais, pela tecnologia e pelas estruturas comunitárias (Malone, 2013).

O projeto PEGADAS (Figura 1) propõe-se compreender e intervir na relação entre mobilidade infantil, desigualdades sociais e morfologia do território. O projeto adota uma abordagem interdisciplinar e centrada na experiência das crianças, articulando metodologias qualitativas, quantitativas e participativas.

Objetivos específicos

- 1. Compreender a perceção das crianças sobre o seu ambiente urbano imediato,** através da análise de representações gráficas e narrativas produzidas por crianças entre os 6 e os 11 anos. Pretende-se identificar como percebem, sentem e representam o espaço que habitam, particularmente no que respeita à mobilidade, segurança, natureza e infraestrutura.

2. **Avaliar as decisões e percepções das famílias relativamente à mobilidade infantil**, com base em dados quantitativos recolhidos através de inquéritos estruturados dirigidos a encarregados de educação. Este objetivo permitirá analisar práticas e condicionantes da mobilidade casa-escola e dos tempos livres, considerando variáveis socioeconómicas e territoriais.
3. **Cruzar dados objetivos e subjetivos para caracterizar a pobreza na mobilidade infantil em diferentes territórios**, integrando percepções sobre o ambiente urbano, condições físicas do espaço e contexto socioeconómico das famílias. Pretende-se construir um diagnóstico multidimensional que reflita desigualdades na acessibilidade e na liberdade de movimento das crianças.

4. **Relacionar os dados empíricos com as políticas públicas locais e com os indicadores do Índice de Sustentabilidade Municipal (ISM)**, avaliando a coerência entre estratégias municipais, discurso político e realidades territoriais no domínio da mobilidade infantil e da justiça espacial.
5. **Promover o envolvimento direto das comunidades escolares e dos atores locais na análise e resposta à pobreza na mobilidade**, através de metodologias participativas adaptadas à idade e ao contexto. Esta componente visa desenhar, testar e implementar uma ação de urbanismo tático participativo, demonstrando o potencial transformador de intervenções leves, rápidas, de baixo custo e co-construídas com as comunidades.

Figura 1 – Estrutura e metodologias do projeto PEGADAS.



Análise / Principais Resultados

Dados gerais e padrões de deslocação das famílias

Até maio de 2026 foram recolhidos dados em quatro escolas primárias públicas situadas em: Casais do Campo, Taveiro, Condeixa-a-Nova e São Martinho do Bispo.

O estudo conta, até ao momento, com a participação de 239 crianças (101 do sexo feminino - 42,3% - e 138 do sexo masculino - 57,7%), com idades compreendidas entre os 6 e os 11 anos (média: $7,98 \pm 1,2$ anos).

A maioria das famílias possui dois veículos motorizados (54,7%), enquanto cerca de 7% não possui qualquer veículo motorizado. Em

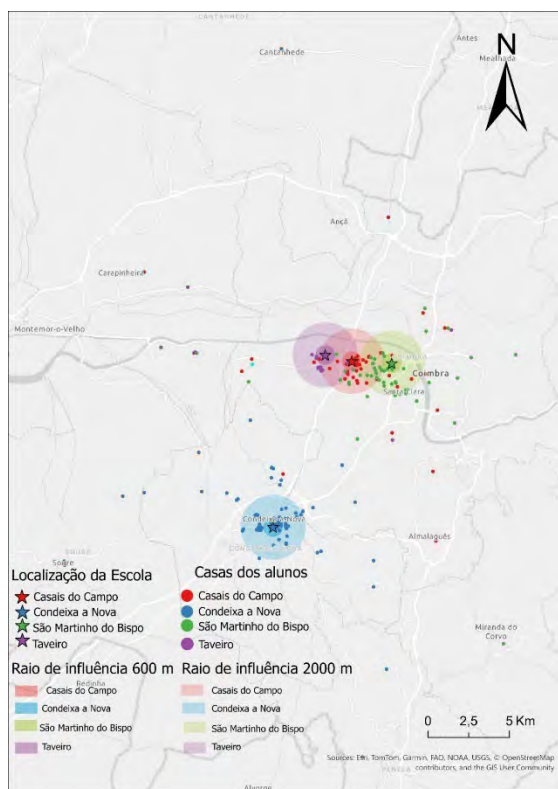
contrapartida, a posse de veículos não motorizados é relativamente comum (2 veículos: 19,8%; 3 veículos: 15,0%; 4 veículos: 23,3%). As zonas de residência predominantes (Figura 2) foram a 2 e a 3, com 31,9% e 29,4%, respetivamente.

Figura 2 – Zona de residência dos participantes.



A distância média entre a residência e a escola é de aproximadamente 5 km, com cerca de 45% das famílias a residirem a menos de 2km da escola; em nenhuma das escolas analisadas há mais de 25% de alunos a residir a menos de 600 m de distância (Figura 3). Estes dados refletem o modo como as zonas urbanas se desenvolveram nas últimas décadas, marcadas por um forte investimento nas periferias que conduziu a uma crescente dispersão urbana.

Figura 3 – Distribuição espacial das residências e escolas participantes (dados provenientes dos inquéritos).



A maioria dos pais e encarregados de educação (68,9%) refere nunca ou raramente

utilizar modos de transporte ativos (isto é, deslocações a pé ou de bicicleta) nas suas atividades quotidianas. O principal meio de transporte utilizado para o trabalho é o automóvel particular (76,4%), enquanto apenas 4,6% utilizam transportes públicos e 5,5% se deslocam a pé. Cerca de 13% recorrem a soluções multimodais, combinando dois ou mais modos de transporte.

Embora 80,9% dos participantes tenham acesso a uma paragem de transporte público a menos de 600 metros da residência, as principais razões apontadas para a não utilização deste modo de transporte prendem-se com a inadequação dos percursos (“não vai para o local pretendido”) e com horários incompatíveis com as necessidades diárias. A fiabilidade, segurança, conforto ou o custo dos bilhetes foram razões menos frequentemente referidas.

Tal como acontece com os adultos, a maioria das crianças desloca-se para a escola por transporte motorizado individual (74,4%). Apenas 18,5% utilizam modos de mobilidade ativa, exclusivamente a pé, não tendo sido registadas deslocações regulares de bicicleta. Entre as crianças que se deslocam a pé, cerca de 90% residem até 2 km da escola. Aproximadamente 7% utilizam transportes partilhados, incluindo transporte público e transporte escolar.

As principais razões apontadas pelos encarregados de educação para a não utilização da mobilidade pedonal foram as “longas distâncias” e a “idade/falta de maturidade” da criança. Outras razões mencionadas incluíram o “inconveniente”, o “trânsito perigoso”, o “medo de desconhecidos” e a “falta de passeios ou passeadeiras adequadas”. Nenhum encarregado de educação identificou “dificuldades de mobilidade da criança” como motivo principal.

Análise da perceção das crianças sobre o espaço urbano: comparação entre a realidade e os desenhos das suas ruas

A análise comparativa entre as representações gráficas produzidas pelas crianças (Figura 4) e a realidade física das suas ruas, apoiada por ferramentas de Inteligência Artificial (Gemini, Google), revela resultados significativos sobre

a forma como as crianças percebem e interpretam o espaço público.

Os resultados demonstram que as capacidades de representação espacial melhoram significativamente com a idade. Enquanto 26% das crianças do 1.º ano não representaram a via pública nos seus desenhos, este valor reduz-se para 12% no 4.º ano. Relativamente à topografia, 35% das crianças representaram a forma da rua com elevado grau de precisão, variando entre 12% no 1.º ano e 57% no 4.º ano. Contudo, a representação da escala continua a constituir uma dificuldade, com apenas 5% das crianças a desenhar proporções consideradas realistas e cerca de 40% a demonstrar uma distorção significativa da realidade.

No que respeita ao grau de realismo dos desenhos, 57% das representações podem ser consideradas mapas cognitivos atentos e coerentes com a realidade observada, enquanto 16% correspondem a simplificações do espaço e 27% representam cenários predominantemente imaginários.

Verificaram-se omissões relevantes na representação de infraestruturas viárias. Cerca de 48% das crianças não representaram passeios nos seus desenhos, enquanto 53% omitiram sinais de trânsito existentes nas respetivas ruas. A segurança rodoviária encontra-se igualmente sub-representada: apenas 9% das crianças desenharam passeadeiras, apesar de estas estarem presentes em aproximadamente 33% das ruas observadas.

A análise dos marcos urbanos e dos usos funcionais revela que as crianças percebem o espaço para além dos limites físicos da sua rua. Cerca de 11% identificaram marcos funcionais inexistentes na rua representada e 3% incluíram usos funcionais localizados em áreas próximas. Estes resultados sugerem que as crianças não entendem a rua como uma unidade isolada, mas antes como parte integrante de um território mais amplo e relacional.

Em contraste, registaram-se omissões de marcos urbanos em 13% dos desenhos e de usos funcionais existentes em 9%, indicando que determinados elementos do espaço urbano não possuem relevância prática ou

emocional para algumas crianças, tornando-se invisíveis no seu mapa mental.

A dimensão social e lúdica surge como um dos aspetos mais valorizados pelas crianças. Cerca de 36% incluíram pessoas nos seus desenhos, nomeadamente vizinhos, familiares e amigos, verificando-se maior incidência entre os alunos mais novos. Os elementos mais frequentemente identificados como positivos foram os espaços de brincadeira e convívio (parques, jardins e campos de futebol), o contacto com a natureza (flores, árvores e arbustos) e a interação com animais e vizinhos.

A proximidade de serviços e da escola foi igualmente referida de forma positiva. Contudo, apenas 2% das crianças representaram bicicletas nos desenhos, apesar de andar de bicicleta na rua surgir como a segunda atividade preferida relativamente ao espaço envolvente.

Relativamente à percepção de hostilidade do ambiente urbano, os resultados não demonstraram diferenças significativas entre grupos etários. Cerca de 63% das crianças representaram a rua como um ambiente confortável, enquanto 20% a caracterizaram como um espaço restritivo e meramente funcional.

Esta percepção de desconforto é reforçada pelas descrições qualitativas fornecidas pelas crianças sobre os aspetos de que menos gostam nas suas ruas, destacando-se o trânsito excessivo, o ruído, a poluição e a degradação do espaço urbano, incluindo casas abandonadas, pavimentos degradados e insuficiência de iluminação pública.

As descrições produzidas pelas crianças convergem com as percepções dos encarregados de educação. Quando questionados sobre os principais obstáculos à autonomia das crianças, os participantes identificaram a falta de passeios adequados e seguros (45%), a falta de maturidade das crianças (38%) e o perigo do trânsito (32%). Foram ainda referidas as longas distâncias até destinos relevantes e o receio de contacto com desconhecidos durante os percursos.

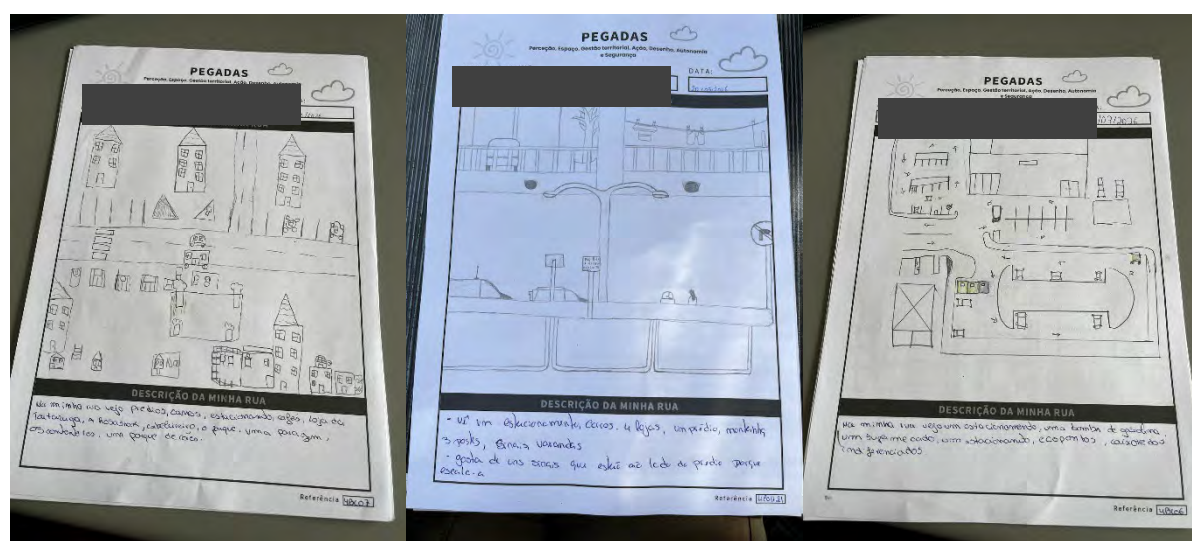
Relativamente às soluções prioritárias, os encarregados de educação defendem sobretudo:

- criação ou requalificação de redes pedonais (52%);
- implementação de medidas de controlo de velocidade, como lombas, semáforos e radares (28%);
- criação de ciclovias (22%).

Foram ainda identificadas necessidades adicionais, nomeadamente o aumento de espaços verdes e de convívio, maior fiscalização policial e melhoria da iluminação pública.

Importa salientar que as prioridades diferem consoante o contexto territorial. Em áreas rurais, as preocupações centram-se sobretudo na ausência de infraestrutura básica e de espaços de convívio. Já em contextos urbanos, predominam preocupações relacionadas com o excesso de tráfego automóvel e com a insuficiência de infraestrutura adequada para a mobilidade ativa.

Figura 4 – Exemplos de desenhos e descrições produzidos pelas crianças.



Resultados da análise municipal

Os resultados da análise municipal demonstram que a pobreza na mobilidade infantil não se manifesta de forma homogênea no território, estando fortemente associada às características urbanas, ambientais e políticas de cada município.

A comparação entre Arganil, Coimbra, Condeixa-a-Nova, Miranda do Corvo e Montemor-o-Velho evidencia desigualdades significativas nas condições de mobilidade, segurança rodoviária, acesso a espaços verdes e compromisso climático.

Municípios mais urbanos, como Coimbra, apresentam políticas mais estruturadas e integradas, incluindo planos de mobilidade sustentável, eletrificação da frota pública e estratégias de promoção da mobilidade ativa. Em contraste, territórios mais rurais tendem a apresentar intervenções mais fragmentadas e

pontuais, limitando a criação de ambientes urbanos favoráveis à autonomia infantil.

A análise dos indicadores do Índice de Sustentabilidade Municipal demonstra que fatores como a segurança rodoviária, a qualidade do espaço público, a acessibilidade a equipamentos e a disponibilidade de infraestrutura pedonal e ciclável influenciam diretamente a mobilidade independente das crianças.

Apesar de alguns municípios apresentarem desempenhos positivos em áreas como educação e determinados indicadores ambientais, persistem desigualdades relevantes na distribuição de espaços verdes, na implementação de políticas climáticas e nas condições de segurança urbana. Estas diferenças territoriais condicionam as oportunidades de deslocação ativa e segura das crianças, reforçando padrões de dependência do automóvel e de exclusão territorial.



Os resultados demonstram ainda que municípios com políticas mais integradas tendem a alcançar melhores desempenhos nos indicadores analisados, evidenciando a importância da articulação entre mobilidade, planeamento urbano e ação climática.

Combater a pobreza na mobilidade infantil exige, por isso, estratégias locais consistentes, adaptadas às especificidades territoriais e centradas nas necessidades reais das crianças e das famílias. A promoção de cidades mais seguras, acessíveis, verdes e inclusivas constitui uma condição essencial para reforçar a autonomia infantil, melhorar o bem-estar e reduzir desigualdades socioespaciais.

Ação participativa com crianças, famílias, professores e decisores escolares

A componente participativa do projeto encontra-se atualmente em fase de preparação e implementação. As primeiras ações estão agendadas para o período próximo das férias escolares, na Escola de Taveiro, prolongando-se ao longo do próximo ano letivo.

A recolha de dados continua igualmente em curso. Após a conclusão das atividades no

Agrupamento de escolas de Oliveira do Hospital (5 escolas), em maio de 2026, estão já calendarizadas novas ações de recolha e participação em setembro de 2026 em escolas de Vila Nova de Poiares, Cantanhede e Figueira da Foz.

Esta fase do projeto irá integrar oficinas participativas com crianças, encarregados de educação, professores e representantes institucionais, com o objetivo de:

- identificar problemas concretos relacionados com mobilidade e segurança;
- cocriar soluções adaptadas ao contexto local;
- testar intervenções temporárias de urbanismo táctico;
- reforçar a participação infantil nos processos de planeamento urbano.

As ações previstas incluem dinâmicas de mapeamento participativo, caminhadas exploratórias, sessões de desenho colaborativo e implementação experimental de medidas de acalmia de tráfego e melhoria do espaço público.

Opções de Política e Recomendações

A evidência produzida pelo projeto PEGADAS evidencia a necessidade de estratégias integradas e territorialmente sensíveis para combater a pobreza na mobilidade infantil. Os resultados mostram que fatores como segurança rodoviária, qualidade da infraestrutura pedonal, acesso a espaços verdes e organização do espaço urbano

influenciam diretamente a autonomia e o bem-estar das crianças.

As recomendações (Figura 5) traduzem os principais resultados do projeto em propostas de ação dirigidas a municípios, escolas e entidades públicas, promovendo uma abordagem centrada na criança, na mobilidade ativa e na justiça espacial.

Conclusão

Os resultados preliminares do projeto PEGADAS demonstram que a pobreza na mobilidade infantil constitui um fenómeno multidimensional, fortemente condicionado pelas características do espaço urbano, pelas desigualdades territoriais e pelas práticas de mobilidade das famílias.

A elevada dependência do automóvel, a insuficiência de infraestrutura pedonal segura e a perceção de insegurança limitam significativamente a autonomia das crianças e

o seu acesso equitativo à cidade. Paralelamente, as representações produzidas pelas próprias crianças evidenciam a importância dos espaços de convivência, da natureza e da segurança na construção da experiência urbana infantil.

Os dados reforçam a necessidade de políticas públicas integradas, capazes de articular mobilidade, planeamento urbano, ambiente e participação cidadã. Estratégias centradas na mobilidade ativa, na segurança rodoviária e na qualificação do espaço público podem

contribuir para cidades mais inclusivas, saudáveis e sustentáveis.

Neste contexto, o projeto PEGADAS evidencia o potencial das metodologias participativas e

do urbanismo tático para envolver comunidades escolares e atores locais na construção de soluções adaptadas às necessidades reais das crianças e das famílias.

Figura 5 – Opções de política e recomendações para promover a mobilidade ativa na infância.



Referências

- Broberg A, Kyttä M, Fagerholm N. 2013. Child-friendly urban structures: bullerby revisited. *J Environ Psychol*, 35, 110–120. doi:10.1016/j.jenvp.2013.06.001
- De Meester F, et al. 2014. Parental perceived neighborhood attributes: associations with active transport and physical activity among 10-12 year old children and the mediating role of independent mobility. *BMC Public Health*, 14(1). doi:10.1186/1471-2458-14-631
- Kytä M. 2004. The extent of children's independent mobility and the number of actualized affordances as criteria for child-friendly environments. *J Environ Psychol*, 24(2), 179–198. doi:10.1016/S0272-4944(03)00073-2
- Lowans C, et al. 2021. What is the state of the art in energy and transport poverty metrics? A critical and comprehensive review. *Energy Econ*, 101, 105360. doi:10.1016/j.eneco.2021.105360
- Lucas K, et al. 2016. Transport poverty and its adverse social consequences. *Proc Inst Civil Eng Transp*, 169(6), 353–365. doi:10.1680/jtran.15.00073
- Malone K. 2013. "The future lies in our hands": children as researchers and environmental change agents in designing a child-friendly neighbourhood. *Local Environ*, 18(3), 372–395. doi:10.1080/13549839.2012.719020
- Mattioli G, Lucas K, Marsden G. 2017. Transport poverty and fuel poverty in the UK: from analogy to comparison. *Transp Policy*, 59, 93–105. doi:10.1016/j.tranpol.2017.07.007
- Moghtaderi F, Burke M, Dodson J. 2012. A systematic review of children's travel behaviour change programs in Australia. Australian Transport Research Forum.
- Monsur M. 2011. *Impact of street design on children's independent mobility in Dhaka city*. <http://lib.buet.ac.bd:8080/xmlui/handle/123456789/3051>
- Rushovich B, et al. 2006. The relationship between unsupervised time after school and physical activity in adolescent girls. *Int J Behav Nutr Phys Act*, 3, 20. doi:10.1186/1479-5868-3-20
- Whitzman C, et al. 2010. Links between children's independent mobility, active transport, physical activity and obesity. In *Preventing Childhood Obesity: Evidence Policy and Practice* (pp. 105–112). John Wiley & Sons, Ltd.



COMO CITAR ESTE DOCUMENTO

Rodrigues, D., Martin, S., Sousa, B., Vicente, C., Monteiro, J. (2026). *Pegadas: Perceções e experiências da mobilidade infantil para a construção de políticas públicas mais justas e sustentáveis*. S4P-25 Policy Brief 8043/2025. PLANAPP – Centro de Planeamento e de Avaliação de Políticas Públicas.

CONTACTO

science4policy@planapp.gov.pt

COPYRIGHT

© PLANAPP, 2026



[Ciência para as políticas públicas](#)



[PLANAPP](#)



[Newsletter](#)



[PLANAPP](#)



[@planapp](#)



[PLANAPP podcasts](#)



UNIVERSIDADE DE
COIMBRA



Este *policy brief* foi desenvolvido no âmbito do Science4Policy 2025 (S4P-25): Concurso de Estudos de Ciência para as Políticas Públicas, uma iniciativa do Centro de Planeamento e de Avaliação de Políticas Públicas (PLANAPP), em colaboração com a Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT), financiada pelo Plano de Recuperação e Resiliência de Portugal. Linha temática S4P-25/19: Pobreza na mobilidade: caracterização e monitorização.

O conteúdo é da exclusiva responsabilidade dos seus autores e não vincula nem compromete o PLANAPP nem a FCT.