



## **ACADEMIA MILITAR**

### **A Investigação do Crime de Furto de Veículo Motorizado na Guarda Nacional Republicana**

**Autor:** Aspirante de Infantaria da GNR Luís Alexandre Martinho Lança Guerreiro

**Orientador:** Major de Infantaria da GNR Tiago Miguel Gonçalves Silva

**Coorientador:** Capitão de Infantaria da GNR Luís Tiago de Almeida Maciel

**Mestrado Integrado em Ciências Militares, na Especialidade de Segurança**

**Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada**

**Lisboa, maio de 2021**



## **ACADEMIA MILITAR**

### **A Investigação do Crime de Furto de Veículo Motorizado na Guarda Nacional Republicana**

**Autor:** Aspirante de Infantaria da GNR Luís Alexandre Martinho Lança Guerreiro

**Orientador:** Major de Infantaria da GNR Tiago Miguel Gonçalves Silva

**Coorientador:** Capitão de Infantaria da GNR Luís Tiago de Almeida Maciel

**Mestrado Integrado em Ciências Militares, na Especialidade de Segurança**

**Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada**

**Lisboa, maio de 2021**

## **EPIGRAFE**

*“If you want something you've never had  
You must be willing to do something you've never done.”*

*Thomas Jefferson*

# DEDICATÓRIA

Ao avô Francisco.

## AGRADECIMENTOS

O Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada (RCFTIA) transporta consigo mais do que conhecimento sobre uma temática. A simbologia do final de um ciclo, de horas de dedicação, é o culminar de cinco anos de formação que molda cada um de nós, com Saber, Carácter e Liderança. O agradecimento a todas as pessoas que, direta ou indiretamente, contribuíram com o conhecimento e disponibilidade necessários para a concretização deste trabalho. Aproveito este momento para expressar o meu sincero agradecimento:

Ao Major de Infantaria da GNR Tiago Silva, pelo auxílio e incentivo dado desde o primeiro momento em que aceitou cumprir a função de Orientador, quando este trabalho ainda se encontrava numa fase inicial. Como orientador, sempre demonstrou total disponibilidade no esclarecimento de dúvidas para direcionar a investigação e no estímulo constante inculcado pela procura incessante do Saber.

Ao Capitão de Infantaria da GNR Luís Maciel, que na qualidade de Coorientador acompanhou com total dedicação todo o desenrolar da investigação. A si, agradeço-lhe pela partilha de experiências e conhecimento, por abrir as portas do seu gabinete durante vários dias e pelo tempo que despendeu em prol do meu sucesso.

Aos Oficiais e Sargentos entrevistados, pelo tempo despendido e pela colaboração que permitiu cimentar os vários pontos da investigação. Uma palavra de apreço por cada contributo ou conselho transmitidos, que possibilitou alcançar os objetivos propostos desde o início.

Ao meu pai, por ser o meu exemplo de Ser e Estar, por me ensinar que o caminho do trabalho, da honra, do respeito e humildade antecedem ao rumo da glória e do comodismo. A ti devo tudo o que sou hoje, e sem ti nada disto seria possível.

À minha mãe, por nunca baixar os braços ao longo de todas dificuldades impostas pela vida, sobrepondo horas e horas de trabalho para que nada me faltasse. Por todas as conversas, e pelo orgulho que te enxergas em ver o meu sucesso. À minha irmã, pela procura contínua de ser um exemplo na sua vida.

À minha namorada Joana, pela forma incansável como esteve ao meu lado em cada momento desta investigação. Pelo amor, confiança, carinho e motivação constantes ao longo deste percurso e por ser o meu suporte nas horas de fraqueza. És sem dúvida o meu pilar de hoje e sempre, e um obrigado é pouco para agradecer tudo o que fazes por mim.

A Nossa Senhora de Fátima, minha Mãe querida, pela Fé e Força com a qual Acompanhaste o meu percurso, abençoando cada passo dado.

Aos meus camaradas do XXVI Curso de Formação de Oficiais da GNR, pela camaradagem e bons momentos vivenciados ao longo de cinco anos, e que hoje recordo com alegria e saudade.

A todos vós, o meu sincero agradecimento.

Luís Alexandre Martinho Lança Guerreiro

## RESUMO

Neste contexto, a presente investigação subordinada ao tema “A Investigação do Furto de Veículo Motorizado na Guarda Nacional Republicana” tem como objetivo caracterizar o Crime de Furto de Veículo Motorizado na Zona de Ação do Destacamento Territorial de Almada e no Destacamento Territorial de Sintra. Para atingir este fim, procurou-se perceber e comparar o impacto do Crime de Furto de Veículo Motorizado nestas duas Zonas de Ação, identificar as características dos veículos com maior incidência criminal e as finalidades inerentes aos furtos de veículo, bem como mencionar a janela temporal com maior incidência do número de veículos furtados e identificar o *modus operandi* no Crime de Furto de Veículo Motorizado. Neste seguimento, procurou-se ainda identificar medidas a tomar com vista em prevenir e reprimir este tipo de fenómeno criminal.

Esta investigação seguiu uma estratégia mista, obedecendo ao método indutivo, que parte dos vários fenómenos particulares para o geral. Recorreu-se à adoção de técnicas de recolha de dados como a revisão de literatura, análise criminal e realização de entrevistas, que permitindo um cruzamento de dados importantíssimo do ponto de vista do crime, com muitas mais valias do ponto de vista da caracterização e mitigação do Furto de Veículo Motorizado.

Os dados recolhidos permite-nos concluir que apesar de o Furto de Veículo Motorizado não constituir um fenómeno criminal de especial relevância estatística em Portugal e em especial, na Zona de Ação do Destacamento Territorial de Sintra e de Almada, continua a ter um grande impacto do ponto de vista da segurança e da paz pública, sendo muitas das vezes classificado como uma ação preparatória para outras atividades criminais mais preocupantes. Neste sentido, a Guarda Nacional Republicana tem um papel relevante, tanto na chegada ao local e recolha de informação essencial, como também no desenrolar da investigação e prevenção criminal. Esta importância depositada sobre o papel da Guarda Nacional Republicana carece da implementação de novas medidas preventivas que permitam ir além do reforço de policiamento de visibilidade nestas zonas de especial incidência.

**Palavras Chave:** Investigação, Furto, Veículo, Motorizado

## ABSTRACT

In this context, the present investigation under the theme "The Investigation of Motor Vehicle Theft in the Republican National Guard" aims to characterize the Crime of Motor Vehicle Theft in the Action Zone of the Territorial Detachment of Almada and in the Territorial Detachment of Sintra. To achieve this end, we sought to understand and compare the impact of the Crime of Motor Vehicle Theft in these two Action Zones, identify the characteristics of the vehicles with the highest criminal incidence and the purposes inherent to vehicle theft, as well as mentioning the time window with a higher incidence of the number of vehicles stolen and to identify the modus operandi in the Motor Vehicle Theft Crime. In this follow-up, efforts were also made to identify measures to be taken with a view to preventing and suppressing this type of criminal phenomenon.

This investigation followed a mixed strategy, obeying the inductive method, which starts from the several particular phenomena for the general. We adopted the adoption of data collection techniques such as literature review, criminal analysis and conducting interviews, which allows a crossing of data that is extremely important from the point of view of crime, with many advantages from the point of view of characterization and mitigation. Motor Vehicle Theft.

The data collected allows us to conclude that although Motor Vehicle Theft is not a criminal phenomenon of special statistical relevance in Portugal and in particular, in the Action Zone of the Territorial Detachment of Sintra and Almada, it continues to have a great impact on the from the point of view of security and public peace, often being classified as a preparatory action for other criminal activities of greater concern. In this sense, the National Republican Guard has a relevant role, both in arriving at the site and collecting essential information, as well as in the conduct of criminal investigation and prevention. This importance placed on the role of the National Republican Guard lacks the implementation of new preventive measures that allow to go beyond the reinforcement of policing of visibility in these areas of special incidence.

**Keywords:** Investigation, Theft, Vehicle, Motorized

# ÍNCICE GERAL

<b>EPIGRAFE</b> .....	<b>i</b>
<b>DEDICATÓRIA</b> .....	<b>ii</b>
<b>AGRADECIMENTOS</b> .....	<b>iii</b>
<b>RESUMO</b> .....	<b>v</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>vi</b>
<b>ÍNDICE DE FIGURAS</b> .....	<b>ix</b>
<b>ÍNDICE DE QUADROS</b> .....	<b>xi</b>
<b>ÍNDICE DE TABELAS</b> .....	<b>xiii</b>
<b>LISTA DE APÊNDICES E ANEXOS</b> .....	<b>xiv</b>
<b>LISTA DE ABREVIATURA, SIGLAS E ACRÓNIMOS</b> .....	<b>xvii</b>
<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO 1 – METODOLOGIA, MÉTODOS E MATERIAIS</b> .....	<b>4</b>
1.1. Questões de Investigação e Modelo de Análise.....	4
1.2. Estratégia de Investigação, método de abordagem e desenho de pesquisa .....	5
1.3. Técnicas de Recolha de dados .....	6
1.4. Amostragem.....	8
1.5. Análise de Resultados .....	10
<b>CAPÍTULO 2 – ENQUADRAMENTO TEÓRICO: DO CRIME DE FURTO DE VEÍCULO MOTORIZADO</b> .....	<b>11</b>
2.1. Enquadramento Legal .....	11
2.2. Da Teoria ao Crime.....	14
2.2.1. Teoria das Atividades Rotineiras .....	14
2.2.2. Teoria da Escolha Racional.....	15
2.2.3. Teoria dos Padrões Criminais .....	16
2.3. A evolução do Crime de Furto de Veículo .....	17
2.4. A realidade Portuguesa .....	19
2.5. Da investigação à prevenção.....	22
2.5.1. A análise do crime: perspetivas de caracterização .....	22
2.5.1.1. Preditores Espaciais .....	24
2.5.1.2. Preditores Temporais.....	26

2.5.1.3. Preditores relacionados com a natureza do objeto do crime .....	27
2.6. Profiling Criminal: Aplicação no Furto de Veículo.....	28
2.7. Crime Mapping: Potencialidades e aplicabilidade.....	30
2.8. Prevenção Criminal: Medidas preventivas no furto de veículo .....	32
<b>CAPÍTULO 3 – ANÁLISE DAS ENTREVISTAS E CORRELAÇÃO COM A TEORIZAÇÃO.....</b>	<b>34</b>
3.1. Análise dos inquéritos por entrevista aos Comandantes das Zonas de Ação de Sintra e Almada – Grupo A.....	34
3.2. Análise dos inquéritos por entrevista aos reclusos do Estabelecimento Prisional do Linhó e Caxias – Grupo B .....	46
<b>CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES .....</b>	<b>54</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>61</b>
<b>APÊNDICES .....</b>	<b>I</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>LV</b>

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Horário das Participações por Furto de Veículo Motorizado nas ZA do DTer de Sintra e DTer de Almada, entre os anos de 2018 e 2020.....	XXXIII
Figura 2 - Participações por Furto de Veículo Motorizado, por dia da semana, nas ZA do DTer de Sintra E DTer de Almada, entre os anos de 2018 e 2020.....	XXXIV
Figura 3 - Análise de participações de Furto de Veículo Motorizado, por dia do mês e por mês, nas ZA do DTer de Sintra e DTer de Almada, entre os anos de 2018 e 2020 .....	XXXV
Figura 4 - Georreferenciação das participações de Furto de Veículo Motorizado, nas ZA do DTer de Sintra, entre os anos de 2018 e 2020 .....	XXXVI
Figura 5 - Georreferenciação das participações de Furto de Veículo Motorizado, nas ZA do DTer de Almada, entre os anos de 2018 e 2020 .....	XXXVII
Figura 6 - Veículos furtados por tipo, nas ZA do DTer de Almada e DTer de Sintra, entre os anos de 2018 e 2020 .....	XXXIX
Figura 7 - Cor dos veículos furtados, nas ZA do DTer de Almada e DTer de Sintra, entre os anos de 2018 e 2020 .....	XL
Figura 8 - Marca dos veículos furtados, nas ZA do DTer de Almada e DTer de Sintra, entre os anos de 2018 e 2020.....	XLI
Figura 9 - Procedimento Metodológico por Quivy e Champenhoudt .....	LVI
Figura 10 - Os Vinte Países com maior N° de Furtos de Veículo no ano de 2003.....	LVII
Figura 11 - Os Vinte Países com maior N° de Furtos de Veículo por 100.000 habitantes no ano de 2003.....	LVIII
Figura 12 - N° de Furtos de Veículos na Europa entre 2008 e 2018 .....	LIX
Figura 13 - Média dos Países com maior N° Furtos de Veículos na Europa por 100.000 habitantes entre 2016 e 2018 .....	LIX
Figura 14 - Evolução da Criminalidade Geral em Portugal entre 2006 e 2019.....	LX
Figura 15 - Gráfico ilustrativo da Frequência Relativa de cada grande Categoria Criminal registada em Portugal .....	LX
Figura 16 - Peso relativo dos Crimes contra o Património por distrito e região autónoma	LX
Figura 17 - N° de Ocorrências de Furto nas suas diversas formas em Portugal entre 2006 e 2019 .....	LX
Figura 18 - N° de participações Furto de veículo motorizado em Portugal entre 2006 e 2019 .....	LX

Figura 19 - Peso Relativo dos Crimes com maiores taxas de participação em Portugal no ano de 2019 .....LX

## ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 - Modelo de Análise .....	II
Quadro 2 - Caracterização Sociodemográfica dos Entrevistados do Grupo A.....	XIX
Quadro 3 - Caracterização Sociodemográfica dos Entrevistados do Grupo B.....	XX
Quadro 4 - Sinopses das respostas à questão n.º 1 .....	XXI
Quadro 5 - Sinopses das respostas à questão n.º 2 .....	XXI
Quadro 6 - Sinopses das respostas à questão n.º 3 .....	XXII
Quadro 7 - Sinopses das respostas à questão n.º 4 .....	XXIII
Quadro 8 - Sinopses das respostas à questão n.º 5 .....	XXIV
Quadro 9 - Sinopses das respostas à questão n.º 6 .....	XXIV
Quadro 10 - Sinopses das respostas à questão n.º 7 .....	XXV
Quadro 11 - Sinopses das respostas à questão n.º 8 .....	XXVI
Quadro 12 - Sinopses das respostas à questão n.º 9 .....	XXVI
Quadro 13 - Sinopses das respostas à questão n.º 10 .....	XXVII
Quadro 14 - Sinopses das respostas à questão n.º 11 .....	XXVIII
Quadro 15 - Sinopses das respostas à questão n.º 12 .....	XXIX
Quadro 16 - Análise de conteúdo da questão n.º 3.....	XXX
Quadro 17 - Análise de conteúdo da questão n.º 4.....	XXX
Quadro 18 - Análise de conteúdo da questão n.º 5.....	XXX
Quadro 19 - Análise de conteúdo da questão n.º 7.....	XXXI
Quadro 20 - Análise de conteúdo da questão n.º 8.....	XXXI
Quadro 21 - Análise de conteúdo da questão n.º 9.....	XXXI
Quadro 22 - Sinopses das respostas à questão n.º 1 .....	XLII
Quadro 23 - Sinopses das respostas à questão n.º 2 .....	XLIII
Quadro 24 - Sinopses das respostas à questão n.º 3 .....	XLIV
Quadro 25 - Sinopses das respostas à questão n.º 4 .....	XLV
Quadro 26 - Sinopses das respostas à questão n.º 5 .....	XLV
Quadro 27 - Sinopses das respostas à questão n.º 6 .....	XLVI
Quadro 28 - Sinopses das respostas à questão n.º 7 .....	XLVII
Quadro 29 - Sinopses das respostas à questão n.º 8 .....	XLVII
Quadro 30 - Sinopses das respostas à questão n.º 9 .....	XLVIII
Quadro 31 - Sinopses das respostas à questão n.º 10 .....	XLIX

Quadro 32 - Análise de conteúdo da questão n.º 1 .....	L
Quadro 33 - Análise de conteúdo da questão n.º 2 .....	L
Quadro 34 - Análise de conteúdo da questão n.º 3 .....	LI
Quadro 35 - Análise de conteúdo da questão n.º 8 .....	LI

## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Situações de Reincidência nos locais de furto nas ZA do DTer de Almada, entre os anos de 2018 e 2020.....	XXXVIII
--	---------

## LISTA DE APÊNDICES E ANEXOS

### APÊNDICES

APÊNDICE A – MODELO DE ANÁLISE

APÊNDICE B – ANÁLISE DA ENTREVISTA EXPLORATÓRIA AO EXMO. DIRETOR DA DIREÇÃO DE INVESTIGAÇÃO CRIMINAL DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA, SR. CORONEL DE INFANTARIA JOÃO NORTADAS

APÊNDICE C – GUIÃO DA ENTREVISTA DO GRUPO A

APÊNDICE D – GUIÃO DA ENTREVISTA DO GRUPO B

APÊNDICE E – CARTA DE APRESENTAÇÃO

APÊNDICE F – PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE ENTREVISTAS À DIREÇÃO GERAL DE REINserÇÃO E SERVIÇOS PRISIONAIS

APÊNDICE G – DECLARAÇÃO DE CONSENTIMENTO INFORMADO

APÊNDICE H – PREVENÇÃO SITUACIONAL DO CRIME

APÊNDICE I – A PREVENÇÃO DO FURTO DE VEÍCULO POR CAMADAS

APÊNDICE J – *BAIT VEHICLES*

APÊNDICE K – CARACTERIZAÇÃO SOCIODEMOGRÁFICA DOS ENTREVISTADOS

APÊNDICE L – SINOPSES DAS ENTREVISTAS DO GRUPO A

APÊNDICE M – QUADROS DE ANÁLISE DE CONTEÚDO DE QUESTÕES DAS ENTREVISTAS DO GRUPO A

APÊNDICE N – HORÁRIO DAS PARTICIPAÇÕES POR FURTO DE VEÍCULO MOTORIZADO NAS ZA DO DTER DE SINTRA E DTER DE ALMADA, ENTRE OS ANOS DE 2018 E 2020

APÊNDICE O – PARTICIPAÇÕES POR FURTO DE VEÍCULO MOTORIZADO, POR DIA DA SEMANA, NAS ZA DO DTER DE SINTRA E DTER DE ALMADA, ENTRE OS ANOS DE 2018 E 2020

APÊNDICE P – ANÁLISE DE PARTICIPAÇÕES DE FURTO DE VEÍCULO MOTORIZADO, POR DIA DO MÊS E POR MÊS, NAS ZA DO DTER DE SINTRA E DTER DE ALMADA, ENTRE OS ANOS DE 2018 E 2020

APÊNDICE Q – GEORREFERENCIAÇÃO DAS PARTICIPAÇÕES DE FURTO DE VEÍCULO MOTORIZADO, NAS ZA DO DTER DE SINTRA, ENTRE OS ANOS DE 2018 E 2020

APÊNDICE R – GEORREFERENCIAÇÃO DAS PARTICIPAÇÕES DE FURTO DE VEÍCULO MOTORIZADO, NAS ZA DO DTER DE ALMADA, ENTRE OS ANOS DE 2018 E 2020

APÊNDICE S – SITUAÇÕES DE REINCIDÊNCIAS NOS LOCAIS DE FURTO, NAS ZA DO DTER DE ALMADA, ENTRE OS ANOS DE 2018 E 2020

APÊNDICE T – VEÍCULOS FURTADOS POR TIPO, NAS ZA DO DTER DE ALMADA E DTER DE SINTRA, ENTRE OS ANOS DE 2018 E 2020

APÊNDICE U – COR DOS VEÍCULOS FURTADOS, NAS ZA DO DTER DE ALMADA E DTER DE SINTRA, ENTRE OS ANOS DE 2018 E 2020

APÊNDICE V – MARCA DOS VEÍCULOS FURTADOS, NAS ZA DO DTER DE ALMADA E DTER DE SINTRA, ENTRE OS ANOS DE 2018 E 2020

APÊNDICE W – SINOPSES DAS ENTREVISTAS DO GRUPO B

APÊNDICE X – QUADROS DE ANÁLISE DE CONTEÚDO DE QUESTÕES DAS ENTREVISTAS DO GRUPO B

APÊNDICE Y – PROPOSTA DE GUIÃO DE INQUIRÇÃO DE LESADO EM CASO DE OCORRÊNCIA POR FURTO DE VEÍCULO MOTORIZADO

## **ANEXOS**

ANEXO A – PROCEDIMENTO METODOLÓGICO POR QUIVY E CHAMPENHOUDT

ANEXO B – OS VINTE PAISES COM MAIOR Nº DE FURTOS DE VEÍCULO NO ANO DE 2003

ANEXO C – OS VINTE PAISES COM MAIOR Nº DE FURTOS DE VEÍCULO POR 100.000 HABITANTES NO ANO DE 2003

ANEXO D – Nº DE FURTO DE VEÍCULOS NA EUROPA ENTRE 2008 E 2018

ANEXO E – MÉDIA DOS PAISES COM MAIOR Nº FURTOS DE VEÍCULOS NA EUROPA POR 100.000 HABITANTES ENTRE 2016 E 2018

ANEXO F - EVOLUÇÃO DA CRIMINALIDADE GERAL EM PORTUGAL ENTRE 2006 E 2019

ANEXO G – GRÁFICO ILUSTRATIVO DA FREQUÊNCIA RELATIVA DE CADA GRANDE CATEGORIA CRIMINAL REGISTADA EM PORTUGAL

ANEXO H – PESO RELATIVO DOS CRIMES CONTRA O PATRIMÓNIO POR DISTRITO E REGIÃO AUTÓNOMA

ANEXO I – N° DE OCORRÊNCIAS DE FURTO NAS SUAS DIVERSAS FORMAS EM PORTUGAL entre 2006 e 2019

ANEXO J – N° DE PARTICIPAÇÕES FURTO DE VEÍCULO MOTORIZADO EM PORTUGAL ENTRE 2006 E 2019

ANEXO K – PESO RELATIVO DOS CRIMES COM MAIORES TAXAS DE PARTICIPAÇÃO EM PORTUGAL NO ANO DE 2019

## LISTA DE ABREVIATURA, SIGLAS E ACRÓNIMOS

### A

ACAP	Associação do Comércio Automóvel de Portugal
ATM	<i>Automated Teller Machine</i>

### C

CDF	Comando da Doutrina e Formação
CP	Código Penal
CPCJ	Comissões de Proteção de Crianças e Jovens

### D

DGPJ	Direção-Geral da Política de Justiça
DTer	Destacamento Territorial

### E

EMAT	Equipas Multidisciplinares de Apoio Técnico
EUA	Estados Unidos da América

### G

GNR	Guarda Nacional Republicana
-----	-----------------------------

### I

IEP	<i>Institute for Economics &amp; Peace</i>
-----	--

### L

LOIC	Lei de Organização da Investigação Criminal
------	---

### N

NIC	Núcleo de Investigação Criminal
NICB	<i>National Insurance Crime Berau</i>
NUIPC	Número Único Identificador do Processo Crime

### O

OEI	Objetivo Específico de Investigação
ONICPP	<i>Office of Neighborhood Involvement Crime Prevention Program</i>
OPC	Órgão de Polícia Criminal

### P

P.E.	Por exemplo
PC	<i>Personal Computer</i>
PJ	Polícia Judiciária

	PSP	Polícia de Segurança Pública
<b>Q</b>		
	QC	Questão Central
	QD	Questão Derivada
<b>R</b>		
	RASI	Relatório Anual de Segurança Interna
	RCFTIA	Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada
<b>S</b>		
	SEI	Serviço Estratégico de Informações
	SGSSI	Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna
<b>V</b>		
	VIN	<i>Vehicle Identification Number</i>
	VW	<i>Volkswagen</i>
<b>Z</b>		
	ZA	Zona de Ação

## INTRODUÇÃO

O presente Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada (RCFTIA), subordinado ao tema “A Investigação do Crime de Furto de Veículo Motorizado na Guarda Nacional Republicana” surge na fase final do Ciclo de Estudos Integrado relativo ao grau de Mestre em Ciências Militares, na especialidade de segurança.

Ao longo do tempo tem sido notória a constante reorganização e mudança das Forças e Serviços de Segurança face aos mais variados fenómenos sociais e tecnológicos derivados da globalização, que se assumem a uma velocidade cada vez maior. Como é normal, os fenómenos criminais não são uma exceção, e conforme refere Lourenço (2012, p. 347) “a sua análise pressupõe uma leitura ampla das dinâmicas urbanas”.

A presente investigação pretende incidir sobre a tipologia criminal do furto de veículo motorizado, de forma a compreendê-lo, analisá-lo e caracterizá-lo, para que possamos verificar se a atuação da GNR se traduz numa resposta eficaz e eficiente.

O furto de veículo deixou de se considerar um mero crime material, contra um determinado património, pois o seu impacto vai muito além disso. O sentimento de insegurança e incómodo causado à sociedade moderna e volátil demonstra precisamente que um veículo é parte integrante do quotidiano, independência e sobrevivência económica do cidadão (Longman, 2006). Embora este seja um tipo de crime que tenha uma preocupação imediata para o proprietário (não só o legítimo proprietário como o indivíduo ao qual o veículo sujeito a viciação foi vendido), enforma também uma implicação financeira para as companhias de seguros, culminando na diminuição da reputação dos fabricantes de automóveis (CDF, 2021).

Além do referido, as grandes fontes de receita adquiridas através da criminalidade automóvel podem ter um impacto brutal na indústria automóvel. O mercado ilícito de peças e veículos furtados colocam os condutores em situações de risco, na medida em que estas peças obtidas de forma ilícita poderão encontrar-se abaixo dos padrões de segurança exigidos (CDF, 2021).

Por conseguinte, constitui-se como uma atribuição da Guarda o “desenvolvimento de ações de investigação criminal e contraordenacional que lhe sejam atribuídas por lei, dele delegadas pelas autoridades judiciais ou solicitadas pelas autoridades administrativas”<sup>1</sup>, o

---

<sup>1</sup> Conforme a al. e) do Art.º 3º da Lei n.º 63/2007, de 6 de novembro.

que acaba por sensibilizar-nos para este tipo de missões vistas como secundárias, mas que podem e devem ir ao encontro da Missão Geral da instituição.

Revela-se assim de particular pertinência a elaboração de uma caracterização dos diferentes elementos que compõe o crime, desde a janela temporal, *modus operandi*, local ou tipo de veículos furtados. Além da análise documental das ocorrências em sede do dispositivo territorial, nomeadamente nas zonas de ação do DTer Almada e DTer Sintra, procurou-se obter informação junto dos seus autores. O cruzamento de toda esta informação permite a caracterização do crime, numa outra dimensão e grau de certeza contribuindo para o enriquecer do conhecimento da Guarda Nacional Republicana e para a adoção de medidas de prevenção e combate à prática criminal.

Numa fase inicial, antes da abordagem propriamente dita, foi necessário estipular aquilo que se designa como a Questão Central, ou seja, a questão que irá ser o pilar central do trabalho, e que após o seu término será respondida. Desta forma, a Questão Central proposta é **“Qual é o papel da Guarda Nacional Republicana na repressão do Crime de Furto de Veículo Motorizado nas Zonas de Ação do Destacamento Territorial de Sintra e Almada?”**.

Considerando que no processo de investigação foi necessário estipular objetivos para direcionar o nosso estudo e garantir a correta abordagem ao tema, na “procura da verdade e da identidade científica que nunca foram por natureza imediata e tiveram usualmente dimensões circunscritas, tanto ao nível do tempo como ao nível do espaço” (Rosado, 2015, p. 27). Os objetivos de investigação dividem-se, nomeadamente, em objetivo geral e nos objetivos específicos. Estes dois conceitos distinguem-se na medida em que existe uma convergência dos objetivos específicos no cumprimento do objetivo geral. Constitui-se assim como objetivo geral de investigação: Caracterizar o Crime de Furto de Veículo Motorizado na Zona de Ação do DTer de Almada e no DTer de Sintra. Foram delineados objetivos específicos de investigação:

OEI1: Perceber e comparar o impacto do Crime de Furto de Veículo Motorizado em Portugal, especificamente, na ZA do DTer de Sintra e DTer de Almada;

OEI2: Identificar as características dos veículos com maior incidência criminal;

OEI3: Identificar as finalidades inerentes aos furtos de veículo;

OEI4: Mencionar a janela temporal com maior incidência do número veículos furtados;

OEI5: Analisar e identificar o *modus operandi* no Crime de Furto de Veículo Motorizado;

OEI6: Identificar medidas a tomar com vista em prevenir e reprimir este tipo de fenómeno criminal.

A presente investigação, encontrando-se dividida em três capítulos, articulados entre si, visando atingir os objetivos propostos. O primeiro capítulo reporta-se à informação relativa à metodologia utilizada para dar forma à investigação. Neste capítulo, são apresentadas as questões de investigação que servem de guias ao conhecimento científico, modelo de análise, estratégia de investigação, procedimento metodológico, técnicas utilizadas na recolha de dados, respetiva amostragem e análise de dados.

No capítulo seguinte expõe-se o tema principal da nossa investigação. Esta exposição inicia-se por uma vertente legal, onde se escrutina e distingue a figura penal do crime de Furto de Veículo, bem como as competências de investigação plasmadas no ordenamento jurídico português. Adicionalmente, procura-se dar a conhecer algumas das principais caracterizações e estudos relacionados com o furto de veículo motorizado e a sua investigação, submergindo nas suas componentes de tempo, espaço e natureza do objeto do furto. Ainda neste capítulo, a atenção recairá sobre algumas das principais teorias associadas ao crime de Furto de Veículo Motorizado, num plano de prevenção e de investigação criminal.

Para finalizar, no capítulo 3, será tratada a análise e correlação das entrevistas com a teorização. Neste capítulo será apresentado e analisado todo o conteúdo relativo a cada um dos blocos de questões realizadas às várias entidades com um vasto conhecimento sobre a temática em estudo, bem como aos autores do crime, recorrendo-se para tal a inquéritos por entrevista.

Em suma, a presente investigação pretende realizar uma retrospeção assente numa análise crítica e detalhada do crime propriamente dito, de forma a apresentar respostas o mais próximo possível da realidade, que se constituam como bons elementos de trabalho para abordagens futuras ao tipo de ilícito em questão, tendo por base dados reais e atuais.

# CAPÍTULO 1 – METODOLOGIA, MÉTODOS E MATERIAIS

## 1.1. Questões de Investigação e Modelo de Análise

Na abordagem a qualquer tema, o primeiro grande problema que se coloca ao investigador é o simples detalhe de saber como iniciar corretamente o seu trabalho (Quivy & Campenhoudt, 2005). Para Marconi e Lakatos (2003) o problema consiste num enunciado claramente explicado, compreensível e operacional, cuja resolução poderá passar por uma pesquisa através de processos científicos. A validade científica do problema identificado pode ser colocada em causa com base no facto de este poder ser enunciado ou não através de uma pergunta que será traduzida na Questão Central (QC) da nossa Investigação (Marconi & Lakatos, 2003).

Procurou-se assim numa fase primária, definir a seguinte Questão Central: “Qual é o papel da Guarda Nacional Republicana na repressão do Crime de Furto de Veículo Motorizado nas Zonas de Ação do Destacamento Territorial de Sintra e Almada?”.

Após a delimitação da Questão Central, foi pertinente a construção de questões derivadas que concorressem para a melhor compreensão da investigação. Estas são utilizadas como auxiliares ou apoios no processo de investigação, e através das suas respostas vamos ter a possibilidade de tirar conclusões que nos permitem chegar mais facilmente à resolução da nossa Questão Central. Foram consideradas seis questões derivadas:

QD1: “Qual é o impacto deste fenómeno criminal na ZA do DTer Sintra e do DTer Almada?”

QD2: “Quais são as características dos veículos com maior incidência criminal?”

QD3: “Quais são as finalidades inerentes ao furto de veículo?”

QD4: “Qual é a janela temporal onde o crime de furto de veículo assume maior expressão?”

QD5: “Qual é o *modus operandi* na prática deste tipo de crime?”

QD6: “Que medidas devem ser adotadas para reprimir o Crime de Furto de Veículo Motorizado?”

Ao longo do desenrolar do processo de investigação verificou-se que o Modelo de Análise<sup>2</sup> surge na sequência da revisão de literatura, quando se dispõe de todos os elementos essenciais ao estudo, desde o domínio conceptual ao metodológico (IESM, 2015). Aos olhos

---

<sup>2</sup> Consultar o quadro n.º 1 pertencente ao Apêndice A, explicativo do Modelo de Análise.

de Quivy e Champenhoudt (2005, p. 109), o Modelo de Análise “constitui a charneira entre a problemática fixada pelo investigador, por um lado, e o seu trabalho de elucidação sobre um campo de análise forçosamente restrito e preciso, por outro”. Numa primeira fase foram traçados os principais objetivos da investigação, bem como cada uma das questões correspondentes a cada objetivo. Posto isto, o modelo de análise foi delineado tendo por base duas componentes distintas, mas complementares entre si, e que nos orientassem às melhores respostas e objetivos inicialmente colocados. Por conseguinte, dividiu-se o estudo em Enquadramento Teórico e Conceptual, por um lado, e por outro em Análise de Resultados que se traduziu na análise das entrevistas realizadas e respetiva correlação com a teorização estudada.

## **1.2. Estratégia de Investigação, método de abordagem e desenho de pesquisa**

No plano procedimental, foi necessário delimitar um procedimento metodológico a seguir. Este, tem por finalidade compreender e garantir a articulação entre a bagagem teórica que serviu de suporte à investigação e o trabalho de observação (Quivy & Champenhoudt, 2005). Visando essa garantia, foi utilizado o Procedimento Metodológico proposto por Quivy e Champenhoudt (2005)<sup>3</sup>. Este procedimento encontra-se dividido por três atos, que por sua vez se encontram segmentados em sete etapas distintas, mas perfeitamente articuladas entre si.

Para a prossecução da investigação, decidiu-se pela adoção de uma estratégia de investigação mista, onde foi possível recolher, analisar, integrar ou relacionar dados qualitativos e quantitativos num único estudo, ou em diversas fases da mesma investigação (Creswell, 2009). Esta estratégia de investigação foi uma das peças fundamentais neste estudo, permitindo chegar além do que uma simples abordagem qualitativa ou quantitativa. Através da integração da estratégia qualitativa e quantitativa assegurou-se dois pontos fulcrais para o tratamento e análise dos dados e informação: primeiramente na confirmação dos dados; e o segundo no carácter de complementaridade dos mesmos (Paranhos, Filho, Rocha, Júnior & Freitas, 2016).

Ao método científico poderá ser reconhecida inúmeras características, no entanto, a sua replicabilidade através do desenvolvimento de diferentes estratégias é, sem sombra de dúvidas uma das mais distintas (IESM, 2015). Conforme Rosado (2015, p.77) “as metodologias enformam os métodos, que, neste perfilhamento, constituem, por sua vez, um

---

<sup>3</sup> Consultar a Figura 9, presente no Anexo A.

conjunto de técnicas que determinam o sentido orientado de uma investigação”, desta forma, foi adotado o método indutivo, baseado na experiência onde existe um ponto de partida do particular para o panorama geral, na procura do padrão.

Os autores Marconi e Lakatos (2003) defendem que o processo metodológico indutivo pode ser dividido em três fases: 1) A observação dos fenómenos, onde se priorizou a observação dos factos realizada de forma indireta através das entrevistas a vários comandantes das ZA e reclusos e se procede a uma análise com o objetivo de identificar factos; 2) A descoberta da relação entre factos adquiridos ao longo das entrevistas, caracterizada pela comparação e interpretação destes já observados de forma indireta, correlacionando-os com a teoria; 3) A generalização da relação de padrão verificado anteriormente, versado ao longo da análise das entrevistas, correlação com a teoria e nas conclusões da investigação. Desta forma, o método indutivo contribuiu em larga escala na procura de um padrão de atuação criminal a toda uma classe de acontecimentos ou população visada. Deve-se, no entanto, reter que estamos a trabalhar com padrões probabilísticos, que poderá ter associada uma determinada margem de erro, que será tanto maior quanto menor for o tamanho da amostra (Freixo, 2011).

Em termos de desenho de pesquisa, foi adotado o Estudo de Caso que, segundo a opinião de Yin (2001), deve ser utilizado quando: 1) se colocam questões do tipo "como" e "porquê", traduzido pelos padrões de motivações e métodos de furto desconhecidos; 2) o investigador assume um controlo deficitário sobre os eventos e; 3) quando o foco se encontra em fenómenos contemporâneos inseridos em algum contexto da vida real, tal como acontece na realidade presenciada das ZA em estudo.

### **1.3. Técnicas de Recolha de dados**

Vulgarmente encontramos as mais variadas opiniões e considerações relativamente às técnicas de recolha de dados, e até há quem as hierarquize por uma ordem de aplicabilidade e favorecimento à investigação. Freixo (2011, p. 192) destaca várias técnicas como primordiais no que concerne à recolha de informação, entre as quais: a entrevista, a observação e o questionário, admitindo a existência de outros, mas como derivados da observação.

O processo de recolha de dados teve o seu início com a elaboração do enquadramento teórico, onde imperou a pesquisa nas variadas fontes de informação. Foram utilizadas fontes de natureza física e digital (livros, artigos científicos, teses e dissertações), o que permitiu

não só garantir a efetiva recolha dos dados necessários e intervenientes ao longo da investigação, como também a localização de fontes de dados igualmente importantes para o trabalho (Saumure & Given, 2008).

No plano do trabalho de campo, dada a natureza mista da abordagem, houve lugar a dois pontos: primeiramente através de uma pesquisa documental, onde houve uma incidência sobre os registos oficiais em termos de ocorrências presentes nos autos de notícia e de denúncia lavrados pelos próprios militares, relatórios e matrizes de registo criminal; num outro ponto, a pesquisa não documental, segundo a qual se recorreu à realização de entrevistas. Para o efeito, procedeu-se à divisão dos entrevistados em dois grupos distintos: Grupo A, composto pelos comandantes de Destacamento (4 indivíduos), Subdestacamento (2 indivíduos) e Posto Territoriais (1 indivíduo) nas ZA de Sintra e Almada; Grupo B, formado por 9 indivíduos condenados pelo crime em análise pertencentes aos Estabelecimentos Prisionais de Caxias e do Linhó. A criação de dois grupos distintos de entrevistados tem como objetivo abranger diferentes pontos de vista sobre o fenómeno criminal. Assim, pretende-se ter uma visão do crime que vai desde a sua origem ao patamar operacional de repressão do furto de veículo motorizado na GNR.

Foi também realizada uma entrevista exploratória ao Sr. Coronel de Infantaria João Nortadas, que na qualidade de Diretor da Direção de Investigação Criminal da GNR em muito contribuiu para o esclarecimento algumas dúvidas relacionadas com o tema em estudo, enriquecendo o estudo em análise.<sup>4</sup>

Na realização de entrevistas, procedeu-se à elaboração de entrevistas semiestruturadas, onde as questões foram colocadas com o desenrolar da conversa através de questões-guia de forma a aumentar a abertura do diálogo<sup>5</sup>. Conforme Pardal e Correia (1995) a conduta do investigador pautou-se por encaminhar o inquirido para os objetivos da entrevista, sendo essa a sua finalidade. Para auxiliar o papel do investigador, foi elaborado um guião de entrevista destinado a orientar o desenvolvimento da entrevista, com a finalidade de extrair a máxima informação possível sobre a perpetração do crime, bem como a caracterização das medidas adotadas e caracterização do crime de furto de veículos nas duas zonas em estudo.

Para a aplicabilidade das entrevistas aos autores dos crimes, foi necessária a elaboração de uma Carta de Apresentação<sup>6</sup> com o respetivo pedido de autorização ao Sr.

---

<sup>4</sup> Consultar o Apêndice B.

<sup>5</sup> Consultar os Apêndices C, D.

<sup>6</sup> Consultar o Apêndice E.

Diretor Geral de Reinserção e Serviços Prisionais<sup>7</sup>, explicando a justificação, finalidade, metodologia e incidência do estudo a ser aplicado em contexto prisional. Após a autorização de aplicação do estudo nos estabelecimentos prisionais de Caxias, Linhó e Lisboa, procedeu-se à realização da Declaração de Consentimento Informado<sup>8</sup>, a ser preenchida pelo entrevistado (indivíduo condenado pelo crime), previamente à entrevista. Devido à amostra em questão, procurou-se garantir o anonimato dos participantes, garantindo o sigilo profissional através da assinatura da declaração. Como forma de garantir a confidencialidade dos dados, em momento algum da investigação se irá juntar as Declarações de Consentimento Informado (colocadas em envelopes devidamente timbrados) dos participantes com as entrevistas individualmente realizadas a cada um dos participantes. Tais procedimentos foram adotados para ressaltar toda a componente ética requerida pela Coordenação Científica da Academia Militar.

Sem prejuízo da elaboração do RFCTIA ser referente ao 5º ano do ciclo de estudos, esta é uma investigação que já contempla algum precedente no que concerne ao tratamento e recolha de dados. A recolha dos dados teve o seu início no ano de 2018, com a elaboração de uma outra investigação no âmbito da mesma temática aplicado ao Destacamento Territorial de Almada. Este foi o primeiro passo para a recolha de informação dada como pertinente e que transitou para esta investigação, mais robusta e com outro grau de abrangência. Todo o trabalho do precedente possibilitou uma abordagem mais incisiva em matérias consideradas de maior ênfase para a investigação, que teve o seu maior enfoque no período compreendido entre setembro de 2020 e março de 2021. As entrevistas realizaram-se ao longo do mês de fevereiro, março e abril de 2021, dadas as restrições sanitárias a respeitar derivadas da pandemia gerada pela COVID-19.

#### **1.4. Amostragem**

No decorrer da aplicação das entrevistas, foi necessário selecionar o nosso grupo segundo o qual constituiria a nossa amostra. Esta necessidade provém da impossibilidade de atingir um universo desta dimensão num tipo de investigação como esta. Presumivelmente, o desejável foi que os dados resultantes dessa amostra, realizada através da sua recolha, espelhassem de alguma forma os do grupo ou do universo. Estes devem, preferencialmente, ser utilizados com base em intervalos de confiança para os quais essa representação é de

---

<sup>7</sup> Consultar o Apêndice F.

<sup>8</sup> Consultar o Apêndice G.

facto calculada (Yin, 2001). Para a seleção da amostra procurou-se obedecer aos critérios da validade e confiabilidade. A validade é comprovada quando as características da amostra representam as mesmas características da população originária (Cooper & Shindler, 2003), sendo garantida na amostra do presente estudo através do facto de se tratar de indivíduos que, em algum momento da sua vida, cometeram um furto de um veículo motorizado.

Em relação ao critério da confiabilidade da amostra, esta surge associada à ideia de consistência (Paiva Júnior, Leão & Mello, 2011). Seguindo este raciocínio, os autores Cooper e Schindler (2003) definem que a confiabilidade pode ser traduzida em três critérios: estabilidade, ou seja, a segurança de que os resultados serão consistentes, pelo mesmo investigador e utilizando os mesmos instrumentos; a equivalência, onde diferentes observadores de um mesmo fenómeno analisam de forma equivalente; e, finalmente, a consistência interna, que se refere ao facto de todas as partes de um instrumento avaliarem a mesma característica. O critério da confiabilidade foi atendido, na medida em que o presente estudo seguiu a linha de pensamento no processo de amostragem de outras investigações aplicadas em países com elevadas taxas de veículos furtados, como os Estados Unidos da América (EUA) e o Canadá. Além dos moldes da amostragem e instrumentos utilizados serem semelhantes, também os resultados foram semelhantes, o que, uma vez mais, vem confirmar o cumprimento deste critério no processo de amostragem.

Desde o início que este estudo procurou destacar-se pelo olhar distinto sobre a temática em questão. A amostragem versa em si própria esse olhar diferenciador, onde não só se procurou entrevistar elementos das forças de segurança, que lidam diariamente com este fenómeno criminal, como também se procura dar respostas pelos seus perpetradores, tendo a complementaridade de autos de notícia, de denúncia e respetivos aditamentos referentes aos veículos furtados no período compreendido entre o ano de 2018 e 2020. Neste âmbito, as entrevistas incidem também sobre uma amostra de 9 indivíduos que se encontram a cumprir pena de prisão efetiva, autores de furto de veículo (Grupo B). Sendo muitas das vezes um crime de preparação, são poucos os indivíduos que se encontram a cumprir pena unicamente pela perpetração de crime de furto de veículo. Por conseguinte, foi necessário aumentar abrangência da nossa amostra para crimes de furto e furto qualificado, onde estivesse incluído o veículo como elemento furtado.

Procurou-se entrevistar os Comandantes dos Destacamentos Territoriais das zonas de Sintra e de Almada, os Comandantes do Subdestacamento Territorial de Sintra e o Comandante do Posto Territorial da Costa da Caparica, perfazendo um total de 7 indivíduos (Grupo A). Estas entrevistas tiveram como finalidade auxiliar a correta caracterização do

crime de furto de veículo motorizado nas duas zonas de ação bem como identificar medidas que possam vir a ser aplicadas no futuro com vista a mitigar este fenómeno criminal.

### **1.5. Análise de Resultados**

Sendo o trabalho desenvolvido no sentido de uma abordagem mista, transportou na sua génese um procedimento de recolha, análise e combinação de técnicas qualitativas e quantitativas, num só desenho de pesquisa (Creswell & Clark, 2011). Neste sentido, a recolha e análise de informação ao longo da revisão de literatura contribuiu, em larga escala, para complementar todo o trabalho de campo realizado, versado na parte empírica da investigação. Conforme Paranhos, Filho, Rocha, Júnior e Freitas (2016) a ciência tem como objetivo descrever, interpretar, explicar e antecipar a realidade. Daí a necessidade de intercalar entre as abordagens qualitativa e quantitativa, culminando num procedimento misto, o que permite chegar a respostas mais céleres à problemática.

No mesmo seguimento, houve ainda a necessidade de proceder à análise do conteúdo das entrevistas realizadas. Para Minayo (2001) a análise de conteúdo vai além de um mero conjunto de técnicas, constituindo-se na análise de informações sobre o comportamento humano, que possibilita uma aplicação bastante variada. Para a análise de conteúdo das entrevistas foi adotada a organização segundo Bardin (2006) dividida em três grandes fases: 1) a pré-análise, que corresponde a toda a parte anterior à elaboração das entrevistas, desde a revisão de literatura à preparação das mesmas; 2) exploração do material, correspondente ao capítulo 3, ou seja, a descrição e contextualização do conteúdo da entrevista com a temática em causa; 3) o tratamento dos resultados, inferência e interpretação, a que também corresponde o capítulo 3 e conclusões, destinado ao exercício reflexivo e crítico através da correlação e resposta às questões de investigação.

O presente RCFTIA teve na sua base de redação o suporte do *Microsoft Office Word 2016*, com o auxílio do programa *XMind*, que auxiliou em grande parte da esquematização de ideias, gestão da informação e guia na investigação. Para a correta elaboração de referências bibliográficas e citações foi ainda utilizado o *software Mendeley*. A elaboração de registos do tipo *crime mapping* e georreferenciação foram efetuados através da plataforma SIIOP, sendo ainda a análise e organização de matrizes ou dados referentes aos autos de notícia, de denúncia e aditamentos tratados através do *software Microsoft Office Excel 2016*.

## CAPÍTULO 2 – ENQUADRAMENTO TEÓRICO: DO CRIME DE FURTO DE VEÍCULO MOTORIZADO

### 2.1. Enquadramento Legal

Podemos encontrar a figura do veículo motorizado presente naquele que é o Manual de Preenchimento Modelo 262/DGPJM/DSEJI de 05FEV10, onde são estipuladas as definições dos crimes para os efeitos estatísticos e respetivos critérios de notação em vigor na Guarda Nacional Republicana. Neste sentido são considerados veículos motorizados todos os veículos terrestres munidos de motor próprio, ainda que de pequena cilindrada, que possam ser utilizados usualmente para locomoção de passageiros ou transportar mercadorias, não sendo contemplado para o efeito máquinas industriais ou agrícolas (DGPJ, 2010).

De igual forma, o crime de Furto de Veículo Motorizado não se encontra autonomizado no nosso Código Penal (CP), podendo ser classificado como uma realidade parcial dos crimes tipificados, ou seja, observado como uma categoria parcial correspondente às categorias coexistentes dos crimes tipificados (artigos autónomos). Por sua vez torna-se importante, numa primeira fase, abordar o crime de furto, explanado no artigo 203º do CP, seguido do crime de furto qualificado (artigo 204º do CP) e furto de uso de veículo (artigo 208º do CP). Devemos abordar o primeiro destes, por forma a compreender o que é legalmente um crime de furto, bem como a sua natureza jurídica e os dois últimos por serem usualmente as acusações deduzidas contra os perpetradores deste tipo de ilícito.

Ainda antes de entrarmos na abordagem ao crime de furto, deve-se efetuar um esclarecimento prévio e distinguir o que é vulgarmente denominado por “*carjacking*” daquilo que é o âmbito desta investigação. O crime de Roubo (de Veículo) tem sido a tradução legal que o ordenamento jurídico português prevê para a expressão americana “*carjacking*”, encontrando-se previsto no artigo 210º do CP. O crime de furto é operado pela subtração e caracteriza-se pela entrada de um objeto na esfera patrimonial do agente ou terceiros, ficando na sua disponibilidade sem a vontade do proprietário do objeto furtado, constituindo-se como um crime de execução instantânea e que tem por objetivo a intenção de apropriação de coisa alheia. Este é um crime de natureza semipública, ou seja, para que o processo penal seja promovido é necessário que o ofendido apresente queixa, tendo o mesmo nos termos do nº 1 do artigo 115º do CP um prazo máximo de seis meses após

conhecimento do facto para a realizar. Contudo, este crime deixa de ter natureza semipública assumindo natureza particular em casos excepcionais (por exemplo se o furto for perpetrado por cônjuge ou parente até 2º grau da vítima, se a coisa furtada for de valor diminuto e de utilização imediata e indispensável ao agente ou se ocorrer em estabelecimento comercial) descritos no artigo 207º do CP.

Podemos então destacar duas grandes diferenças entre o roubo de veículo, vulgo “*carjacking*”, e o furto de veículo motorizado. Primeiramente, a violência ou ameaça empregue no caso do roubo, através do perigo iminente para a integridade física, ou para a vida da vítima em questão na impossibilidade de esta poder resistir. Por outro lado, e, não obstante do crime de roubo ser um crime contra a propriedade, o elemento pessoal aqui visado tem no mesmo uma particular relevância, pois com a sua prática, é posta em causa não só a liberdade, como também a integridade física ou até mesmo a própria vida da vítima (ASAPOL, 2016).

Há cada vez mais uma tendência para a afirmação dos Direitos do Homem como princípio basilar das sociedades modernas, bem como um reforço das dimensões éticas do Estado, onde a proporcionalidade, adequabilidade e necessidade são princípios orientadores que devem sempre presidir à aplicação da pena<sup>9</sup>. A sua determinação neste tipo de crime é também tida em conta de acordo com esses mesmos princípios, sendo, na sua maioria, deduzido o crime de furto de uso de veículo e em alguns casos o crime de furto qualificado.

O crime de furto qualificado, explanado no artigo 204º do CP, refere que incorre neste quem nos termos da alínea a) do nº 1 deste artigo, furtar coisa alheia de valor elevado, concorrendo para uma pena de prisão efetiva até cinco anos ou com pena de multa até 600 dias. Neste tipo de crime o legislador motiva-se pela prevenção de lesão de outros bens jurídicos essenciais para a população, daí ser um crime com uma moldura penal superior ao crime de furto simples e furto de uso de veículo. Relativamente ao crime de furto de uso de veículo, presente no artigo 208º do CP, incorre na prática deste quem “utilizar automóvel ou outro veículo motorizado, aeronave, barco ou bicicleta, sem autorização de quem de direito” sendo punido “com pena de prisão até dois anos ou com pena de multa até 240 dias”. Neste âmbito destaca-se a punibilidade da tentativa, bem como o procedimento criminal por queixa ou acusação particular (conforme o nº 2 e nº 3 do artigo 208º do CP).

O crime de furto de uso de veículo não é um crime de execução permanente, cessando quando o agente “abrir mão” da coisa furtada, deixando-a regressar à esfera patrimonial do

---

<sup>9</sup> Conforme o preâmbulo Decreto-Lei nº 48/95 de 15 de março

lesado. Ao contrário do crime de furto, no crime de furto de uso o autor pretende apropriar-se do objeto furtado apenas por um tempo, beneficiando do seu uso e não de forma permanente como no caso do crime de furto tipificado no artigo 203º do CP, tendo apenas em comum a apropriação de bem alheio sem consentimento do proprietário. Podemos deste modo definir que a mera utilização de um veículo contra a vontade de quem é de direito, é por si só passível de integrar no conceito de crime de furto de uso de veículo. Esta tese não é atual, sendo também defendida por Carlos Alegre na sua análise ao antigo artigo 304º do CP, onde aborda uma clara distinção entre *furtum usus* e *furtum rei*. Quando falamos em *furtum usus*, estamos a considerar a que não existe uma apropriação definitiva, não existindo uma intenção por parte do autor em incorporar o objeto na sua esfera patrimonial. Neste caso, o objeto é utilizado com a finalidade única do mero uso, numa ótica de proveito e utilização temporária para si mesmo (Alegre, 1988). Por outro lado, no *furtum rei*, o crime consuma-se através de apropriação do objeto em si próprio, passando este a figurar na esfera patrimonial do respetivo agente perpetrador (Alegre, 1988).

Olhando ainda para o fim pretendido do autor, este constitui-se como um ponto fundamental para a sentença e enquadramento na tipologia criminal adequada. Vejamos por exemplo a situação em que um indivíduo furta um determinado veículo com o objetivo de se apoderar definitivamente do mesmo, visando a não restituição ou abandono. Neste caso já não estamos perante um crime de furto de uso de veículo (artigo 208º do CP) mas sim de um crime de furto (artigo 203º do CP) ou furto qualificado (artigo 204º do CP), em função, por exemplo, do valor do veículo furtado. Assim, as condutas tipificadas como furto, no caso de veículos motorizados, podem ser subsumíveis em vários ilícitos criminais, como já foi abordado, dado que esta figura abrange tanto o furto com intenção de apropriação como o do simples uso sem o consentimento do proprietário (DGPJ, 2010). Existem casos em que um agente poderá ser condenado por uma das três tipologias distintas: crime de furto, furto qualificado ou com o crime de furto de uso de veículo, todos eles tipificados no CP. Neste âmbito, cabe ao magistrado enquadrar a conduta criminal de um determinado agente da prática de um crime numa das previsões legais anteriormente abordadas.

É de salientar que a tentativa não se encontra incluída no leque dos requisitos classificativos do furto de veículo motorizado, ou seja, no caso do OPC verificar a existência de arrombamento da porta ou janela tanto pode ter havido a tentativa do furto do veículo ou de objetos do seu interior, como também pode ter existido uma mera intenção de causar danos. Além das figuras penais acima explicadas, de acordo com o PDGNR M 1-03 Manual de Furto, Tráfico e Viciação de Veículos da GNR, existem outros crimes com uma estreita

relação com este tipo de objeto do furto dos quais é possível destacar o Abuso de Confiança (artigo 205º do CP), a Recetação (artigo 231º do CP), a Falsificação de Documentos (alínea a) do artigo 255º, conjugado com a alínea a), do nº1, do artigo 256º do CP) e a Associação Criminosa (artigo 299º do CP) (CDF, 2021).

Na área das competências de investigação, a traduzida pela Lei nº. 49/2008 de 27 de agosto que aprova a Lei de Organização da Investigação Criminal (LOIC), vem definir a Guarda Nacional Republicana como um dos três órgãos de competência genérica em sede de investigação criminal<sup>10</sup>. Esta competência genérica ganha relevo com o disposto no seu artigo 6º, onde o legislador assume ser “da competência genérica da Guarda Nacional Republicana e da Polícia de Segurança Pública a investigação dos crimes cuja competência não esteja reservada a outros órgãos de polícia criminal e ainda dos crimes cuja investigação lhes seja cometida pela autoridade judiciária competente para a direção do processo”. Verificamos assim a possibilidade da GNR e da PSP investigarem o crime de furto de veículo motorizado. Desta capacidade de deferir em outros OPC de competência genérica, importa ainda salientar o conjunto de crimes cuja responsabilidade da investigação apenas recaí sobre a Polícia Judiciária (PJ). Assume assim a competência reservada da PJ a investigação dos crimes plasmados no nº 2 (neste caso não podem ser deferidos) e nº 3 do artigo 7º da LOIC. Neste lote de crimes pertencentes à competência reservada da PJ que podem ser deferidos por autoridade judiciária competente<sup>11</sup>, encontramos plasmados vários crimes relacionados com o furto de veículo, como o tráfico e viciação de viaturas, falsificação ou contrafação de livretes, registos de veículos e certificados de matrícula.

Por conseguinte, e na aceção do legislador, tal ação não poderá ser aplicada em determinados casos que se encontram perfeitamente delineados na letra da lei, onde se salienta a especial complexidade da investigação, a forma altamente organizada ou dimensão transnacional da concretização dos factos, bem como o conhecimento e especialidade técnica requerida na investigação.

## **2.2. Da Teoria ao Crime**

### **2.2.1. Teoria das Atividades Rotineiras**

A teoria das atividades rotineiras teve a sua criação no final da década de 1970, sendo considerada uma das principais teorias da explicação dos níveis de criminalidade até aos dias

---

<sup>10</sup> Conforme o nº 1 do Art.º 3º da Lei n.º 49/2008, de 27 de agosto

<sup>11</sup> Conforme o Art.º 8º da Lei n.º 49/2008, de 27 de agosto

de hoje. Nesta teoria, os autores Cohen e Felson (1979, p. 590) definem que “a probabilidade de uma violação acontecer num determinado local e determinado momento pode ser vista como uma função da convergência de potenciais criminosos e alvos adequados na ausência de guardiões capazes”. Verifica-se assim a existência de três condições necessárias que sustentam a gênese desta teoria e constituem por sua vez o Triângulo do Crime.

Segundo Lopes (2009) podemos considerar como ofensor provável, um qualquer indivíduo que seja suscetível de cometer um crime. Este autor destaca ainda que um alvo adequado é algo ou alguém passível de sofrer um ataque. Importa ressaltar que quando falamos de um guardião capaz, não estamos necessariamente a referir-nos à figura prerrogativa das Forças de Segurança. De acordo com Felson (2002) cit. in Rebocho (2016), esta figura poderá ser associada a um suposto supervisor do crime, ou seja, alguém cuja sua simples presença ou proximidade poderá ser um fator de desencorajamento da prática criminal.

Em suma, entende-se que a Teoria das Atividades Rotineiras relaciona-se com o Furto de Veículo Motorizado na medida em que procura dar respostas aos níveis de criminalidade existentes, compreendendo-os, conceptualizando-os e garantindo a sua prevenção com base em três pressupostos: Primeiramente, o ofensor pretende garantir uma vantagem evitando sempre a dor, comprovado pela situação em que a existência de um guardião capaz é suficiente para o impedir de agir; Depois, a ideia de que as oportunidades para um determinado indivíduo furtar um determinado veículo nascem das atividades existentes no quotidiano e; Para finalizar, as alterações das rotinas diárias são, por sua vez, traduzidas em alterações na vertente criminal (Felson, 2002 cit. in Rebocho, 2016).

### **2.2.2. Teoria da Escolha Racional**

A gênese da teoria da escolha racional tem o seu lugar ao longo da década de 1980, assumindo um lugar representativo daquela que é a apropriação do homem em sede da ciência comportamental (Dassan, Gil & Fonseca, 2016). O seu crescimento foi evidente ao nível da economia e gestão, onde grande parte dos desenvolvimentos se desenrolam em torno dos processos de tomada de decisão das pessoas. Nesta teoria, essa tomada de decisão entre as várias alternativas disponíveis é tratada individualmente, com base na natureza de retorno de carácter emocional ou monetária (Martinho, Ferreira & Sousa, 2013).

Segundo Newburn (2007, p. 281) esta teoria tem como finalidade “o estudo da razão pela qual determinados indivíduos decidem comportar-se de determinadas formas, em

determinadas circunstâncias”. Podemos verificar que o estudo desta teoria está intimamente ligado ao estudo da razão, tendo sido aplicada à criminologia por Cornish e Clarke (1986), esclarecendo que o cerne do comportamento criminal está associado ao resultado das diferentes escolhas do autor do crime. Os autores salientam que os diversos fatores psicossociais vêm influenciar todo o desenrolar do processo racional, acabando por facilitar ou dispô-lo a um possível envolvimento no mundo do crime (Clarke, 1987).

Segundo Baert (1997) o comportamento criminal pode ser definido por quatro tópicos fundamentais inerentes a um determinado indivíduo: a) a premissa de intencionalidade; b) a premissa da racionalidade, onde o indivíduo reúne informações necessárias que calculem e fundamentem as suas convicções, diminuindo as consequências negativas do crime (associados ao estudo do local ou do veículo a furtar); c) a distinção entre incerteza e risco, associada às percepções probabilísticas que o indivíduo realiza *a priori* da concretização do crime e; d) a distinção entre ação estratégica e ação independente, onde no desenrolar do crime o indivíduo consegue optar livremente entre as questões delineadas na sua estratégia ou é obrigado a agir de acordo com uma e só uma escolha.

### **2.2.3. Teoria dos Padrões Criminais**

No seguimento das duas teorias anteriormente apresentadas encontramos a teoria dos padrões criminais. De acordo com Brantingham e Brantingham (2017), o crime não ocorre de forma aleatória ou uniforme no tempo, no espaço ou na sociedade. Conforme refere Rebocho (2016, p. 480) as “localizações dos alvos e dos ofensores variam de acordo com a hora do dia, com as características dos alvos específicos, os locais e situações que rodeiam os alvos”. Destaca-se assim também três dos principais elementos do crime, o tempo, o espaço e o alvo. Das figuras de tempo, espaço e sociedade (alvo) e, realizando a sua transfiguração para a linguagem criminal, pode-se verificar que a concentração do crime em locais e janelas temporais específicas culmina na constituição de três conceitos basilares nesta teoria: 1) *Hotspots*, designadamente os locais com maior incidência criminal; 2) *Hot times*, leia-se as janelas temporais onde o crime tem maior incidência e; 3) *Hot products*, sendo estes os produtos ou alvos com maiores taxas de atratividade ou vulnerabilidade (Clarke, 1999; Cozens, 2014; Sherman, 1995).

Para que um crime ocorra é necessário que a vítima e o ofensor se cruzem, em algum momento da sua vida, no tempo e no espaço. Os padrões de movimento, o estilo de vida ou a prática de determinadas atividades são as razões mais comuns para que uma pessoa se torne

vítima, porém existem situações nas quais o ofensor pode procurar a vítima ou um alvo específico para cometer o crime (Brantingham & Brantingham, 2017). Esta ideia é reforçada por Santos (2017) que refere que os eventos criminosos tendem a ocorrer em locais onde o espectro de atividades do ofensor coincide com o local habitual das vítimas ou dos alvos. Apesar de aliciante, a padronização criminal por vezes pode requerer um nível de interpretação elevado, na medida em que os resultados meramente estatísticos ou gráficos podem não ser, por si só, suficientes para a investigação. Deve-se assim olhar para o contexto ambiental e social de forma ampla, para determinar a validade em que um determinado padrão se insere (Brantingham & Brantingham, 2017).

As três teorias apresentadas anteriormente, não surgem ao acaso. É através da interseção entre a teoria das atividades rotineiras, a teoria dos padrões criminais e a teoria da escolha racional que é possível garantir a compreensão e explicação criminal baseado na complementaridade entre a sociedade em sentido amplo, a dimensão espaço-temporal e o autor do crime (Brantingham & Brantingham, 1993; Miranda, 2016).

Em suma, a teoria dos padrões criminais trouxe ferramentas fundamentais para o estudo e investigação dos fenômenos criminais<sup>12</sup> no presente trabalho, que em parte serviram de base para a teorização dos conceitos de *Profiling Criminal*, *Profiling Geográfico* e *Crime Mapping*, também abordados ao longo desta investigação e utilizados na obtenção de resultados abordados ao longo do capítulo 3.

### **2.3. A evolução do Crime de Furto de Veículo**

Ao longo da história podemos verificar que com o passar dos anos existe uma correspondência quase perfeita a uma realidade completamente nova e distinta da anterior. Porventura, o século XXI não foi exceção. Ao longo dos últimos 20 anos temos observado um dos mais intensos e abrangentes fenômenos da nossa realidade, a globalização. A globalização é clarificada por Silva (2017) como um processo geo-histórico, munido de uma multidimensionalidade e complexidade ímpares, carecendo assim de uma abordagem interdisciplinar por parte do investigador.

O fenômeno da globalização não aparece isolado, mas sim suportado pelas mais variadas políticas de circulação de bens e mercadorias, facilidades de transporte internacional e outras medidas que, com o passar do tempo, tornaram as fronteiras dos países cada vez mais ténues. Uma das políticas mais famosas é o Acordo Schengen, assinado em

---

<sup>12</sup> Conforme o exemplo presente no Apêndice H.

1985 e mais tarde integrado no âmbito do Tratado de Amesterdão, em 1999. Conforme Laureano e Rento (2014, p. 105) “um ponto essencial a reter é o da importância da cooperação policial: num domínio onde a prevenção das infrações à lei tem especial relevância, compreende-se bem o lugar destacado que é atribuído à cooperação policial entre os Estados constitutivos do Espaço Schengen”. Logo, se por um lado este acordo retrata a livre circulação de pessoas e bens, por outro tem associado as questões de cooperação em contexto de segurança e partilha de informações policiais.

No panorama internacional, verificou-se que os EUA revelam um passado manchado por uma grande quantidade de veículos furtados. No levantamento elaborado pela Interpol em 2003, os EUA assumiam-se como o país com maior incidência de veículos furtados, entre os 20 países com maior incidência criminal, com o triplo do Reino Unido que ocupava a segunda posição deste *ranking*<sup>13</sup>. O autor Mikel Longman (2006) vai mais longe referindo que os dados estatísticos referentes aos números de veículos furtados podem ser enganadores<sup>14</sup>. Na verdade, é lógico que tendo por base o número de veículos existentes nos EUA, a probabilidade de haver maior número de viaturas furtadas era consideravelmente maior. Ao optar pelo rácio entre o número de furtos por 100.000 veículos, verificamos uma mudança radical nos mesmos 20 países<sup>15</sup>. Verificamos que o panorama se altera radicalmente, passando a ser Israel o líder da estatística, onde os EUA passam da primeira para a 17ª posição com cerca de 540 furtos por 100.000 veículos.

Este exemplo é uma simples amostra da dificuldade que é para as mais altas entidades de segurança internacional procederem ao tratamento e cruzamento de dados estatísticos criminais. Se por um lado é difícil garantir a correta análise de toda a informação que chega a estas entidades, por outro, o enquadramento criminal no respetivo ordenamento jurídico nacional varia de país para país. Este tipo de enquadramento poderá levar a interpretações erradas, derivado da falta de compatibilidade entre eles, como o exemplo da Suíça, onde é possível que esses dados incluam o furto de bicicletas (Longman, 2006).

Na Europa, o aumento deste tipo de furto foi de tal forma exponencial desde o ano de 1990, que levou as próprias seguradoras a pressionar a indústria automóvel a adotar medidas

---

<sup>13</sup> Conforme a figura 10, presente no Anexo B.

<sup>14</sup> Veja-se as questões relacionadas com as cifras negras, onde existem percentagens que permanecem ocultas das estatísticas criminais pelas mais variadas razões, como por exemplo na violência doméstica, onde se prevê a existência de números mais elevados, mas derivado da vergonha e medo das vítimas, estas situações não chegam às autoridades e, como tal, não se encontram contempladas estatisticamente.

<sup>15</sup> Conforme a figura 11 presente no Anexo C.

anti-furto ativas ou passivas<sup>16</sup> (Longman, 2006), ponto que será abordado numa fase mais avançada desta investigação. Neste panorama, o crime de furto de veículo motorizado europeu manteve um ritmo de aumento até ao ano de 2008, onde assumiu o seu auge com cerca de 900.000 ocorrências registadas pelas autoridades policiais<sup>17</sup>. O que é certo, e facilmente detetável é que desde o ano de maior registo, tem havido um decréscimo tendencial até ao ano de 2018<sup>18</sup>. Ao longo do ano de 2018, em contradição ao “longínquo” ano de 2008, registaram-se aproximadamente 500.000 furtos de veículos em toda a Europa, quase metade das ocorrências registadas dez anos antes. Neste sentido damos conta de um regime algo paradoxal, pois se por um lado existe uma crescente diminuição dos números de furtos de veículos motorizados, por outro verifica-se um aumento gradual da quantidade de viaturas em circulação na via pública. Tal fenómeno pode estar relacionado com o aumento das medidas de segurança adotadas pelas mais variadas marcas de veículos, tal como abordado anteriormente.

Olhando para os países com maior incidência deste tipo de crime, verificamos que no biénio de 2016-2018 a Grécia foi o país com maior índice, com mais de 250 furtos por 100.000 habitantes. É importante destacar aqui também os valores elevados da Itália, França e Suécia com números muito idênticos, que apesar de se encontrarem abaixo da Grécia, encontram valores muito similares, também a rondar as 250 ocorrências por 100.000 habitantes. Para finalizar, o destaque vira-se agora para a posição de Portugal, onde verificamos que se encontra nos primeiros dez países da Europa com maior índice criminal no que respeita ao crime de furto de veículo<sup>19</sup>. A ocupação da nona posição, constitui-se como informação charneira que será tratada ao longo do próximo subcapítulo.

## **2.4. A realidade Portuguesa**

Quando o tema de uma investigação se concentra numa determinada tipologia de crime, é importante olharmos para o Relatório Anual de Segurança Interna (IASI). Este documento é, nada mais nada menos que o repositório visível e instrumento de aferição dos resultados do trabalho das diferentes entidades que concorrem para a Segurança Interna, elaborado tendo por base as estatísticas oficiais da Justiça (SGSSI, 2020).

---

<sup>16</sup> Considera-se medidas de prevenção anti-furto passivas aquelas que exigem o esforço mínimo para ativar, ou seja, após a instalação o seu normal funcionamento não depende do condutor. Este tipo de medida tem sido bastante explorado pela indústria automóvel como forma de aumentar os níveis de segurança dos veículos (Longman, 2006).

<sup>17</sup> Conforme a figura 12, presente no Anexo D.

<sup>18</sup> Data de último registo pela Eurostat, efetuado no ano de 2020.

<sup>19</sup> Conforme a figura 13, presente no Anexo E.

É sabido que os níveis de criminalidade em Portugal são muito inferiores à média registada em termos Europeus, e classificado por alguns autores como um dos países mais seguros do mundo (IEP, 2020). Esta realidade de segurança deve ser reconhecida, mas nunca vista como garantida, ou seja, deve existir uma preservação dos valores alcançados, bem como uma ambição por parte das estruturas responsáveis pela Segurança Interna para a constante melhoria dos resultados. Noutra panorama, quando olhamos para os critérios para a elaboração deste tipo de estatísticas, rapidamente verificamos que grande parte das conclusões são baseadas nas taxas de criminalidade grave e violenta, e não na totalidade dos crimes apresentados.

No que respeita à criminalidade geral<sup>20</sup>, a categoria criminal dos Crimes contra o Património continua a ser dominante relativamente às restantes<sup>21</sup>, contando com 51,4% das participações registadas e uma distribuição geográfica<sup>22</sup> compreendida maioritariamente nas regiões do Porto, Leiria, Lisboa, Setúbal e Faro. No cerne desta categoria criminal é possível encontrar a tipologia do furto nas suas diversas formas, que continua a ser o fenómeno criminal mais participado, representando 31% do total das participações, sendo que nos últimos anos tem-se observado um decréscimo deste tipo de criminalidade<sup>23</sup> (SGSSI, 2020). É no núcleo do furto nas suas diversas formas que encontramos o furto de veículo motorizado e verificamos que desde 2008 que os números de casos de furto de veículo assumem uma tendência de grande diminuição<sup>24</sup>. Por outro lado, podemos verificar que mesmo com esta tendencial diminuição da prática deste tipo de crime, desde 2008, que o crime de furto de veículo motorizado continua a ser um dos mais participados dentro da Criminalidade contra o Património em Portugal, contando com 9376 casos participados, com um peso relativo de 2,8% na criminalidade participada em Portugal<sup>25</sup>.

Uma outra razão pela qual a repressão deste ilícito não deve ser esquecido, prende-se com o que vem estipulado na atual Lei de Política Criminal, aprovada pela Lei n.º 55/2020, de 27 de agosto ou vulgarmente tratada por Lei do Biénio. Este diploma tem como finalidade a definição dos objetivos, prioridades e orientações de política criminal para o biénio correspondente.

---

<sup>20</sup> Verificou-se um decréscimo através da redução das 421.037 participações para 333.223, que se materializa numa diminuição de 20.9% na taxa de criminalidade geral participada. Por sua vez, foi possível verificar a existência de um aumento do número de participações no ano de 2019, em relação ao ano de 2018, de 333.223 participações para 335.614, registando um aumento de 0.72%, conforme a figura 14 presente no Anexo F.

<sup>21</sup> Conforme a figura 15 presente no Anexo G

<sup>22</sup> Conforme a figura 16 presente no Anexo H.

<sup>23</sup> Conforme a figura 17 presente no Anexo I.

<sup>24</sup> Conforme a figura 18 presente no Anexo J.

<sup>25</sup> Conforme a figura 19 presente no Anexo K.

Atualmente vigora a Lei referente aos anos de 2020-2022, que define no seu artigo 4º, vários tipos de crimes de prevenção prioritária que, embora não esteja contemplado o crime de furto de veículo motorizado, importa refletir sobre o carácter preparatório desta tipologia criminal. O furto de veículo motorizado pode ser visto como um crime de preparação para a prática de alguns dos crimes contemplados no leque das prioridades ao nível da prevenção criminal, tal como por exemplo o tráfico de estupefacientes, furto e roubo em residências, furto de oportunidade, condução sem habilitação legal ou outras tipologias de crimes relacionadas com a segurança rodoviária (CDF, 2021).

Na última contagem do número de veículos em Portugal, em 2020, verificou-se que existiriam cerca de cinco milhões de veículos ligeiros de passageiros a circular em Território Nacional (ACAP, 2020). Ora se considerarmos que nesse ano foram furtados cerca de 9376 veículos, e considerando que os ligeiros de passageiros são os alvos predominantes neste fenómeno criminal, é possível verificar que ao longo do ano de 2019, aproximadamente um em cada quinhentos veículos do tipo ligeiro de passageiros foi furtado. Apesar de não serem números assombrosos, não deixam de preocupar e afetar todo o espectro da vertente emocional, cognitiva e comportamental do comum cidadão (Guedes, Cardoso & Agra, 2012).

De acordo com Guedes (2016) assume num dos seus estudos que o sentimento de insegurança é comumente construído a partir de experiências de insegurança. O medo do crime, definido por Garofalo (1981) como uma reação negativa do plano emocional associada ao perigo e ansiedade gerado pelo crime, é teoricamente vista como o culminar de um processo dinâmico que ocorre quando a vitimização está na iminência de ocorrer ou já se efetivou (Guedes, 2016). Ressalva-se, a constante preocupação securitária existente em Portugal e na Europa ao longo dos anos, retratados em variadas políticas de segurança que, muitas das vezes, são traduzidas ao nível operacional em variados programas e medidas internas nas Forças de Segurança<sup>26</sup>. Para Furstenberg (1971) este conceito está associado a uma certa agitação relativamente aos fenómenos criminais ocorridos no território de residência.

Na opinião de Robert (2002) a apresentação de elevados níveis de preocupação securitária não é, necessariamente, diretamente proporcional aos níveis de sentimento de insegurança de um indivíduo. O autor revela que o conceito de medo e preocupação vivem

---

<sup>26</sup> Veja-se, por exemplo, a criação dos Programas Especiais de Policiamento de Proximidade, que vêm traduzir algumas das diretrizes estratégicas das políticas de segurança nacionais e europeias.

geralmente juntos, mas não em todas as situações. De facto, o nível de subjetividade é notoriamente amplo neste aspeto.

## **2.5. Da investigação à prevenção**

### **2.5.1. A análise do crime: perspetivas de caracterização**

Vários autores afirmam que vivemos na era da informação, onde os mais variados fenómenos deixaram de ser estanques, inclusive o fenómeno criminal. Para Bernardes (2015, p. 1) “a investigação constitui o primeiro passo para a rutura com os preconceitos e noções prévias, e por essa razão, (...) deve permitir sondar informações e encontrar respostas ou soluções que sejam claras, exequíveis e relevantes”, tendo por base um modelo ou processos de recolha e tratamento de informações que se podem traduzir numa Análise Criminal.

Podemos definir a Análise Criminal como o conjunto de processos sistemáticos direcionados para a produção de informação oportuna e pertinente, relativa aos padrões criminais e possíveis tendências correlacionadas entre si (Pinto & Ribeiro, 2008). Este conjunto de processos articulados, tem como objetivo garantir o auxílio na tomada de decisões do OPC nas suas vertentes tática e operacional (Bernardes, 2015). A correta utilização deste tipo de ferramentas constitui-se como uma grande mais valia para as Forças e Serviços de Segurança, na medida em que, além de potenciar uma melhor utilização de recursos materiais e humanos, contribui para uma redução e prevenção dos fenómenos criminais.

A figura do furto de veículo contém agregada duas situações distintas às quais pode estar associada. Segundo Maxfield (2004) estas duas situações passam pela categorização de furtos temporários e furtos de carácter permanente, estando relacionadas com a recuperação ou não recuperação do veículo furtado, respetivamente.

Numa outra visão, Challinger (1987) destaca três finalidades pelas quais ocorre a perpetração do crime de furto de veículo: 1) O furto recreativo, associado ao conceito de *joyriding*<sup>27</sup> onde se destacam os passeios e utilização por divertimento; 2) O Furto para transporte, onde o veículo é utilizado para uma viagem, estando associado a situações de arrombamento; 3) O Furto Lucrativo, que envolve geralmente o desmantelamento, tráfico

---

<sup>27</sup> Conceito associado ao furto de um veículo com a finalidade única relacionada com o divertimento através da prática da condução. Estes tipos de práticas estão muitas vezes envolvidos com a testagem do desempenho dos condutores através de corridas ilegais ou meros passeios, onde os veículos furtados são levados ao limite em termos de velocidade ou realização de manobras. Este tipo de atividade ocorre por norma por intermédio de dois ou mais indivíduos (Kellett & Gross, 2006).

ou até a viciação de viaturas, praticado geralmente por redes criminosas organizadas e preparadas. Conforme Fleming, Brantingham e Brantingham (1994) quando os veículos tem como finalidade os seus desmantelamentos são levados para *chop-shops*<sup>28</sup>, local onde ocorre o seu depósito, desmontagem ou substituições necessárias para que este seja vendido por inteiro ou por peças num mercado livre ou paralelo.

Ainda no panorama do furto associado ao lucro, Gant e Grabosky (2001) escrutinam que este pode ocorrer de cinco maneiras distintas: a) a revenda, substituição ou reconstrução de outras viaturas; b) a revenda do bem por inteiro; c) a extração de peças com vista para reparar veículos do mesmo modelo; d) furto de vários veículos com peças distintas com a finalidade de criar um novo modelo de automóvel distinto e; e) furto para extração de peças com o objetivo de alterar a aparência de outros veículos.

Um outro ponto interessante a destacar, que também poderá estar relacionado com os fins lucrativos é o caso das burlas às companhias de seguros<sup>29</sup>, em que o proprietário simula o furto do veículo para, desta forma, receber a respetiva indemnização. Neste sentido, Miller (1987) chegou à conclusão de que cerca de 10% a 25% dos veículos furtados nos EUA estavam relacionados com situações de burlas a companhias seguradoras.

Neste seguimento o CDF (2021) destaca que grande parte dos veículos furtados em Portugal e na União Europeia têm com destino: a viciação com posterior venda como um usado, passando a ocupar o lugar de um veículo abatido; o desmantelamento e venda por peças; a exportação para fora do espaço europeu; a utilização para a prática de outros crimes, abandonando-os de seguida; o aluguer seguido de simulação de furto; a burla a seguradoras através da consagração de seguro e simulação de furto; a falsificação de documentos; por fim, o pedido de empréstimo ou aluguer, nunca devolvendo o veículo ao proprietário (na figura do Abuso de Confiança, já referido anteriormente).

Num estudo efetuado por Heith Copes (2003) existem várias motivações que podem estar associadas ao crime de furto de veículo motorizado. Uma primeira motivação é baseada no enriquecimento ilícito, pelo estilo de vida de ostentação e lucro fácil (Shover, 1996), que vai desde a venda de peças à venda do automóvel por inteiro. A segunda relacionada com a aparência requintada de um determinado indivíduo para pertencer a uma elite social (Wright

---

<sup>28</sup> Este conceito surge associado a organizações de desmantelamento perfeitamente coordenadas, que podem ser perfeitamente enquadradas nos parâmetros da criminalidade organizada, no que respeita ao processo de tráfico e viciação de viaturas. Estes tipos de locais podem, por exemplo, ter a capacidade de atribuir a identificação de um veículo destruído a um veículo que foi furtado com características semelhantes e, posteriormente, introduzi-lo no mercado automóvel (Challinger, 1987; Clarke & Harris, 1992a).

<sup>29</sup> Punível no ordenamento jurídico português através do artigo n.º 219 do Código Penal.

& Decker, 1997), evitando os danos no veículo, de forma a conservá-lo da melhor forma possível. Outras duas formas já são conhecidas anteriormente, estando relacionadas com o transporte de curta duração ou com o divertimento e emoção do próprio furto (Copes, 2003). Uma outra motivação é tratada como a “justiça das ruas”, exigindo um tratamento informal para os problemas sociais (Anderson, 1999), onde os indivíduos efetuam o furto como vingança de terceiros. Segundo o autor Copes (2003) existem ainda alguns destes indivíduos que furtam as viaturas para garantir a sua não identificação, passando a circular de forma dissimulada no contexto social, físico ou cultural.

No final do referido estudo, Copes (2003) revela que apesar da aparente multiplicidade de motivações, existe uma clara relação entre o furto de veículos e o contexto social em que o indivíduo se encontra inserido. Na perspetiva do autor, estas motivações podem ser vistas como um produto da cultura hedónica coadunável com muitas zonas urbanas sensíveis, no entanto, importa aqui ressaltar que o ser humano é também resultado do ambiente que o rodeia, mas não só. Deve ficar assente a ideia de que existem muitos mais fatores de risco que são preponderantes na motivação e predisposição criminal e que podem não estar relacionados com o ambiente em que o agente está inserido.

Desta forma, muitos são os estudos que têm vindo a destacar vários fatores preditores relacionados com o espaço, tempo e o veículo, que ao serem analisados podem resultar em vários padrões específicos para o crime de furto de veículo (Block, 2012). Nos próximos subcapítulos passaremos a explicar quais os indicadores que nos poderão ajudar a prever o fenómeno do crime de furto de veículo motorizado, baseado nas várias investigações académicas sobre este ilícito. Estes estudos vêm confirmar a ponte que se procura realizar entre a Teoria dos Padrões Criminais e a sua aplicação prática por parte de vários investigadores, onde se defende a ocorrência não aleatória dos fenómenos, procurando prevê-los através do estudo dos conceitos de *Hot times*, *Hotspots* e *Hot products*.

#### **2.5.1.1. Preditores Espaciais**

À semelhança do que acontece com outros tipos de crimes, quando olhamos para a componente espacial, verificamos que as diversas situações de furto de veículos não se encontram distribuídas da mesma forma ao longo do território. Pese embora, o facto de adiante voltarmos à questão espacial do crime, relativo ao processo de mapeamento dos diversos furtos como um processo de análise num todo, importa nesta fase destacar os principais indicadores espaciais em estudo que ajudaram a prever e compreender situações

de subtração de algumas viaturas. Ainda a um nível macro, verificamos a existência de registos de furto de veículos superiores em áreas urbanas em relação às zonas rurais (Clarke & Harris, 1992b). Em Portugal além das grandes zonas urbanas, verifica-se uma prevalência do crime ao longo da costa, com menor tendência do fenómeno criminal no interior do país, sendo, de facto atendível que o fenómeno criminal tenha maior probabilidade de ocorrência em locais cuja taxas demográficas sejam consideravelmente superiores.

O fator espaço, pode e deve ser encarado como um meio de prevenção do furto de veículo motorizado. Um dos fundamentos, poderá estar relacionado com a forma como as cidades estão arquitetonicamente organizadas ou dispostas, com a implantação urbana, densidade populacional e comercial existente nas mesmas. Segundo McCord (2010) o furto de veículo tem maior incidência em urbanizações ou bairros que contém maior número de estacionamento, cafés, mercearias, bares ou até mesmo centros comerciais. Noutro ponto, revela que as urbanizações que contém maior número de habitações em detrimento destes estabelecimentos contêm registos de furto de veículo relativamente menores.

Outro fator espacial importante para a previsão deste tipo de crimes está relacionado com a ação e predisposição do autor que comete o furto, especificamente o local do furto e o local de recuperação ou abandono do veículo. De acordo com Potchak, McGloin e Zgoba (2002) a perpetração do furto de veículo ocorre a distâncias consideravelmente diminutas da residência do autor do crime, percorrendo um valor médio de 2,5 km. No mesmo âmbito, esta não foi a única vez que a distância entre a residência do autor do crime e o local do furto foi estudada. Também Tonkin, Woodhams e Bond (2009) indicam que um indivíduo que decide furtar um veículo, percorre uma distância inferior a duas milhas, o equivalente a aproximadamente 3 km. A atenção foca-se assim num ponto fundamental, tendo por base a coerência nos vários estudos realizados, onde o furto é normalmente cometido fora do local de residência, mas dentro da zona de conforto do indivíduo, podendo estar associado a locais conhecidos por este. Sobre o local de consumação do furto, podemos destacar a vulnerabilidade dos veículos quando se encontram estacionados na via pública, fora das garagens ou propriedades privadas, sendo comumente furtados quando se encontram estacionados em arruamentos comuns, fora da propriedade das vítimas (Fleming, Brantingham & Brantingham, 1994; Clarke & Harris, 1992a).

Quanto à questão do local de recuperação, se este dado vier a constituir matéria de análise em sede de investigação, pode contribuir em larga escala para algumas conclusões sobre a finalidade do furto. No estudo realizado por Wallace (2003) os veículos utilizados para a prática de *joyriding* apresentam, normalmente, registos de recuperação elevados até

dois dias após o furto e perto dos locais da sua perpetração. Por outro lado, os veículos utilizados no âmbito do transporte pessoal ou para cometer outros crimes, são deixados a distâncias superiores do local do furto. Noutra dimensão, os veículos furtados para lucro do autor correspondem a taxas de recuperação quase nulas, tendo como destino o mercado internacional de desmantelamento, tráfico ou viciação de viaturas.

Outra questão interessante é olhar para a distância entre os locais do furto e as fronteiras internacionais, principalmente marítimas. Na realidade, são muito poucos os veículos que são recuperados em furtos concretizados em cidades perto das fronteiras (Gallahan, 1997). Tal facto pode estar relacionado com a maior facilidade na saída do Território Nacional. Do ponto de vista investigativo, além de todas as indicações a nível geográfico, o local do crime é onde se desenrolam determinadas diligências e recolhas de informação e vestígios deixados por um ou mais autores resultantes da perpetração do furto. Esta informação poderá ser o elo de ligação com um possível *modus operandi*, constituindo-se como mais um elemento fundamental para a prevenção e previsão criminal<sup>30</sup> (CDF, 2020).

Verifica-se assim que a perpetração do furto de veículo motorizado está intimamente relacionada com o local onde ocorre o ilícito. Os indicadores anteriormente apresentados, desde o local de perpetração ao local de recuperação ou abandono do veículo permitem ao investigador retirar importantes conclusões para a adoção de medidas preventivas baseadas em padrões concretos (na génese da Teoria dos Padrões Criminais), que anulam a ideia de que o crime ocorre ao acaso. O crime não é ocasional, e este é um dos exemplos específicos de que o estudo do contexto espacial é preponderante do ponto de vista de uma prevenção e repressão oportunas para minimizar o furto de veículos (CDF, 2020).

#### **2.5.1.2. Preditores Temporais**

O estudo da janela temporal da perpetuação do furto de veículo é traduzido em vários estudos ao longo dos anos. Desde 1975 que se verificou que mais de metade dos furtos de veículos ocorreram no horário compreendido entre as 18h e as 6h (Barry, Collard, Perchonok, Preysnar & Steinberg, 1975). Prevê-se assim o primeiro indicador temporal, ou seja, o padrão demonstrativo que revela o facto de o furto de veículos possuir maior incidência durante a noite, com o objetivo dos seus autores passarem despercebidos e garantirem menores probabilidades de serem vistos (Rice & Smith, 2002; Resendiz, 1998).

---

<sup>30</sup> p.e. veja-se o caso em que no desenrolar das diligências e inspeção ao local de desaparecimento da viatura, é encontrado um pé de cabra, uma gazua ou até vidros no chão. Estes objetos podem ser claramente associados a diferentes modos de atuação, que por sua vez podem estar associados a autores específicos.

Apesar deste tendencial padrão noturno, comprovado pelos diversos estudos realizados, Clarke e Brown (2003) ressaltam que, para os casos em que o furto tem como objetivo a exportação do veículo, a elevada densidade de trânsito é um fator importante para o autor do crime. Nestas situações o crime poderá ocorrer à luz do dia, cuja importância é demonstrada pelo enorme fator dissimulador entre os demais condutores, que aumentam significativamente as hipóteses de fuga.

Neste sentido, “quanto ao tempo do crime há que esclarecer se o mesmo ocorre de dia ou de noite, concretizando com rigor, se possível, o dia e a hora” (CDF, 2020, p. 6). Assim, no âmbito da investigação do crime de furto de veículo, torna-se difícil determinar a hora exata da perpetração do furto. Por conseguinte, o estudo do fator tempo na prática do ilícito criminal deve ser visto em termos de janela ou períodos temporais de maior incidência, na medida em que, a grande maioria dos lesados “apenas é capaz de referir que, em certo dia e hora o objeto estava em lugar determinado e que deu pela sua falta em dia ou hora posterior” (CDF, 2020, p. 6).

### **2.5.1.3. Preditores relacionados com a natureza do objeto do crime**

Da mesma forma de que o tempo e o espaço são fatores importantes e que devem ser tidos em atenção no âmbito da investigação de qualquer fenómeno criminal, também devemos atender ao elemento material do crime em estudo, ou seja, o veículo. Há assim que olhar para o veículo como o principal objetivo do furto, atentando às suas características que são levadas em consideração previamente à concretização do furto (Clarke, 1999).

O modelo de Clarke (1999) vem trazer à comunidade científica o conceito de *hot product*, sendo esta a terminologia para os produtos que os autores de furtos consideram mais atrativos. Este conceito alberga consigo também a demonstração de que a seleção dos veículos a furtar nem sempre é realizada de forma aleatória, mas sim através de critérios específicos com base nas suas características (Block, 2012). Ressalva-se aqui a importância dada à Teoria dos Padrões Criminais, mas também à Teoria da Escolha Racional, onde a dimensão da razão assume particular relevância no processo de escolha e tomada de decisão para furtar um determinado veículo (tendo por base parâmetros com valor para si próprio).

Com o objetivo de delinear estes critérios, um dos modelos apresentados por Cohen e Felson (1979) designa que um *hot product* deve corresponder ao que é explicado pelo acrónimo VIVA, isto é: 1) Valor ou desejabilidade do alvo planeado a partir da perspetiva do autor do crime (modelo ou marca desejável); 2) Inércia do alvo, ou seja, tudo o que pode

facilitar ou dificultar o transporte do veículo (cor do veículo, possibilidade de alarmes, portas automáticas, vidros fumados); 3) Visibilidade do veículo; 4) Acessibilidade do veículo e facilidade de fuga.

Mais tarde, Clarke (1999) vem definir um outro modelo baseado em seis componentes contempladas no acrônimo CRAVED: 1) *Conceable* (veículo facilmente ocultável); 2) *Removable* (se é removível do local onde se encontra, em função por exemplo da inexistência de sistemas de bloqueios do volante ou pedais); 3) *Avaiable* (se é possível e fácil de aceder ao interior do veículo); 4) *Valuable* (se é valioso no âmbito da finalidade do furto); 5) *Enjoyable* (se o veículo é usufruível); 6) *Disposable* (dispensável, isto é, se é facilmente vendido ou abandonado em determinado local depois da sua utilização ou desmantelamento).

Ressalva-se assim a importância da definição e caracterização pormenorizada do objeto do furto. É através do recurso à descrição rigorosa das características e respetivo valor<sup>31</sup> do veículo, por parte do lesado, que permite a identificação do objeto, constituindo-se como uma peça da base da investigação cuja finalidade é a sua recuperação (CDF, 2020).

## **2.6. Profiling Criminal: Aplicação no Furto de Veículo**

Como tem vindo a ser elaborado ao longo desta fase da investigação, continuaremos a apresentar os principais conceitos que estiveram na base de todo o estudo. Estes conceitos, permitem-nos explorar e dar explicações credíveis sobre o fenómeno criminal do furto de veículo. De acordo com Correia, Lucas e Lamia (2007, p. 595) “o processo de inferência das características de indivíduos responsáveis por atos criminais diz respeito à noção de *profiling*, que é uma das subcategorias das técnicas de investigação criminal e que faz a correspondência entre a personalidade e o comportamento criminal”. Desde logo, e seguindo esta linha de pensamento, podemos destacar três conceitos essenciais para caracterizar o *profiling* criminal: primeiro as características dos indivíduos que compõe a sua personalidade; em segundo lugar, a relação entre a anterior e o comportamento não normativo; e para finalizar, a interpretação desta relação que pode servir de apoio à investigação criminal, permitindo retirar conclusões significativas.

Para McCrary (2001) o conceito de *profiling* é definido como a descrição dos traços característicos de um autor de crime desconhecido, na medida em que se considera que o

---

<sup>31</sup> O valor do objeto furtado é referente ao montante monetário em concreto. Apesar do valor ser indicado pelo lesado, este não é um dado vinculativo, na medida em que aquando da sua recuperação poderá ser submetido a exame pericial com a finalidade de determinar o seu real valor (CDF, 2020).

comportamento humano é o reflexo da personalidade individual. Através de um olhar mais amplo, Montet (2002) explica que o *profiling* procura deduzir ou induzir a imagem psicossocial de um determinado indivíduo através da análise de informações relacionadas com o crime.

De acordo com Konvalina-Simas (2012) podemos distinguir o *profiling* criminal em dois métodos de abordagem diferentes: o *Profiling* Dedutivo ou Idiográfico e o *Profiling* Indutivo ou Nomotético. Segundo Turvey (2009) o *Profiling* Dedutivo ou Idiográfico é o resultado de um dado conjunto de características relativas a um único caso ou indivíduo concreto. Neste sentido, os factos são conhecidos e reais representando um dado autor de um crime. Por outro lado, o *Profiling* Indutivo ou Nomotético resulta de uma análise detalhada de vários casos ou grupos de indivíduos, ou seja, não se concentram num caso em específico, procurando identificar a margem tendencial e possibilidades existentes.

Noutra perspetiva, Ainsworth (2001) refere que a técnica de *profiling* criminal procura dar uma estrutura à análise do autor do crime, e que para isto tem por finalidade dar resposta a três perguntas chave: 1) Quais os acontecimentos no local de crime? 2) O porquê de terem ocorrido e; 3) Que tipo de indivíduo pode estar relacionado com este crime? Apesar do *profiling* criminal ser muitas vezes associado à criminalidade grave e violenta, neste trabalho procuramos aplicar esta ferramenta de análise também à investigação do crime de furto de veículo motorizado.

De acordo com Longman (2006, p. 6) “o furto de veículos é considerado a porta de entrada, a que se refere ao primeiro crime grave cometido por jovens infratores”. Neste sentido, ao longo da sua investigação o autor destaca que os jovens são os grandes responsáveis pelos elevados números de veículos furtados (Longman, 2006). Noutra estudo elaborado por Fleming et al. (1994) foi também abordado o perfil de vários jovens relacionados com o furto de veículo. Nesta investigação os autores relataram que estes jovens tendiam a iniciar o furto de veículos com treze anos de idade, enquadrando-se num perfil marcado pela instabilidade emocional e familiar, onde salientam os problemas escolares, adições e envolvimento criminal variado. Por conseguinte, Akins (2003) destaca a existência de uma relação entre o fenómeno criminal de furto de veículo e os indivíduos do género masculino com idade compreendida entre os 15 e os 29 anos.

De acordo com McCormick, Plecas e Cohen (2007, p. 18) existem muitas tipologias distintas de autores de furtos de veículo, com uma panóplia de métodos e *modus operandi*, desde a perpetração até à dissimulação. Deste modo, deve-se procurar absorver o máximo de informação possível sobre uma determinada situação de forma a utilizar a nossa

experiência para ponderar as motivações do autor, traçar um perfil acertado e coerente com vista no auxílio à investigação (Ressler & Shachtman, 1992).

Na doutrina existente na GNR, as organizações criminosas que se dedicam à criminalidade automóvel encontram-se sumariamente divididas em três níveis de responsabilidade: A chefia, composta por indivíduos que enquanto proprietários de stands ou via internet se dedicam à venda de automóveis ou peças; os intermediários, sendo estes os que se dedicam ao transporte do veículo até aos locais de embarque para outros países; por fim, os operacionais, sendo estes os indivíduos que cometem o furto de veículo, com recurso aos mais variados métodos e meios, entregando-os a oficinas ou stands (CDF, 2021).

## **2.7. Crime Mapping: Potencialidades e aplicabilidade**

O recurso aos mapas de incidência criminal já deixou de ser uma potencialidade desconhecida no cerne da GNR, sendo comumente denominada por georreferenciação criminal. A abordagem ao *profiling* criminal não deve cingir-se ao conjunto de características de um determinado indivíduo, mas deve também contemplar uma dimensão espacial que, quando analisada, pode dar um grande contributo à investigação (Canter & Alison, 2000).

De acordo com Rossmo (2000) a figura do *profiling* geográfico pode dar grandes contributos do ponto de vista investigativo, na determinação de uma área de residência provável de um determinado autor de crime, bem como, do potencial local de ocorrência de um crime em estudo. Ao longo da sua investigação intitulada “*Geografic Profiling*”, Rossmo (2000) demonstrou que o conhecimento de vários locais de interesse para a investigação, tais como o local de crime, os locais em que os corpos são depositados nos casos de homicídios, ou até os pontos de encontro no caso de tráfico de estupefacientes podem ser fundamentais para uma possível formulação de hipóteses sobre a origem do autor do crime. Este é um pormenor fundamental do ponto de vista investigativo na medida em que pode ser aplicado no âmbito do furto de veículo motorizado, em particular nas situações em que o próprio furto é estudado previamente pelo autor e o veículo é utilizado de forma temporária (para cometer outros ilícitos ou *Joyriding*).

Também a dimensão espacial não vive isolada e conforme Laukkanen (2007) o conhecimento dos mais diversos fatores relacionados com o autor do crime, desde a idade, género, elementos psicológicos, físicos, económicos e até o tipo de crime praticado influenciam o comportamento humano na sua vertente espacial. Nesta linha de pensamento

os autores Levy e Tartaro (2008) destacam a importância da aplicação desta ferramenta criminal ao crime de furto de veículos. As características do local onde um veículo é furtado são fundamentais, proporcionando o desenho de um mapa mental de locais conhecidos do autor de forma a potenciar a sua fuga e, o local provável (normalmente de conforto para o autor) onde mais ilícitos semelhantes poderão ocorrer. Também Ractliffe (2006) explica que o facto de um determinado crime ser cometido a distâncias mais longas da zona de conforto do autor do crime, pressupõe um aumento significativo do esforço, risco e tempo na sua perpetração, acrescido pelo desconhecimento dos padrões de vivência dos habitantes desses locais.

No estudo elaborado por Laukkanen (2007), a autora destaca que mais de 50% dos autores de crimes de furto de veículo operam, em média, a cerca de 2 km das suas residências. Além dos locais onde os veículos são furtados, também os locais onde os mesmos são abandonados ou encontrados podem fornecer informações de grande importância à investigação (Tonkin, Grant & Bond, 2008). Assim, o local do crime, por si só, parece não ser o único espaço com relevo no estudo do crime (Laukkanen, 2007).

No seu estudo, Westerberg, Grant e Bond (2007) detetaram relações no comportamento espacial dos autores de crime de furto de veículo. De acordo com estes autores, através da triangulação entre a residência do autor do crime, o local do furto e o local de abandono do veículo foi possível verificar a configuração de um triângulo isósceles. Esta ilustração demonstrou grandes semelhanças nas distâncias percorridas de e para as habitações dos autores do crime, no entanto as distâncias entre os locais de abandono eram mais curtas.

Outros dos pontos fundamentais abordados por Ractliffe (2006) é a georreferenciação de *hotspots* criminais, ou seja, os locais onde o furto de veículos incide com maior frequência. Esta permite a concentração das atenções em áreas geográficas com incidência elevada, cuja preocupação deve ser superior e onde o policiamento de visibilidade deverá incidir. Tal como referido anteriormente, a georreferenciação dos locais de recuperação também se constitui como uma ferramenta de elevada importância. Estes mapas de recuperação de viaturas quando combinados pelo investigador, num determinado contexto, demonstram que os indivíduos reincidentes tendem a abandonar os veículos furtados em determinados locais com distâncias relativamente curtas entre si (Ractliffe, 2006).

## 2.8. Prevenção Criminal: Medidas preventivas no furto de veículo

Qualquer abordagem ao crime é tanto satisfatória quanto maior for a eficácia na redução do fenómeno criminal. No presente subcapítulo são apresentadas um conjunto de medidas e boas práticas comprovadas que visam comprometer ou evitar a ação do furto de um determinado veículo.

De acordo com Pease (2002) a redução da criminalidade engloba duas componentes: primeiramente a “psique humana”, ou seja, a motivação para a prática do crime e; em seguida, a forma como o comportamento pode ser alterado através da reabilitação, dissuasão e de práticas de incapacitação. Na abordagem às medidas preventivas do furto de veículo, o autor Longman (2006, p. 16) explica que “a dissuasão e a prevenção do crime são sempre mais económicas do que a fiscalização, investigação e acusação”. Se o foco incide sobre a prevenção do fenómeno criminal, devemos verificar a que nível podemos realmente aplicar metodologias que permitam essa mesma prevenção.

Seguindo a perspetiva de Field, Clarke e Harris (1991) a prevenção do furto e exportação dos veículos pressupõe uma aplicação de medidas em três fases sequenciais. A primeira fase relacionada com as intervenções que visam reduzir o número de veículos furtados, seguida de uma segunda fase com a intervenção nos principais pontos de saída do país, terminando com a terceira fase, onde se incide em ações após o veículo deixar o país de origem. Neste âmbito, Longman (2006) defende a abordagem por camadas considerada pela NICB<sup>32</sup>. De acordo com o autor, a prevenção do furto de veículo deve corresponder a quatro camadas essenciais: 1) O Senso comum; 2) Dispositivos de advertência e antifurto ativos; 3) Dispositivos de imobilização e antifurto passivos; 4) Dispositivos de rastreamento.<sup>33</sup>

Se muitas das viaturas furtadas podem ter como finalidade o seu desmantelamento e entrada do mercado de peças de automóveis ou viciação e reintrodução no mercado regular mediante falsificação do VIN e documentos, devem também ser adotadas medidas que permitam mitigar esse mesmo mercado. Assim, o ONICPP<sup>34</sup> (2017) destaca como uma das

---

<sup>32</sup> Perspetiva “*Layered Approach*” defendida pela *National Insurance Crime Bureau* que define uma estratégia para impedir o furto de veículos baseado em quatro camadas. Consultado em <https://www.nicb.org/prevent-fraud-theft/prevent-auto-theft> em 1 de fevereiro de 2021.

<sup>33</sup> Conforme a explicação presente no Apêndice I.

<sup>34</sup> O *Office of Neighborhood Involvement Crime Prevention Program*, trata-se de um organismo referente à cidade de Portland que é responsável pela organização e desenvolvimento de programas que integrem diretamente a comunidade com a finalidade de prevenir e diminuir o medo do crime.

suas medidas preventivas a gravação do VIN<sup>35</sup> em determinadas peças com maior incidência de furto, permitindo a identificação e associar a uma determinada viatura.

No âmbito da vertente policial, também existem medidas que podem ser eficazes para a redução significativa do número de veículos furtados. No seu estudo, Aldridge (2007) defendeu a possibilidade da utilização dos chamados “*Bait Vehicles*”<sup>36</sup>, ou seja, a utilização de carros descaracterizados, outrora considerados judicialmente como perdidos e revertidos a favor do Estado, como isco para a detenção de diversos autores de furto automóvel<sup>37</sup>. Esta medida em operação dissimulada de vigilância vocacionada para a atuação em flagrante delito, poderá revelar-se essencial em contraposição aos modelos tradicionais (caracterizado e ostensivo) atendendo que o modelo de policiamento através do giro ou outro atua como base de prevenção temporal, no entanto não resolve o problema no tempo.

Um dos grandes potenciadores da atividade criminosa é a possibilidade da compra e venda desses mesmos produtos no mercado (ONICPP, 2017). Deste modo, na vertente automóvel, podem também ser aplicados programas que dificultem essa mesma compra e venda de veículos ou peças furtadas. Neste âmbito, o ONICPP (2017) destaca um conjunto de medidas a ter em consideração para evitar a compra de um determinado veículo furtado. Além das boas práticas normais de análise do valor real do veículo, verificação do registo, contrato do vendedor, registo do veículo e inspeção periódica, é mencionado a utilização da plataforma de verificação do VIN. Através desta plataforma de acesso ao público, qualquer pessoa pode verificar se um determinado VIN corresponde às características do veículo e das respetivas peças que o compõe, bem como se este veículo consta na lista de veículos furtados de uma determinada Força de Segurança (ONICPP, 2017).

---

<sup>35</sup> Ou denominado *Vehicle Identification Number*, é o número composto por 17 caracteres que identifica os fabricantes dos veículos em todo o mundo, incluindo também os detalhes sobre a marca e modelo particulares para cada veículo. Pode estar gravado em várias peças e no chassi do veículo (Scully, Fildes & Logan, 2005).

<sup>36</sup> O programa “*Bait Vehicles*” tratou-se de um programa de prevenção com a finalidade de diminuir o número de veículos furtados. Este programa foi aplicado em vários estados dos EUA como a Califórnia, Arizona e Texas, bem como no México e Canadá, demonstrando resultados muito positivos (Aldridge, 2007).

<sup>37</sup> Conceito discutido ao longo do Apêndice J.

## **CAPÍTULO 3 – ANÁLISE DAS ENTREVISTAS E CORRELAÇÃO COM A TEORIZAÇÃO**

Ao longo deste capítulo serão apresentados os vários componentes que fizeram parte integrante do trabalho de campo, desde os diversos inquéritos por entrevista até à análise dos autos de notícia, autos de denúncia e aditamentos aos autos de notícia consultados. Neste sentido, o presente capítulo encontra-se fragmentado em dois subcapítulos: num primeiro, é efetuada a análise dos inquéritos por entrevista aos inquiridos inseridos no Grupo A, seguidamente da análise do inquérito por entrevista aos entrevistados pertencentes ao Grupo B<sup>38</sup>.

Ao longo desta análise, serão abordados os principais elementos que constituem os vários pontos de vista dos entrevistados em relação a cada uma das questões sendo, sempre que possível, correlacionados com a informação extraída da análise dos autos de notícia, autos de denúncia e aditamentos aos autos de notícia relativos às participações de Furto de Veículo Motorizado, nas ZA do DTer de Sintra e DTer de Almada. Procura-se ainda relacionar, oportunamente, estes dois elementos em análise com os resultados e perspetivas decorrentes da parte teórica da presente investigação.

Importa ressaltar que, aquando do tratamento dos dados estatísticos, estes foram tratados tendo por referência o elemento material do furto, ou seja, o veículo furtado.

### **3.1. Análise dos inquéritos por entrevista aos Comandantes das Zonas de Ação de Sintra e Almada – Grupo A**

No que concerne à questão n.º 1: “Qual é o impacto deste tipo de fenómeno criminal na zona onde exerce funções?”, esta teve como objetivo adquirir as perspetivas de cada um dos entrevistados relativamente à ocorrência deste fenómeno criminal na zona em que exerce funções, bem como a perceção do mesmo sobre o sentimento de segurança do cidadão.

Tendo por base o conteúdo constante no quadro n.º 4 pertencente ao apêndice L, conclui-se que os entrevistados salientam a ideia de que, apesar de não ser o fenómeno criminal com maior relevo, existe um impacto significativo que este tipo de criminalidade assume nas zonas onde exercem ou exerceram funções que deve ser atendido (E4, E5, E6, E7).

---

<sup>38</sup> Conforme a caracterização sociodemográfica presente no quadro n.º 2 e quadro n.º 3, presentes no Apêndice K.

Além disto, é de salientar as declarações que de E1 e E3 que reforçam o impacto que o crime de furto de veículo motorizado tem sobre a vítima, que “naturalmente, influencia sempre aquilo que é o sentimento de segurança das pessoas” (E3). Também E2 destaca que este tipo de criminalidade é “a que mais afeta o cidadão e conseqüentemente o sentimento de segurança, pois incide diretamente na esfera de proximidade dos mesmos e nos seus próprios bens”, considerando-a a “mais censurável socialmente”.

Relativamente aos dados obtidos, contabilizou-se que, entre os anos de 2018 e 2020, foi participado o desaparecimento de 423 veículos na ZA do DTer de Almada e de 315 veículos na ZA do DTer de Sintra, perfazendo um total de 738 veículos. Se analisarmos com atenção verificamos que, não obstante existir tipos de criminalidade mais gravosos e com maior impacto nestas duas ZA, existe um rácio de furtos de veículos com algum impacto. Estatisticamente falando, podemos verificar que no período do estudo em vigor, a cada dois dias foi furtada uma viatura, nestas duas ZA.

Relativamente à questão n.º 2: “Qual é o método de investigação a respeitar no caso do Crime de Furto de Veículo?”, através desta pergunta procurou-se verificar a existência de um conjunto de procedimentos específicos uniformizado que facilitasse a atuação do investigador no decorrer das diligências necessárias à recuperação dos veículos furtados. Através da análise ao quadro n.º 5 contemplado no Apêndice L, verificamos que nenhum dos entrevistados revelou a existência de um método perfeitamente definido e delineado para a investigação do furto de veículo motorizado.

Neste sentido, é importante olhar para as declarações de E1 que destaca o “triângulo de relações formado entre o Comandante do DTer, o Tribunal (na figura do procurador) e o Núcleo de Investigação Criminal” bem como “a adaptabilidade consoante a realidade do processo”. Além deste, também E2 salienta que “cada investigador efetua as diligências que a sua perceção, experiência e tato lhe dizem que são mais adequadas”.

Apesar da inexistência de um método comum, são abordadas um conjunto de diligências por parte dos entrevistados que podem contribuir para o correto seguimento da investigação. Ressalva-se assim que um ponto fundamental “é a primeira abordagem ao crime, na recolha da informação” (E6), onde se deve reter informações fundamentais que visem facilitar a análise criminal e facilitar as diligências futuras. Entre estas informações, foram destacadas por E2 a inquirição do “lesado ou usufrutuário do mesmo, e eventuais testemunhas, o horário quando tal ocorreu (a janela temporal mais reduzida possível), o local em concreto onde o ilícito foi perpetrado (se tem videovigilância ou os seus acessos mais próximos, intermédios ou afastados, p.e., autoestradas), que bens é que eventualmente

estavam no seu interior (telemóveis ou PC's que possam ser localizados), a quantidade de combustível que tinha e conseqüentemente os quilómetros que ainda poderiam circular, alguma característica específica que possa ter (e que seja rapidamente identificável, em plataformas eletrónicas de venda) e consoante a marca, modelo e idade do veículo subtraído, se existe alguma forma técnica de localização remota”.

Adicionalmente, E4 destaca o seguimento através da monitorização das portagens dos veículos com dispositivo via-verde instalado, enquanto E5 defende a utilização de eventos de rede, com a finalidade de “colocar um indivíduo num determinado local do furto naquela data e hora”. Além destas, foram destacadas por E5, E6 e E7 a realização da inspeção judiciária célere, quando o veículo é recuperado.

Em relação à questão n.º 3: “Qual é o *Modus Operandi* mais frequente na prática deste tipo de crime?”, esta questão tem como finalidade identificar o método mais utilizado pelos autores do furto de veículo motorizado na perpetração do crime.

Observando o quadro n.º 16 presente no apêndice M, verificamos que tanto o Arrombamento da Porta como o Estroncamento do Canhão são os métodos mais utilizados pelos autores deste tipo de ilícito para intercederem ao interior do veículo. Mesmo conseguindo eleger um método mais abordado pelos entrevistados, verifica-se a emergente variedade de modos de atuação por parte do indivíduo que procura furtar um determinado veículo. Ainda relativamente aos contributos dos entrevistados, verifica-se a existência de uma relação entre o *Modus Operandi* do autor e as características ou finalidade da viatura furtada (E1, E2, E4, E5).

Relativamente à ZA do DTer de Sintra, salienta-se a explicação de E1 que “todos os veículos furtados em que o seu autor era detido, a viatura nunca era para si. A maior parte das vezes era quase por escolha ou pedido por outra pessoa, onde se escolhiam viaturas específicas”, prevalecendo aqui a situação da encomenda do furto por vários grupos ou associações criminosas. Ainda nesta ZA, E5 e E6 destacam ainda um fenómeno cada vez mais recorrente, através da utilização de reboque.

Sobre a ZA do DTer de Almada, salienta-se ainda as questões relacionadas com o furto das chaves por lapso do proprietário, sendo este método normalmente associado a um fenómeno mais sazonal, ocorrente em zonas balneares, onde os autores vigiam os surfistas e banhistas nos locais de estacionamento dos veículos e posteriormente furtam as chaves que se encontravam escondidas num determinado local do veículo (E7).

Sobre a questão n.º 4: “Em que períodos temporais se verifica maior incidência de furtos de veículos?”, através desta questão procurou-se identificar a janela temporal onde o furto de veículo ocorre com maior frequência.

Através do quadro n.º 17 presente no apêndice M, verifica-se que a totalidade dos inquiridos assumem que o furto de veículo motorizado tem maior incidência temporal durante a noite. Este maior número de ocorrências num ambiente noturno do dia, encontra a sua justificação pela quantidade de vantagens que o autor do crime auferir, das quais são destacadas a diminuição da quantidade de pessoas em circulação na via pública, a menor previsibilidade das vítimas saírem de casa e a salvaguarda destas não virem a utilizar as viaturas naqueles períodos/horários (E1, E2, E4, E5, E6).

Segundo E2 e E7, ainda que em menor número, existem situações em que o desaparecimento das viaturas ocorrem durante o dia na ZA do DTer de Almada, estando este facto relacionado com “o furto em interior de residência para se obterem as chaves do veículo a subtrair ou por meio de distração/logro (...) quando os lesados não se encontram na sua residência” (E2) e situações “sazonais junto às praias” (E7).

Ao olharmos para a análise dos dados referentes às viaturas furtadas das duas ZA, foi possível verificar que os dados referentes à data da ocorrência dizem respeito à hora e data que o furto é participado às autoridades. Assim, para colmatar a falha no sistema e garantir a veracidade dos factos, a análise deste tipo de dados deve ser realizada de forma ligeiramente diferente. Se olharmos para a figura 1, presente no apêndice N, verificamos que, nas duas ZA, a esmagadora maioria das participações são registadas no período da manhã, compreendido entre as 06h e as 12h. Estes dados vêm reforçar a posição dos entrevistados, na medida em que é nestes horários que as pessoas dão por falta do veículo que terá desaparecido durante a noite e apresentam a respetiva queixa junto das autoridades.

As ilações depreendidas anteriormente concorrem irrepreensivelmente para as afirmações de Rice e Smith (2002) e Resendiz (1998), prevendo o indicador temporal do furto de veículos plasmado no padrão com maior incidência durante os períodos noturnos, onde o objetivo dos seus autores seria o aumento significativo da probabilidade de passarem despercebidos. Nesta questão, importa ainda ressaltar a incidência temporal por dia da semana presente na figura 2, presente no apêndice O. Assim, através da análise documental foi possível verificar que existe nas duas ZA, registos de ocorrências de viaturas furtadas com maior incidência às segundas-feiras e quartas-feiras. No seguimento do que tem vindo a ser relatado pelos inquiridos e das ilações resultantes da revisão de literatura, podemos verificar que o furto de veículo motorizado tem a sua maior incidência no início e a meio da

semana, equivalente com a maioria das semanas laborais dos respetivos proprietários dos veículos. Assim, estes dias conjugados com os horários noturnos, revelam ocasiões em que a previsibilidade de serem detetados é menor, visto que as vítimas se encontram a descansar nos pós dia de trabalho, bem como a preparar o dia seguinte.

A convergência destas intervenções e análises confirmam a relação do furto de veículo com a Teoria das Atividades Rotineiras, que se traduz no Triângulo do Crime. Conforme o descrito no início da presente investigação por Cohen e Felson (1979) a concretização de um determinado crime resulta da convergência entre três condições: o potencial infrator, o alvo e a ausência de uma fonte de vigilância. Verificamos a relação entre esta teoria e o crime de Furto de Veículo Motorizado na medida em que, existindo um indivíduo com predisposição de furtar um veículo, e um veículo que constitua interesse para o mesmo, o furto ocorrerá numa janela temporal em que possa ser realizado da forma mais dissimulada e sem vigilância possível.

Voltando ao campo da análise de dados, também o dia do mês e o respetivo mês foram verificados. Assim, de acordo com a figura 3, presente no apêndice P, ao longo do mês existe um aumento do número de furtos entre os dias 25 e 29 nas duas ZA.

Também a distribuição dos furtos de veículo pelos meses ao longo do ano podem ser contabilizados através da mesma figura 3, pertencente ao apêndice P. Neste âmbito, as distribuições começam a ser ligeiramente distintas, na medida em que, no DTer de Sintra verificamos um aumento do número de veículos furtados no mês de março e, por outro lado, no DTer de Almada foi verificado um aumento dos furtos no mês de maio e um crescendo tendencial desde julho até setembro. Este aumento tendencial na região de Almada, vem confirmar o furto sazonal junto às praias em meses em que as temperaturas são mais favoráveis e aliciam muitos banhistas e surfistas a deslocarem-se às praias desta região, onde estacionam as suas viaturas (E2, E7).

A questão n.º 5: “Quais são os locais com maior incidência de furtos?”, procurou-se, através desta pergunta, identificar os locais onde o furto de veículo ocorre com maior frequência. A análise ao quadro n.º 18 presente no apêndice M, demonstra que a esmagadora maioria dos inquiridos consideram que o furto de veículo tem a sua incidência sobre viaturas que se encontram na via pública. Em ambas as ZA em estudo, os inquiridos destacam o furto de viaturas quando estas se encontram estacionadas à porta dos lesados (E1, E2, E4, E6).

De forma específica, na ZA do DTer de Sintra, E1 destaca que estes indivíduos “esperavam o tempo que tivessem de esperar para que conseguissem furtar os veículos na via pública (...) mais uma vez a questão da oportunidade, o autor também adapta consoante

o tempo e o local que têm para cumprir a encomenda”. Também E6 destaca que “estes indivíduos procuram e fazem o seguimento das viaturas até um local na via pública, onde depois a furtam naqueles horários referidos (...), o furto trabalha mais por referenciação do tipo de viatura encomendada para determinada finalidade”. Na ZA do DTer de Almada, é destacado as “grandes concentrações de veículos, p.e., grandes parques de estacionamento” (E2) e “as praias em períodos sazonais” (E7).

É notória a relação existente entre as declarações dos inquiridos e as considerações de Fleming et al. (1994) e Clarke e Harris (1992a), revelando a incidência do furto de veículo motorizado aos que se encontram comumente estacionados na via pública dada a maior facilidade de acesso aos mesmos.

Também sobre a georreferenciação das moradas dos furtos é possível verificar uma relação com as declarações dos inquiridos. Se olharmos para a georreferenciação dos furtos de veículo registados no do DTer de Sintra, presente na figura 4 do apêndice Q, verificamos que a maioria dos furtos ocorrem na própria vila de Sintra. Assim, ainda que os locais sejam muito próximos entre si, não é possível traçar um padrão de incidência concreto. Tal facto vem confirmar as declarações de E1 e E6 que caracterizam a atuação dos autores por encomenda através do seguimento e estudo, onde o furto tem por referência o veículo que pretendem furto e não tanto o local em si.

Por outro lado, a figura 5 presente no apêndice R demonstra que a prática deste tipo de crime na ZA do DTer de Almada encontra-se com elevado número de ocorrências nas regiões do Monte da Caparica, Charneca da Caparica e Costa da Caparica, no entanto, com especial incidência nesta última. Também nesta situação encontramos uma coerência com as várias afirmações obtidas ao longo das entrevistas, na medida em que tanto o furto na via pública, junto à casa dos lesados (E2), como o frequente furto junto das zonas balneares (E2, E7) estão perfeitamente demonstrados nesta figura.

Sobre a informação recolhida na região de Almada, foi possível detetar a existência de várias situações de reincidência no local do furto, não só ao nível de locais, como também de lesados que foram vítimas de vários furtos consecutivos. Isto significa que, em determinadas situações como as demonstradas na tabela 1 pertencente ao apêndice S, o autor do crime de furto de veículo, decidiu voltar a atuar no mesmo local, ou até sobre o mesmo veículo. Tal facto poderá estar relacionado com o conhecimento de como interceder em determinada viatura, sobre as rotinas do proprietário ou, com as características do local facilitarem a concretização do ilícito.

Neste panorama da reincidência, podemos verificar uma relação com a Teoria dos Padrões Criminais, onde se confirma a distribuição não aleatória do fenómeno criminal na componente espacial e social (Brantingham & Brantingham, 2017). De acordo com o estudado ao longo desta investigação, sendo estes fenómenos em locais específicos, sobre as mesmas vítimas e, ocorrendo mais do que uma vez sobre um destes elementos, importa ressaltar que a investigação poderá passar pela correlação de padrões de movimentos no espaço, tempo e modelos de atividades comuns com o possível autor do crime, com a finalidade última de identificar o seu paradeiro.

Com a finalidade de identificar as tipologias de veículos cuja incidência do fenómeno criminal em estudo é maior foi elaborada a questão n.º 6: “Quais são os tipos de veículos mais furtados?”.

Sublinha-se que, todos os inquiridos mencionam que os veículos ligeiros de passageiros são os que representam grande maioria das viaturas furtadas nas participações que registam. Apesar da grande maioria ser representada por esta tipologia, salienta-se que o tipo de veículo furtado está intimamente relacionado com o fim a que se destina (E1, E2, E4, E5, E6, E7).

Para E1, o furto que se encontrava associado às encomendas passava por um lado pelas viaturas de mercadorias de caixa aberta ou fechada e, por outro lado pela procura por viaturas desportivas como o Seat Ibiza, FR ou Cupra. Também E6 destaca as viaturas associadas à concretização de outros ilícitos como o furto de ATM ou máquinas de tabaco, onde a procura incidia sobre “viaturas com capacidade de carga maior como as VW Sharan, Renault Traffic” (E6). Além destas, E6 refere que marcas como “Honda, VW, BMW, Renault são muito usuais para serem utilizados para outro tipo de crimes”.

Por outro lado, na ZA do DTer de Almada, E2 destaca o facto de que “se o objetivo for praticar um outro ilícito consequentemente, serão veículos ligeiros, comerciais ou não, de gama média, e com 10/15 anos de idade média”, mas se tiver como objetivo um enriquecimento monetário poderão ser de “2 âmbitos diferentes: Veículos de trabalho como os comerciais pesados, máquinas industriais e agrícolas, pick-up’s e carrinhas em geral, independentemente da idade, ou veículos ligeiros de passageiros de gama alta e média/alta.”

Também a análise dos dados, concorrem para o facto dos da tipologia de ligeiro de passageiros ser a mais afetada pelo furto de veículo motorizado, conforme podemos confirmar através da figura 6 presente no apêndice T. Foram ainda analisadas as características referentes às viaturas furtadas. Primeiramente, foi prudente analisar quanto à cor do veículo. Conforme o disposto na figura 7 presente no apêndice U, conclui-se que os

veículos brancos, pretos e cinzentos são os mais furtados em ambas as ZA. Tal facto poderá estar associado ao autor do crime procurar furtar viaturas de cores neutras, aumentando a dissimulação do crime. Estes dados, confirmam a teoria de Copes (2003) em relação à intenção do autor do furto visar a garantia da sua não identificação, através da circulação dissimulada no contexto social, físico ou cultural. Por outro lado, também a marca de cada uma das viaturas furtadas foi contabilizada. De acordo com a figura 8 pertencente ao apêndice V, verificou-se também uma incidência semelhante entre as duas ZA em estudo, contabilizando uma maior ocorrência de furtos sobre os veículos das marcas Opel e Volkswagen. De salientar que dentro destas duas marcas, foi possível destacar a incidência sobre alguns modelos, tais como o Opel Corsa, o Opel Astra, bem como o Volkswagen modelo Polo, Golf e o Sharan.

Os resultados anteriormente apresentados confirmam a existência e aplicabilidade do conceito de *hot product* associado ao crime de furto de veículo, tratado ao longo desta investigação. Assim, tanto o modelo apresentado por Cohen e Felson (1979) como o de Clarke (1999) assumem uma especial pertinência em função da racionalidade do autor do crime relativamente ao veículo sobre o qual irá incidir. Também o estudo desta teoria tendo em linha de consideração a Teoria da Escolha Racional poderá ser importante do ponto de vista investigativo. A consideração desta, dar-nos-á informações afetas ao cerne racional do perpetrador, tal como o porquê de furtar determinados veículos, forma de atuação e toda a avaliação que os mesmos realizam numa fase anterior ao crime (Newburn, 2007; Baert, 1997).

No que concerne à questão n.º 7: “Quais são as medidas adotadas para reprimir este tipo de fenómeno criminal?”, através desta questão procurou-se identificar e entender as medidas que já se encontram em vigor com a finalidade de reprimir o crime de Furto de veículo motorizado. Observando o quadro n.º 19 presente no apêndice M, verificou-se uma dualidade na atuação perante o fenómeno criminal em estudo, na medida em existe uma clara distinção entre as respostas referentes à ZA do DTer de Sintra e a ZA do DTer de Almada.

Assim, relativamente ao DTer de Sintra, constata-se que a medida adotada com vista a repressão deste fenómeno criminal está relacionada com o direcionamento do patrulhamento para os principais *hot spots* de ocorrências de furto de veículo motorizado (E1, E3, E5, E6). Segundo E1 também as operações Sintra *Transformers* e África Car “poderão ter funcionado neste sentido, ou até pelo contrário caso estes procurem ser mais cautelosos em futuros furtos”.

Por outro lado, a realidade demonstrada pelos inquiridos na ZA do DTer de Almada é diferente, na medida em que foi mencionado a não existência de medidas específicas com vista na mitigação deste fenómeno criminal, passando exclusivamente por uma gestão das ocorrências por furto de veículo motorizado (E2, E4, E7). Segundo E7, tal facto é justificável derivado da complexidade, tornando-se “complicado aplicar medidas”. Também E2 expressa que a mitigação deste ilícito “cinge-se quase exclusivamente à resposta às ocorrências, e não um policiamento de visibilidade.”

Ressalva-se a relação das medidas aplicadas no DTer de Sintra com as ilações sobre a importância dos *hotspots* criminais reiterados por Ractliffe (2006) na presente investigação. Nestes casos, os investigadores tiveram em consideração a ferramenta associada à georreferenciação criminal, permitindo aplicar medidas de direcionamento do patrulhamento de visibilidade para locais específicos com maiores registos de furtos de veículo motorizado.

Relativamente à questão n.º 8: “Qual é a finalidade associada a este crime?”, através desta interrogativa procurou-se conhecer os principais fins dos veículos furtados, bem como identificar a sua criminalidade paralela.

Atendendo às declarações dos inquiridos e, através do ilustrado pelo quadro n.º 20 presente no apêndice M, é possível identificar quatro grandes finalidades associadas ao crime de furto de veículo motorizado nas ZA dos dois DTer em análise. De acordo com esta análise, podemos concluir que a grande maioria dos veículos furtados nestas duas ZA estão associados com finalidades relacionadas com o posterior desmantelamento para venda de peças e com a sua utilização na perpetração de outros ilícitos criminais.

Sobre a primeira finalidade, E1 destaca a operação Sintra *Transformers*, onde “os carros eram desmantelados para alteração de veículos quer para fins de aumento de potência e corridas, quer para misturar peças de vários automóveis e construir carros completamente distintos”. Para E5 esta finalidade atinge o seu recetador através da “venda de peças, em oficinas ou até mesmo na internet”. Sobre a utilização das viaturas furtadas para a concretização de outros ilícitos, destaca-se que “o furto de veículo é um ato preparatório” (E2). Ainda sobre esta finalidade, E6 salienta que a utilização destas viaturas para cometer “outros tipos de furtos como máquinas de tabaco, interior de residência (viaturas de apoio com o respetivo plano de fuga), ATM, roubos, todos os fenómenos criminais que impliquem a movimentação por este meio de transporte de forma premeditada”. Neste sentido descreve ainda que “é utilizado para dificultar a investigação e identificação dos indivíduos nas práticas de uma criminalidade paralela” (E6).

Verificou-se a multiplicidade de finalidades encobertas pelo furto de veículo motorizado, confirmando a perspectiva de Copes (2003). Neste âmbito, as três finalidades destacadas por Challinger (1987) encontram-se retratadas nas ilações dos inquiridos, através do furto recreativo, furto para transporte e o furto lucrativo. É notória uma relação existente com a opinião de Fleming et al. (1994) relativa ao desmantelamento e venda de peças em oficinas. Veja-se que, também a explicação sobre o panorama do furto associado ao lucro de Gant e Grabosky (2001) coincide com o declarado pelos vários inquiridos, confirmado a sua teoria.

Apesar de não constar nas várias finalidades elencadas pelos inquiridos, ao longo da análise de dados foi detetada a existência de uma outra relacionada com as situações de burla às companhias seguradoras. Apesar da escassez dos dados sobre este ponto ser elevada, foi possível contabilizar um total de dez situações, na ZA do DTer de Sintra, em que foi detetado pelos militares a celebração de um seguro contemplando o furto do veículo no período relativamente curto em relação à data do furto. Dadas as circunstâncias, tal facto poderá suscitar algumas suspeitas na veracidade da concretização do furto, podendo este não passar de uma simulação com o objetivo de receber a respetiva indemnização. Este ponto está relacionado com a teoria de Miller (1987), na medida em que, é detetada a existência deste tipo de situações associadas ao furto de veículo

No que respeita à questão n.º 9: “Na sua perspectiva, que mais poderia ser realizado para reprimir ou prevenir o Crime de Furto de Veículo?”, esta questão teve como finalidade identificar medidas que pudessem vir a ser implementadas num âmbito preventivo ou repressivo no fenómeno criminal em estudo.

Com base na observação do quadro n.º 21 do apêndice M, depreende-se a existência de várias medidas que os inquiridos consideram que poderiam vir a ser implementadas com vista a prevenir ou reprimir o furto de veículo motorizado. De entre estas medidas apresentadas, salienta-se as que se constituíram como elos comuns entre as várias opiniões. Primeiramente a proatividade associada a um melhor e maior patrulhamento de visibilidade (E2, E4, E5, E6, E7). Em seguida, a existência de uma análise permanente e detalhada que permitisse auxiliar as várias funções de comando e o investigador conscientizar-se do fenómeno criminal (E3, E4, E5, E6) ou alertar os “menos sensíveis para esta área” (E6). Além destas, foi mencionada a implementação da videovigilância, como possibilidade de contrariar o número de ocorrências de furtos em determinado local, permitindo, em caso de furto, a melhor identificação do autor. Para E1 esta última medida é clarificada como sendo “o caminho de duplicar o efetivo a curto prazo” (E1).

No que concerne à questão n.º 10: “Na sua opinião, que melhorias poderiam ser implementadas no sistema de verificação de veículos furtados em vigor?”, com a recorrência a esta questão, procurou-se identificar possíveis alterações no funcionamento ou acesso ao sistema de verificação de viaturas furtadas que se pudessem constituir como verdadeiras mais valias no cerne da atividade operacional.

De entre as várias respostas dos inquiridos, foi possível identificar algumas propostas que visam a melhoria do sistema de viaturas furtados em vigor, o Sistema Estratégico de Informações (SEI), gerido pela Polícia de Segurança Pública. Uma primeira melhoria identificada traduz-se no acesso ou tratamento da informação ou expediente em tempo real, por parte das patrulhas às ocorrências através da utilização de Tablet’s (E2, E5). Para E2, “à distância de uns meros toques no ecrã ou no teclado permitia obter toda a informação sobre o veículo ou expediente criminal ou contraordenacional”.

A segunda melhoria proposta pelos inquiridos está relacionada com as implementações de câmaras de leitura automática de matrículas estendível ao dispositivo territorial e com ligação ao SEI. Desta forma, o policiamento tornava-se mais célere, na medida em que o próprio sistema alertava a patrulha para a existência de uma determinada viatura furtada na via de forma automática (E2, E5, E7).

A terceira e última melhoria identificada é respeitante à vertente técnica do sistema utilizado. De acordo com várias ilações dos inquiridos, conclui-se a existência de algumas lacunas desde o carregamento ao acesso da informação. De acordo com E6, deveria existir “uma atualização e carregamento mais célere das viaturas furtadas no sistema (...), caso a GNR tivesse acesso em termos de gestão poderia o processo não ser tão moroso (...) poderia ser carregada pelas salas de situação em tempo real, visto que por regra as viaturas furtadas naquele dia, não constam no sistema para apreender nem têm o NUIPC do auto de notícia para ser feito o aditamento”. Também E7 explica que a “informação referente ao motivo para o qual o veículo consta para apreender deveria ser interligado com a informação que chega à patrulha”. Assim esta proposta baseia-se no pressuposto da partilha de informação, através da não centralização do sistema numa só Força de Segurança, visto que “há determinados acessos que é necessária a permissão da PSP para aceder à informação” (E4).

Relativamente à questão n.º 11: “Do ponto de vista investigativo, e à semelhança do que é utilizado noutros países, considera que seria importante a utilização de carros isco devidamente preparados para o efeito? Porquê?”, através desta pergunta procurou-se obter a opinião dos vários investigadores sobre a possível aplicação dos carros isco no âmbito da investigação do furto de veículo motorizado em Portugal. Neste sentido, verificou-se, em

unanimidade, que os inquiridos consideram que este programa carece de um enquadramento legislativo adequado, que contemple desde os seus fundamentos aos limites na sua aplicabilidade (E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7).

Verifica-se uma congruência com o explicado por Henriques (2016) onde a aplicabilidade desta medida suscita a dúvida do ponto de vista legislativo entre o Agente Encoberto, Agente Infiltrado e o Agente Provocador.<sup>39</sup>

Não obstante da falta de intervenção legislativa, há inquiridos que consideram que a aplicabilidade desta medida poderia ser uma mais valia, carecendo certamente, dos parâmetros de fundamento e limitação adequados (E3, E4, E6, E7). Para E4, o mais importante da aplicabilidade desta medida passa por “conseguir relacionar aquele indivíduo ou grupo a vários furtos de veículo e, nesse aspeto, seria importante”. Também E6 explica que “uma breve alteração legislativa referente à utilização de veículos apreendidos no âmbito de processos criminais conjugado com celeridade processual dos processos judiciais, poderia ser a solução mais racional para adotar este método num país que neste momento não tem capacidade económica para o financiar”. Descreve ainda que “deve permitir aos OPC interromperem o seu normal funcionamento de forma remota com uma grande capacidade de alcance de sinal, que a abordagem e flagrante delito tenham sucesso, escolhendo o local e momento certo para evitar perigo para a vida de terceiros e dos suspeitos bem como danos resultantes no carro isco e de terceiros” (E6).

Encontramos uma coerência no respeitante à importância da sua aplicação, pressupondo um nível de cooperação estatal e judicial muito elevado desde o fundamento, limitação e aquisição de viaturas. Só assim seria possível garantir uma aplicação deste tipo de métodos sem que os mesmos suscitasse dúvidas sobre a validade da prova adquirida, preenchendo o atual vazio existente na lei (Aldridge, 2007).

Sobre a questão n.º 12: “Gostaria de acrescentar mais alguma informação?”, pretendeu-se dar a oportunidade aos inquiridos de acrescentar ou reforçar alguns pontos que considerassem importantes derivados da sua experiência profissional, ainda que não tivessem sido alvo do presente guião.

Neste sentido, E1 explica que “temos de ter uma referência”, no entanto destaca a existência de “flexibilidade para trabalharmos ao longo da investigação”, bem como uma “margem e capacidade para decidir” enquanto investigadores e comandantes.

---

<sup>39</sup> Presente no Apêndice J.

Na perspectiva de E2 existe uma “enorme lacuna técnica na Instituição relativamente à investigação dos crimes contra o património”. Destaca ainda a diferença relativamente ao que sucede na investigação do tráfico de estupefacientes, “onde as estratégias, linhas de investigação e passos a dar estão perfeitamente definidos, existindo, inclusivamente, um Curso de Investigação Criminal para Crimes de Droga”. Em contraposto, destaca o vazio institucional no que concerne à investigação dos crimes contra o património em geral e, por sua vez, ao furto de veículo motorizado. É ainda destacado por este a necessidade de uma “divisão dos NIC em equipas de droga e equipas de património” bem como uma priorização da investigação deste tipo de criminalidade.

Para E3 a utilização das ferramentas baseadas no conceito do “*Intelligence Led Policing*” poderia constituir-se com uma importância muito elevada para o âmbito operacional, sendo um apoio para os investigadores e comandantes no desenrolar da tomada de decisão e implementação de medidas com vista à repressão e prevenção deste tipo de crime. Reforça ainda a necessidade desta análise ser constante e diária, no entanto releva a dificuldade dada a “abrangência de criminalidade e meios disponíveis”.

Os inquiridos E4 e E7 destacam a constante recuperação dos veículos na ZA do DTer de Almada, na medida em que este poderá ser não só um elemento fundamental para o lesado como também para o desenrolar da investigação, permitindo recolher muitas informações relativamente sobre o furto ou até mesmo sobre o autor do crime.

Na opinião de E6 a inspeção judiciária deve ser realizada também em casos de flagrante delito, pelo motivo de quem se encontrar a circular com o veículo furtado ser o recetador e não o autor do furto. Conforme já abordado anteriormente, E6 realça a importância da primeira abordagem ao local do crime, na medida em que “muitas vezes o OPC onde é delegado o inquérito tem que efetuar diligências a colmatar a abordagem inicial e recolher quesitos que lhe permitam prosseguir a investigação”.

### **3.2. Análise dos inquéritos por entrevista aos reclusos do Estabelecimento Prisional do Linhó e Caxias – Grupo B**

Relativamente à questão nº1: “O que o motivou a furtar o veículo?”, esta pergunta teve como finalidade entender e identificar fatores que possam levar um determinado indivíduo a entrar no mundo do crime, especificamente no mundo do furto automóvel.

Através do quadro nº 32, ilustrado no apêndice X verificou-se a existência de padrões motivacionais comuns entre os entrevistados. Salienta-se o facto de que todos os inquiridos

destacaram que começaram a furtar veículos derivado de situações em ambiente familiar vivenciados ao longo da sua infância ou adolescência, gerando situações de revolta em si próprios. De acordo com E13 e E14 também a falta de imposição de regras agravada pela disrupção em ambiente familiar, é um fator que incentiva à prática de crimes porque “quando se é novo não se pensa tanto como quando se cresce” (E14). De acordo com o estudo de Fleming et al. (1994), relativo ao perfil de jovens relacionados com o crime de furto de veículo, destaca-se um perfil marcado pela instabilidade emocional e familiar.

O ambiente familiar disruptivo em conjugação com o “ambiente pesado do bairro” (E9) e “as más influências” (E10) são dos fatores mais comuns identificado pelos próprios indivíduos. Outra das grandes motivações declaradas por todos os entrevistados foi a facilidade de acesso a grandes montantes de dinheiro através dos diversos fins que as viaturas se destinavam. Ao longo da sua vida, E9 descreveu que “por mês era possível chegar aos 150 mil euros”. Também E16 descreve que “numa noite normal ganhava sempre à volta de 3 ou 4 mil euros a desmontar viaturas”, no entanto vai mais longe e refere que através da venda de peças conseguiu chegar aos 12 mil euros numa noite. Tais factos confirmam o estudo de Copes (2003) que nos diz que podem estar associados ao crime de furtos de veículo diversas motivações, bem como Shover (1996) que, segundo o autor, uma primeira motivação é baseada no enriquecimento ilícito pelo estilo de vida, ostentação e lucro fácil.

Outro ponto interessante está relacionado com a idade precoce com que estes indivíduos se envolveram no furto de veículos. Para a maioria destes indivíduos, o furto de veículo foi o primeiro ou dos primeiros crimes que cometeram quando entraram no mundo do crime (E11, E12, E14, E16, E17, E18). Neste aspeto, verifica-se uma concordância com a opinião de Longman (2006) no sentido em que este é um dos primeiros crimes graves cometidos ainda em idades muito precoces, sendo por isso considerado um crime de entrada. Verificou-se ainda uma correlação com várias das opiniões descritas ao longo da revisão de literatura, com especial incidência sobre o furto de veículos com a finalidade específica no lucro monetário facilitado, conforme o abordado por Gant e Grabosky (2001).

No que concerne à questão nº 2: “Que método(s) utilizou par entrar no veículo?”, através desta pergunta procurou-se identificar os variados *modus operandi* dos perpetradores de furto de veículo motorizado e entender os procedimentos adotados por cada um deles. Neste sentido foi possível verificar que a panóplia de métodos de entrada nos veículos é vasta. Primeiramente, foi possível verificar a relação entre a utilização de determinados métodos com diversos veículos.

Tendo por base no quadro n.º 33 pertencente ao apêndice X, para veículos de valores mais reduzidos, como os Ford Fiesta, Honda Civic ou Fiat Punto foi possível verificar que a maioria dos indivíduos recorreu à denominada mixa através da utilização da vareta do óleo de veículos da marca Renault 5, derivado do seu formato e material facilitar o trabalho para destrancar e ligar a ignição destas viaturas, sem quaisquer danos (E9, E10, E11, E12, E15, E16). Além deste método, foi identificado a existência de outras metodologias para a entrada em viaturas mais antigas. A utilização das conchas das colheres de café ou da chave de fendas presente junto da roda suplente do Fiat Punto como chave falsa (E9, E15 e E16), a rotação do botão dos quatro piscas nas viaturas Opel Corsa B (E9, E12), o desencaixe e rotação da rodinha da ignição (E9, E10 e E15), o vácuo através de uma bola de ténis (E12), o arrombamento da porta (E9) e a utilização da própria chave (E13 e E14) foram dos principais métodos identificados para a perpetração de furtos associados a veículos mais antigos, normalmente anteriores ao ano de 2005 (E16).

Noutro patamar, os inquiridos identificaram diversos *modus operandi* associados a viaturas mais recentes, normalmente fabricadas após o ano de 2005 (E16). É possível destacar a utilização da chave do Seat Alhambra, capaz de reter ou codificar qualquer sinal de uma outra chave, funcionando como uma verdadeira chave mestra (E10), a utilização de um jornal a arder por baixo da porta do condutor para acionar o sensor de incêndio e desta forma destrancar o fecho centralizado do veículo (E10), a utilização de computadores, cabos USB e códigos acessíveis na internet para a reprogramação da centralina de veículos de gama alta (E10 e E12) e, por fim a replicação de sinal através da utilização de aparelhos específicos e adquiridos via internet (E9, E10 e E16). Estes últimos, permitem aos indivíduos interceder em viaturas específicas “consoante as atualizações que o próprio aparelho permite” (E16). De acordo com McCormick et al. (2007, p. 18), existem diversos *modus operandi*, assim deve-se procurar absorver o máximo de informação possível sobre uma determinada situação para traçar um perfil acertado e coerente, com vista no auxílio à investigação (Ressler & Shachtman, 1992).

Relativamente à pergunta nº 3: “Existe algum período temporal (ao longo do dia) que o leva a furtar veículos?”, através desta questão procurou-se identificar os momentos diários mais propícios à prática do furto de veículos.

Conforme o ilustrado no gráfico n.º 34 presente no apêndice X, verificou-se que a maioria dos indivíduos procuravam executar o furto das viaturas durante a noite, derivado da segurança e tempo para trabalhar (E8, E11, E13, E14, E15 e E16). Para E11 este era o horário em que “as pessoas chegavam do trabalho e já não iam sair de casa”, logo o tempo

de trabalho era consideravelmente elevado. Apesar disto, é de destacar a existência de três indivíduos que iniciaram a sua prática criminal durante a noite e, mais tarde, depois de aprimorar as técnicas, passaram a atuar durante o dia. De acordo com E9, a atuação pautava-se por agir naturalmente como se o carro fosse do próprio e “estivesse a medir o óleo ou alguma avaria”, havendo por vezes “pessoas que ajudavam” na entrada do carro sem saber que este estava a ser furtado. Também E15 destaca uma mudança no horário dos furtos derivado das autoridades começarem “a associar o furto dos carros aos assaltos a ourivesarias no dia seguinte”, notando-se assim uma adaptação do grupo às medidas das autoridades policiais. As respostas a esta questão vem-nos provar a ideia de Rice e Smith (2002) que nos dizem que o padrão do furto de veículo tem maior incidência durante a noite.

No que diz respeito à questão nº4: “Que tipo de viaturas preferia furtar?”, pretendeu-se através desta pergunta identificar as tipologias das viaturas com maior atratividade para os indivíduos que cometem o furto de veículo motorizado.

Neste âmbito, de entre as variadas entrevistas foi possível identificar que a incidência das viaturas furtadas está diretamente ligada com o fim ao qual o veículo é utilizado. Comprovou-se assim que a maioria dos autores dos furtos de veículos entrevistados procuravam viaturas de cilindrada superior (E8, E9, E10, E12 e E16), de onde se destacam marcas como: BMW, Porsche, Mercedes e Audi, normalmente associados à utilização para cometer outro tipo de crimes (p.e. assaltos a ourivesarias, lojas, centros comerciais, ou carrinhas de valores), permitindo aos indivíduos fugir das autoridades de forma mais eficaz. Estes tipos de viaturas também poderiam estar associados a encomendas realizadas por elementos pertencentes a oficinas, stands ou armazéns de automóveis com destino ao tráfico e viciação de viaturas ou desmantelamento e venda de peças, confirmando o que tem sido abordado ao longo na presente investigação.

Havia ainda situações em que os indivíduos procuravam veículos de gamas mais baixas, onde prevalecia a utilização de métodos como a mixa (através da vareta do óleo do Renault 5), o arrombamento da porta ou a rotação do botão referente aos “quatro-piscas”. Nestes casos destaca-se a incidência em veículos como o Fiat Punto, Ford Fiesta, Opel Corsa ou Honda Civic, associados aos primeiros furtos destes indivíduos como forma de entrada na criminalidade automóvel e utilização ocasional em transporte para festas ou regresso a casa.

Como forma de verificar quais os locais cuja preferência dos autores dos furtos de veículo revela maior incidência realizou-se a questão nº 5: “Quais eram os locais preferenciais para furtar o veículo?”. De acordo com E9, E11, E13, E14 e E15 normalmente

as viaturas eram furtadas quando estavam devidamente estacionadas à porta dos proprietários, independentemente de serem prédios ou moradias. Por outro lado, E10 “preferia zonas mais ricas onde podia encontrar carros mais valiosos em garagens e condomínios”. A forma de atuar de E8, E12, E16 era ligeiramente diferente, na medida em que o furto “não era pelo local em si que contava, mas sim o veículo que era pedido pela encomenda” (E8), assim o furto funcionava em função do objetivo que tinha que ser cumprido, e menos em função do local propriamente dito. Nestes casos, os indivíduos deslocavam-se até ao local onde o veículo se encontrava ou seguiam-no a fim de verem garantida a concretização do furto e cumprirem a encomenda, independentemente do local onde este estivesse localizado.

Relativamente à questão nº 6: “Já cumpriu pena anteriormente por este tipo de furto? Se sim, alterou os seus métodos e técnicas após o cumprimento da pena?”, teve como finalidade detetar a existência de uma reincidência criminal relativa ao furto de veículo motorizado, bem como perceber se o ambiente prisional potencia a aprendizagem de diversos métodos de execução do crime.

De acordo com os vários depoimentos dos entrevistados verificou-se que apesar de não existir uma diferença abrupta, a maioria destes já cumpriu pena anterior por este tipo de crime (E8, E10, E11, E13, E15). Salienta-se ainda que todos os indivíduos declaram já ter falado ou aprendido outras técnicas e métodos em ambiente prisional, no entanto nunca alteraram os seus *modus operandi* para entrar e furtar os veículos.

Em relação à pergunta nº 7: “Qual foi a distância aproximada entre os locais onde furtava e/ou abandonou o veículo?”, pretendeu-se com esta questão verificar a existência de uma relação entre os locais de perpetração do furto e o local onde o mesmo era abandonado.

De acordo com E8, E9, E13, E14 e E15 os furtos poderiam ocorrer relativamente perto da área de residência, podendo este raio ser prolongado até às localidades em torno desta área, onde o acesso por transportes públicos facilitava o deslocamento para esses locais. Sobre a questão do abandono dos veículos furtados, verificou-se que alguns dos entrevistados revelaram que os mesmos, depois de utilizados para determinados fins relacionados com outros furtos, roubos ou quando estes eram utilizados por mera diversão, eram abandonados nos locais precisos onde o mesmo era furtado, perto da casa do proprietário ou em outros locais em que havia a certeza que seria encontrado e recuperado pelas autoridades. Tais depoimentos revelam um carácter de preocupação que pode ser um traço caracterizador do indivíduo que se dedica ao furto de veículos. Tal facto vai ao encontro

de Tonkin et al. (2009) que indicam que um indivíduo que decide furtar um veículo percorre uma distância de aproximadamente 3 km da sua residência.

Importa salientar o facto de alguns dos entrevistados referirem que independentemente do local onde o veículo estivesse estacionado, estes deslocavam-se para cumprir o objetivo da encomenda previamente realizada (E10, E12 e E16).

No que concerne à questão n.º 8: “Após furtar um determinado veículo, este era utilizado para que finalidade?”, procurou-se identificar os diversos fins para os quais os veículos furtados são utilizados.

De acordo com o referido pelos entrevistados, foi possível auferir a existência de três grandes finalidades para as quais os veículos furtados foram utilizados, que se encontram retratadas ao longo do gráfico n.º 35 do apêndice X. O primeiro grande fim destas viaturas é a sua utilização como um meio para o cometer outros crimes. Estes crimes passam, na esmagadora maioria das vezes em outros furtos ou roubos a locais como ourivesarias, estabelecimentos, hotéis, residências ou até mesmo carrinhas de transporte de dinheiro. De acordo com E8 e E9, havia um estudo pormenorizado dos horários, locais, rondas, organização e distribuição de tarefas específicas dentro do grupo para garantir que tudo corria da melhor forma.

O outro grande destino das viaturas furtadas descrito por estes indivíduos foram as Oficinas ou Stands de automóveis. Nestes casos E9 descreve que “havia donos de oficinas e stands que me pediam alguns carros específicos”, referindo ainda o local preciso, cor ou marca da viatura pretendida. Para E10 “o objetivo era cumprir a encomenda” até porque o pagamento era realizado num momento anterior ao furto do veículo, em numerário e valores elevados, permitindo ao autor do furto auferir não só do valor do trabalho como também pagar a sua segurança, em caso de detenção (E10, E16). De acordo com E10, alguma da defesa destes indivíduos era paga pelos proprietários destes locais, como forma de cumprir o que anteriormente estava estipulado.

Importa salientar que estes dois grandes fins estão diretamente relacionados com viaturas que apresentavam características mais modernas, não só pela alta cilindrada utilizada em caso de fuga para o caso em que é utilizado para cometer outros ilícitos, mas também pelo valor elevado do mercado de peças e viciação de viaturas através de processos de compra e venda de veículos para abate. Através da compra destas viaturas por intermédio de montantes muito reduzidos, existe uma troca dos documentos deste para uma viatura furtada com características idênticas e a colocação novamente no mercado automóvel (E8 e E9). Ressalva-se a contraposição ao descrito pelo CDF (2021), na medida em que nestes

casos as organizações funcionavam muitas vezes com apenas dois níveis de responsabilidade, onde o elemento intermediário e o operacional eram por si só o mesmo indivíduo ou grupo de indivíduos. Outro ponto importante é a ressalva transmitida pela amostra pertencente ao grupo B, onde grande parte das entregas dos veículos eram realizadas a stands ou oficinas perfeitamente legalizadas, cumprindo todos os padrões de atividade, para posterior introdução no mercado automóvel. Tal facto, diverge do descrito pelo CDF (2021) onde é defendida a ilegalidade dos stands como fatores identificadores dos locais onde as viaturas furtadas são entregues.

A terceira e última grande finalidade diz respeito à utilização destes veículos para o mero transporte (E9, E11, E14) ou para diversão motivado pela adrenalina e procura pela integração social (E13, E15). Para este fim, os indivíduos declararam que a escolha do veículo não era determinada pela cilindrada relacionando-se com qualquer veículo de fácil acesso através de métodos mais rudimentares como a vareta do óleo ou arrombamento da porta.

Salienta-se que apenas um dos indivíduos (E16) declarou que a grande maioria do trabalho de desmantelamento e venda de peças era realizado por si próprio juntamente com um amigo. Este declara que não só escolhia e furtava as viaturas, como também se dedicava ao seu desmantelamento e venda de peças, desfazendo-se do *chassi* do mesmo através de cortes em “peças de 30 cm para enviar ao ferro velho sem que associassem ao veículo furtado” (E16). Este indivíduo, declara que as peças tinham como destino diversos contactos de mecânicos ou amigos que lhe ofereciam grandes valores monetários em troca.

Sobre a questão n.º 9: “Após o cumprimento da pena, sentir-se-á tentado a furtar um veículo novamente?”, procurou-se verificar a eficácia da efetividade da pena na forma de pensar e agir dos autores de furto de veículo motorizado.

Neste âmbito, todos os inquiridos, sem exceção demonstram que após o cumprimento da pena não se sentem com a necessidade de voltar a furtar veículos. De entre as várias respostas dos entrevistados, verifica-se que a menção ao tempo perdido ao longo da juventude em estabelecimentos prisionais e a necessidade de estar perto dos seus familiares para estabilizar a sua vida são os principais motivos revelados pela amostra.

Relativamente à questão n.º 10: “Com base no seu conhecimento sobre este tema, o que considera importante referir acerca do furto de veículo, nomeadamente para que as pessoas se possam prevenir neste tipo de crime?”, através desta pergunta pretendeu-se indicar alguns conselhos para a sociedade em geral, tendo por base o conhecimento a experiência e o conhecimento do próprio elemento que efetua os furtos de veículo.

Para E8, E10 e E11 este é um crime que se torna muito difícil de prevenir, na medida em que o conhecimento destes é tal que “há sempre uma maneira de furtar uma viatura, seja qual for o método usado” (E11). De acordo com E10, o dinheiro que está envolvido e o facto de este ser pago numa fase anterior ao furto são fatores preponderantes que levam a que “o objetivo tenha que ser cumprido” (E10). Para E12 e E13 esta prevenção poderia passar também num apoio aos próprios indivíduos que se encontram em especial situação de vulnerabilidade e que tendem a seguir o crime como forma de sustento, numa fase anterior ao cumprimento da pena ou até mesmo quando estes se encontram a cumprir pena. Para E13 o desenvolvimento de atividades e palestras relativas aos perigos da condução sob o efeito de estupefacientes, álcool e outras que os ajudasse a gerir de uma melhor forma a sua vida pós pena eram passos importantes na prevenção criminal e reinserção social.

E12 aconselha a que as pessoas passem a estacionar de forma a que as rodas dos veículos fiquem o mais próximo do passeio possível, de forma a dificultar o furto impedindo qualquer indivíduo de forçar e partir a direção. Para além deste, destaca a importância de adquirir um bom alarme (E12 e E16), sensível ao toque e explica que poderá sempre ser retirado o “cachimbo da vela” sob pena deste ter de ser sempre novamente ajustado sempre que se pretender ligar a viatura (E12 e E15). Para E15 e E16 a instalação de mecanismos de corte de corrente na ignição dissimulado em local que só o proprietário do veículo saiba a sua localização pode ser uma das medidas adotadas pelos condutores dos veículos. De acordo com E16, também os bloqueadores de combustível ajudam a evitar que o veículo seja furtado e revela que qualquer um dos mecanismos são perfeitamente acessíveis em qualquer mecânico por preços que rondam os 50 euros. Verificou-se assim a congruência com a opinião de Longman (2006) no relevo dado às variadas medidas de prevenção passivas e ativas descritas ao longo da presente investigação, enquanto fatores de prevenção do furto de veículo motorizado.

## CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O presente RCFTIA abordou a tipologia criminal do furto de veículo motorizado, no domínio da sua caracterização, prevenção e repressão, tendo em vista verificar o impacto deste fenómeno criminal na GNR e aplicar medidas para mitigar ou facilitar a investigação criminal.

Neste sentido, o conceito do crime de furto de veículo motorizado foi abordado desde o seu enquadramento legal, passando pela investigação e culminando na vertente da prevenção. No domínio teórico, demonstraram-se igualmente as principais teorias relacionadas com o furto de veículo motorizado. No âmbito da investigação do crime de furto de veículo motorizado, foram apresentados aspetos que visavam caracterizar este fenómeno criminal a um nível macro, tendo por base indicadores espaciais, temporais e relacionados com a natureza do objeto do crime. Salientaram-se as diversas finalidades e motivações inerentes à prática deste tipo de crime, que aumentam em muito o nível de complexidade da sua posterior investigação. Foram ainda demonstradas um conjunto de medidas do floro preventivo utilizadas por outros países, para a promoção da mitigação desta prática de crime.

O trabalho de campo veio possibilitar a transferência da literatura para a realidade da GNR. Foi através da experiência pessoal recolhida junto dos investigadores em funções de chefia nos Destacamentos Territoriais de Almada e de Sintra conjugada com a pertinência do Saber dos vários reclusos a cumprir pena de prisão efetiva nos Estabelecimentos Prisionais de Caxias e do Linhó, que foi possível perceber, entender e comparar o impacto deste tipo de crime nas duas ZA. A partilha de experiência pessoal, possibilitou ainda o estudo e caracterização do furto de veículo motorizado nestas ZA, tendo uma vez mais por base os parâmetros espaciais, temporais e relacionados com a natureza do objeto do crime. Também a análise detalhada dos autos de notícia, autos de denúncia e aditamentos aos autos de notícia elaborados pelos militares pertencentes aos DTer de Sintra e DTer de Almada, constituíram-se como um elemento fundamental para o estudo. Esta, permitiu o detalhe dos vários elementos do crime, bem como a identificação de pontos que carecem de algum desenvolvimento futuro. Posto isto, na presente fase foram alcançadas as condições que possibilitam responder às questões de investigação, tendo por finalidade atingir os objetivos propostos numa fase inicial. Posteriormente, são expostas as recomendações e as

dificuldades decursivas da realização da investigação. Para finalizar, serão ainda apresentadas as propostas de investigações futuras.

No que concerne à QD1: “Qual é o impacto deste fenómeno criminal na ZA do DTer Sintra e do DTer Almada?”, constatou-se que o crime de furto de veículo motorizado não é o crime com maior relevo nas ZA em estudo, no entanto realça-se o impacto muito significativo que este tem sobre o sentimento de segurança do cidadão. Reitera-se para o facto de o veículo deixar de ser um mero meio de transporte. Para o comum cidadão, este constitui-se muitas das vezes como a única fonte de rendimento e forma de sustentabilidade. Em termos estatísticos verificou-se que, entre os anos de 2018 e 2020, foi participado o desaparecimento de 423 veículos na ZA do DTer de Almada e de 315 veículos na ZA do DTer de Sintra, perfazendo um total de 738 veículos. Salienta-se o impacto significativo, demonstrado através do rácio de viaturas furtadas por dia, onde uma viatura era furtada a cada dois dias nestas duas ZA.

Relativamente à QD2: “Quais são as características dos veículos com maior incidência criminal?”, foi constatado a existência de alguns pontos semelhantes entre as duas ZA em estudo. Em relação à cor dos veículos furtados, foi verificável que existe uma maior atratividade por veículos com cores neutras, como o preto, branco e cinzento, potenciando o fator dissimulador do crime. Ao olharmos para o tipo de veículo, verificou-se uma maior incidência sobre os veículos ligeiros de passageiros em ambas as ZA em estudo. Sobre a marca dos veículos nas duas ZA, destaca-se a incidência de furtos sobre veículos das marcas Opel e Volkswagen. Um outro ponto fundamental, é o facto de as características do veículo furtado estarem intimamente relacionadas com o fim para o qual se destina. Na ZA do DTer de Sintra é pertinente destacar a procura por viaturas desportivas, relacionado com a compra e venda de peças através do desmantelamento e, por outro lado, viaturas de mercadorias (p.e. VW Sharan, Renault Traffic) ou viaturas cujo baixo nível de segurança as torna mais fáceis de furtar (p.e. Opel Corsa; VW Polo) para cometer outro tipo de ilícito (p.e. furto de ATM, furtos de máquinas de tabaco).

Relativamente à ZA do DTer de Almada, destacam-se também a finalidade para o qual o veículo será utilizado após o furto. Se o objetivo for praticar outro ilícito, ocorre a mesma situação do DTer de Sintra, onde a procura incide nos veículos comerciais, não comerciais, gama média e com uma idade compreendida entre os 10 e os 15 anos. Se a finalidade se prender com o enriquecimento monetário, a procura incide sobre Pick-Up's e carrinhas no geral, associados à venda para o norte de África ou veículos de passageiros de

gama alta ou média/alta, muitas vezes associados ao mercado do tráfico e viciação de viaturas ou desmantelamento e venda de peças.

No que tange à QD3: “Quais são as finalidades inerentes ao furto de veículo?”, revela-se aqui a panóplia de finalidades inerentes à perpetração deste fenómeno criminal. Denota-se a existência de cinco fins que revestem o ilícito criminal sendo estes: o tráfico e viciação de viaturas, desmantelamento e venda de peças, a perpetração de outros ilícitos, a mera deslocação ou transporte e a burla a companhias seguradoras. Identifica-se ainda os casos em que o furto do veículo resulta do cumprimento de uma encomenda por parte de proprietários de oficinas ou stands de automóveis. Nestes casos, estes locais funcionam como intermediários entre o furto propriamente dito e a obtenção do lucro. As viaturas furtadas podem ser desmanteladas e vendidas por peças ou até mesmo passar por um processo de falsificação de documentos ou viciação, voltando a constar no mercado automóvel para a concretização de receita dos referidos locais.

Desde já, destaca-se a complexidade do espectro de finalidades possíveis no âmbito do crime de furto de veículo motorizado, o que se constitui como uma dificuldade acrescida em sede de investigação. Entre as várias finalidades associadas a este tipo de crime, destaca-se que nas ZA do DTer de Almada e do DTer de Sintra a grande maioria dos veículos furtados estão associados com o posterior desmantelamento para venda de peças e com a sua utilização na perpetração de outros crimes, sendo considerado como um ato preparatório ou apoio para outro ilícito (p.e. furtos de máquinas de tabaco, furtos de ATM, furtos em interior de residência).

No que respeita à QD4: “Qual é a janela temporal onde o crime de furto de veículo assume maior expressão?”, foi constatado uma maior incidência do furto de veículo motorizado em horários noturnos em ambas as ZA em estudo. O elevado número de participações registadas pelos militares num período compreendido entre as 06h e as 12h, demonstram indiretamente os horários em que os lesados dão por falta do veículo que desaparecera durante a noite, apresentando a respetiva queixa junto desta autoridade.

Importou-se também em estudar o âmbito semanal, onde mais uma vez a incidência criminal coincidiu nas duas ZA. Constatou-se a existência de um maior número de registos de ocorrências de furtos de veículo às segundas-feiras e quartas-feiras, normalmente associados a furtos que ocorreram nas noites anteriores a esses dias. Assim, os autores dos furtos tendem a perpetrá-lo nas noites de domingo para segunda-feira e de terça-feira para quarta-feira. Sobre o dia do mês, existe novamente uma convergência entre as duas ZA, com uma maior incidência entre os dias 25 e 29 de cada mês.

Por fim, relativamente ao mês, detetou-se uma distinção entre a ZA do DTer de Almada e a ZA do DTer de Sintra. Neste sentido, na ZA do DTer de Sintra verificou-se uma incidência no mês de março, contrapondo-se ao ZA do DTer de Almada que registou um maior número de furtos de veículo no mês de maio e um crescendo tendencial desde julho até setembro.

Relativamente à QD5: “Qual é o *modus operandi* na prática deste tipo de crime?”, ressalva-se uma vez mais a complexidade traduzida pela panóplia de métodos utilizados pelos autores dos furtos. Constatou-se a existência de uma relação entre o *Modus Operandi* utilizado e as características do veículo, bem como a finalidade para a qual o veículo furtado se destina. Neste âmbito, notou-se que o arrobamento da porta através de chave falsa e o estrangamento do canhão são os métodos mais utilizados pelos autores deste tipo de crime, encontrando-se associados a tipos de veículos muito semelhantes entre si (p.e. Opel Corsa, VW Polo, VW Golf, Fiat Punto, Renault Clio) e que, quando recuperados, apresentam danos semelhantes. De referir também que o método utilizando a vareta do óleo dos veículos modelo Renault 5, pode estar na origem dos furtos deste tipo de veículos (utilizada como chave falsa).

Na ZA do DTer de Sintra, destacou-se ainda o furto por encomenda, onde o indivíduo que furtava intercedia como intermediário entre o lesado e o futuro comprador. Também a utilização de reboques para o furto de viaturas estacionadas na via pública é um método que tem vindo a ser utilizado por várias oficinas legais ou ilegais associadas a este mercado. Na ZA do DTer de Almada, destaca-se o método relacionado com o furto das chaves por lapso do proprietário. Este último pode ocorrer por esquecimento, por perda das chaves ou até mesmo pelo local onde o lesado esconde as chaves não garantir a correta segurança às mesmas (p.e. debaixo da jante, em cima do pneu).

No que diz respeito à QD6: “Que medidas devem ser adotadas para reprimir o Crime de Furto de Veículo Motorizado?”, evidencia-se que, uma vez mais, o patrulhamento de visibilidade proativo é uma das principais medidas de prevenção que podem e devem ser utilizadas neste tipo de criminalidade. Dada a impossibilidade do patrulhamento permanente, a implementação de videovigilância em locais cuja incidência fosse consideravelmente superior, bem como em zonas de grandes ajuntamentos de veículos, seria um passo importante numa perspetiva de duplicar a efetividade da GNR a curto prazo, facilitando uma posterior investigação e identificação do autor.

Noutro ponto, também a análise de informação permanente e detalhada do fenómeno criminal, poderá constituir-se como uma peça importante na investigação deste tipo de

crimes. Esta serviria para conscientizar permanentemente o investigador da dimensão dos fenómenos criminais ou alertar os comandantes menos sensíveis para a área da investigação criminal. O alargamento da implementação de meios tecnológicos como tablets e câmaras de leitura automática de matrículas ao dispositivo territorial que, uma vez interligado ao sistema SEI, também poderia ser uma mais valia no que concerne à deteção de viaturas furtadas na via pública. Outra medida prende-se com um aumento significativo da fiscalização aduaneira nos principais portos nacionais, na medida em que estes estão identificados como um dos grandes pontos de saída de viaturas furtadas. A possibilidade da futura implementação de operações dissimuladas de vigilância vocacionada para a atuação em flagrante delito, através do recurso aos “*Bait Vehicles*” poderá revelar-se importante em contraposição aos modelos de policiamento tradicionais que, conforme abordado anteriormente, atuam como base de prevenção temporal, no entanto não resolvem o problema no tempo.

A implementação de um guião de inquirição de lesado poderia constituir-se como uma grande mais valia do ponto de vista investigativo. A panóplia de situações que ocorrem diariamente tornam o trabalho da patrulha às ocorrências dificultado. Sendo a primeira força a chegar ao local de crime, desempenha um papel importantíssimo para a investigação no âmbito da recolha e pesquisa da informação que, possibilita não só a uma melhor investigação, como também a uma melhor análise documental. O acesso às ferramentas de gestão da plataforma SEI é também uma ferramenta muito importante, permitindo uma partilha da plataforma juntamente com a PSP. Através desta medida, permitiria à patrulha às ocorrências saber, em tempo real, o motivo pelo qual uma viatura consta para apreender e tornava o processo de carregamento de uma viatura furtada no sistema menos moroso.

Por fim, sensibilizar do cidadão para a instalação de dispositivos de segurança nos seus veículos pode ser uma mais valia do ponto de vista preventivo. Apesar das viaturas mais recentes já conceberem dispositivos de segurança avançados, as aquisições destes sistemas a preços acessíveis já são de fácil compra através das plataformas *online* (p.e. bloqueadores do volante ou os *kill switches*), podendo dificultar a ação do autor na perpetração do furto ou até mesmo evitá-lo. Também o estacionamento dos veículos em garagens privadas ou dentro dos quintais das residências poderá dificultar a atuação destes indivíduos. Medidas individuais, como o estacionamento com as rodas o máximo possível junto aos passeios, de forma a impedir o indivíduo que comete o crime de partir a direção através da rotação do volante devem ser divulgadas pelas autoridades, como forma de consciencializar o cidadão para esta prática criminal.

Seria também importante, como medida para reprimir o fenómeno, criar programas para indivíduos condenados pelo crime de furto de veículo, como forma de reeducar e reinserir o indivíduo na sociedade. Deve-se conceber estratégias preventivas (sobretudo em órgãos de atuação de 1ª linha como CPCJ, comunidades de bairro ou equipas EMAT) para diminuir a delinquência juvenil e atitudes não normativas, uma vez que o crime de furto de veículo é um ilícito que ocorre em tenra idade, sendo muitas das vezes a entrada para o mundo o crime.

Apresentadas cada uma das respostas às QD, estamos em condições de responder à QC: **“Qual é o papel da Guarda Nacional Republicana na repressão do Crime de Furto de Veículo Motorizado nas Zonas de Ação do Destacamento Territorial de Sintra e Almada?”**. A presente investigação permitiu auferir que o furto de veículo motorizado continua a ser uma das preocupações presentes na ZA do DTer de Sintra e do DTer de Almada. Apesar desta tipologia criminal não se constituir, por si só, numa prioridade para os investigadores destas ZA, a GNR tem um papel de extrema importância na prevenção e repressão deste fenómeno criminal.

Na maioria das questões relacionadas com a prevenção e repressão de crimes de oportunidade, onde se engloba o furto de veículo motorizado, as soluções passam pelo aumento ou direcionamento do policiamento de visibilidade. Desta forma, o papel da GNR na repressão deste tipo de crime é importante, mas poderia ser feito mais e melhor em prol da sua investigação e implementação de medidas de mitigação. O valor da análise constante e detalhada dos fenómenos criminais está identificado pela instituição, existindo precisamente núcleos de análise específicos para o efeito. Nesta investigação demonstrouse que é possível, com a informação que temos presente na plataforma SIIOP, proceder a uma análise detalhada do fenómeno criminal e auxiliar permanentemente os comandantes destas duas ZA em estudo.

Se queremos aumentar o papel da GNR neste âmbito seguindo o caminho da análise de informações, é relevante facilitar e uniformizar procedimentos na recolha de dados no local do crime. A boa recolha de informação obtida pela patrulha às ocorrências através do lesado, potenciará certamente o trabalho do analista e do investigador, evitando diligências desnecessárias. Assim, propõe-se a implementação de um guião de inquirição ao lesado no caso de furto de veículo motorizado<sup>40</sup> na ZA do DTer de Almada e na ZA do DTer de Sintra que, uma vez impresso, poderá ser utilizado pela patrulha e auxiliará a sua correta recolha

---

<sup>40</sup> Conforme o Apêndice Y.

de informação. Claro que, para que tais dados fossem carregados na plataforma SIIOP, teriam de ser acrescentados vários campos de carácter obrigatório tendo em linha de consideração o guião supramencionado. Adicionalmente, recomenda-se a implementação da videovigilância nas principais zonas de incidência criminal. Desta forma, não só possibilitamos a identificação do autor do furto como também o papel da GNR numa posterior investigação.

A alocação e fiscalização permanente nos principais portos nacionais, como o porto de Sines, também pode ser um ponto a melhorar no papel interventivo da GNR na mitigação da posterior exportação de viaturas furtadas. Verifica-se assim que apesar da preocupação da GNR na mitigação do furto de veículo motorizado nestas duas ZA, existe a necessidade de implementação de mais e melhores medidas que auxiliem os investigadores na prevenção, repressão criminal e que não passem unicamente pelo reforço de policiamento de visibilidade. Deve haver assim uma congruência entre as várias medidas elencadas anteriormente, bem como uniformização de procedimentos que auxiliem o investigador a localizar a viatura furtada ou a identificar o autor(es) do furto.

No decorrer da investigação surgiram algumas limitações relacionadas com a pandemia da Covid-19, que impossibilitaram a realização das entrevistas no Estabelecimento Prisional de Lisboa, mesmo tendo existido autorização por parte do Sr. Diretor Geral de Reinserção e Serviços Prisionais para aplicação do estudo. Deste modo, apenas foi possível entrevistar 7 indivíduos do Estabelecimento Prisional do Linhó e 2 indivíduos do Estabelecimento Prisional de Caxias. A par destes constrangimentos, também a recolha de informação presente nos autos de notícia, autos de denúncia e aditamentos aos autos de notícia tornou-se complexa, na medida em que grande parte da informação extraída para análise constava na descrição sumária do documento, não existindo uma uniformidade de preenchimento, o que tornou o processo de análise e tratamento de informação mais moroso.

Em termos de propostas de investigações futuras, salienta-se a importância de analisar o *profiling* do indivíduo que comete este tipo de crime, como forma de auxílio à investigação e ao OPC que investiga o crime em questão. Para tal seria importante, e necessário, analisar todos ou grande parte dos indivíduos condenados pelo crime de furto de veículo motorizado em Portugal como forma de garantir maior viabilidade ao estudo, bem como entender o perfil do autor em questões de tempo e espaço.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Academia Militar. [AM] (2016). *NEP n.º 522/1ª*. Lisboa: Academia Militar.
- Ainsworth, P. (2001). *Offender Profiling and Crime Analysis*. Portland: Willan Publishing.
- Akins, S. (2003). Racial Segregation and Property Crime: Examining the Mediating Effect of Police Strength. *Justice Quarterly*. 20(4), 675-695.
- Aldridge, D. (2007). Bait Vehicle Technologies and Motor Vehicle Theft Along the Southwest Border. *Sandia Report*, 1-40.
- Alegre, C. (1988). Crimes Contra o Património: Notas ao Código Penal. *Cadernos da Revista do Ministério Público*, 3, 139-146.
- Anderson, E. (1999). *Code of the Street: Decency, Violence and the Moral Life of the Inner City*. Nova Iorque: Norton & Company.
- Assembleia da República [AR] (1995). Decreto de Lei n.º 48/95 de 15 de março: Código Penal. *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 63, 1350-1416.
- Assembleia da República [AR] (2001). Lei n.º 101/2001 de 25 de agosto: Lei das Ações Encobertas para fins de Prevenção e Investigação Criminal. *Diário da República*, 1.ª série, n.º 197/2001, 5452-5453.
- Assembleia da República [AR] (2007). Lei n.º 63/2007 de 06 de novembro: Lei Orgânica da GNR. *Diário da República*, 1ª Série, n.º 213, 8043-8051.
- Assembleia da República [AR] (2008). Lei n.º 49/2008 de 27 de agosto: Lei de Organização da Investigação Criminal. *Diário da República*, 1.ª série, n.º 2013, 8043-8051.
- Assembleia da República [AR] (2008). Lei n.º 53/2008 de 29 de agosto: Lei de Segurança Interna. *Diário da República*, 1.ª série, n.º 167, 6135-6141.
- Assembleia da República [AR] (2020). Lei n.º 55/2020 de 27 de agosto: Lei de Política Criminal-Biênio 2020-2022. *Diário da República*, 1.ª série, n.º 167, 2-11.
- Associação do Comércio Automóvel de Portugal [ACAP] (2020). *Estatísticas do Sector Automóvel: Edição 2020*. Lisboa: ACAP.
- Associação Sindical Autónoma de Polícia [ASAPOL] (2016). Código Penal – Anotado. In *Legislação Diversa*. Acedido a 10 de abril de 2021 em <http://www.asapol.net/asapol/legislacao/CODIGO%20PENAL%20-%20ANOTADO%20-%20NOVO%202013.pdf>

- Baert, P. (1997). Algumas Limitações das Explicações da Escolha Racional na Ciência Política e na Sociologia. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 12 (35). Consultado a 26-01-2021, em <https://doi.org/10.1590/S0102-69091997000300005>.
- Bardin, L. (2006). *Análise de Conteúdo*. Lisboa: Edições 70.
- Barry, D., Collard, J., Perchonok, E., Preysnar, W. & Steinberg, H. (1975). *Preliminary Study of the Effectiveness of Auto Anti-Theft Devices*. Washington: National Institute of Law Enforcement and Criminal Justice.
- Bernardes, P. (2015). *Análise Criminal como Instrumento de Produção de Conhecimento*. Goiana: IPOG.
- Block, S. (2012). *An Analysis of Internationally Exported Vehicle Thefts in Two High-Risk Cities*. Tese de Doutoramento, Doutoramento em Filosofia e Justiça Criminal, State University of New Jersey.
- Brantingham, P. & Brantingham, P. (1993). Environment, Routine and Situations: Toward a Pattern Theory of Crime. In Clarke, R. & Felson, M. (Eds.), *Routine Activity and Rational Choice*. (pp. 259-262). Estados Unidos da América: Transaction Publishers.
- Brantingham, P. & Brantingham, P. (2017). Crime Pattern Theory. In Wortley, R. & Mazerolle, L. (Eds.), *Environmental Criminology and Crime Analysis*. (pp. 109-115). Nova Iorque: Routledge.
- Canter, D. & Alison, L. (2000). *Profiling Property Crimes: Offender Profiling Series*. Nova Iorque: Dartmouth Publishing.
- Challinger, D. (1987). Car Security Hardware- How Good is it?. In Biles, D. & Willing, R. (Eds.), *Car Theft: Putting on the Brakes*, 42-48. Sydney: NRMA.
- Clarke, R. & Brown, R. (2003). International Trafficking in Stolen Vehicles. *Crime and Justice: A Review of Research*. 30, 197-227.
- Clarke, R. & Harris, P. (1992b). A Rational Choice Perspective on the Targets of Automobile Theft. *Criminal Behavior and Mental Health*. 2 (1), 25-42.
- Clarke, R. (1987). Rational Choice Theory and Prison Psychology. In McGurck, B., Thorton, D. & Williams, M. (Eds.), *Applying Psychology to Imprisonment: Theory and Practice*. Londres: HMSO.
- Clarke, R. (1995). Situational Crime Prevention. In Tonry, M. & Farrington, D. (Eds.), *Crime and Justice: A review of research*, (pp. 91-150). Chicago: University of Chicago Press.
- Clarke, R. (1997). *Situational Crime Prevention: Successful Case Studies*. Nova Iorque: Harrow and Heston, Publishers.

- Clarke, R. (1999). *Hot Products: Understanding, Anticipating and Reducing Demand for Stolen Goods*. Reino Unido: Home Office.
- Clarke, R. & Harris, P. (1992a). Auto Theft and Its Prevention. *Crime and Justice: A Review of Research*, 16, pp. 1-54.
- Cohen, L., & Felson, M. (1979). Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach. *American Sociological Review*, 44 (4), 588-608. doi: 10.2307/2094589.
- Comando da Doutrina e Formação [CDF] (2020). *Manual de Investigação de Crimes Contra o Património*. Lisboa: CDF.
- Comando da Doutrina e Formação [CDF] (2021). *Manual de Furto, Tráfico e Viciação de Veículos da GNR*. Lisboa: CDF.
- Cooper, R. & Schindler, S. (2003). *Métodos de Pesquisa em Administração*. Porto Alegre: Bookman.
- Copes, H. (2003). Streetlife and The Rewards of Auto Theft. *Deviant Behavior*, 24(4), 309-332. doi: 10.1080/713840224.
- Cornish, D. & Clarke, R. (1986). Situational Prevention, Displacement of Crime and Rational Choice Theory. In Heal, K. & Laycock, G. (Eds.), *Situational Crime Prevention from Theory to Practice*. (pp.1-16). Londres: HMSO.
- Correia, E., Lucas, S. & Lamia, A. (2007). Profiling: Uma Técnica Auxiliar de Investigação Criminal. *Análise Psicológica*, 25(4), 595-601. doi: 10.14417/ap.468.
- Costa, E. (2014). Ações Encobertas (Alguns Problemas, Algumas Sugestões). In Antunes, M. (Ed.), *Estudos em Memória do Conselheiro Artur Maurício* (pp. 357-369). Coimbra: Coimbra Editora.
- Cozens, P. M. (2014). *Think Crime! Using Evidence, Theory and Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) for Planning Safer Cities*. Austrália: Praxis Education.
- Creswell, J. (2009). *Research Design: Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches*. Los Angeles: Sage.
- Creswell, W. & Clark, L. (2011). *Designing and Conducting Mixed Methods Research*. Los Angeles: Sage.
- Dassan, P. A. A., Gil, C. & Fonseca, R. S. (2016). A Nova Criminologia Administrativa. *Revista Jurídica*, 3 (44), 381-410. doi: 10.6084/m9.figshare.4609816.
- Direção-Geral da Política de Justiça [DGPJ] (2010). *Manual de Preenchimento: Modelo 262/DGPJM/DSEJI*. Lisboa: DGPJ.
- Gabinete de Estatísticas da União Europeia [EUROSTAT] (2020). In *Eurostat Statistics Explained*. Acedido em 3 de abril de 2021 em <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics->

[explained/index.php?title=File:Theft of a motorized land vehicle, EU-27, 2008-2018 \(number of police recorded offences\).png.](#)

- Field, S., Clarke, R. & Harris, P. (1991). The Mexican Vehicle Market and Auto Theft in Border Areas of the United States. *Security Journal*, 2(4), 205-210.
- Fleming, Z. Brantingham, P. & Brantingham, P. (1994). Exploring Auto Theft in British Columbia. In Clarke, R. (Ed.), *Crime Prevention Studies*, (pp. 47-90). Nova Iorque: Criminal Justice Press.
- Freixo, V. (2011). *Metodologia Científica: Fundamentos, Métodos e Técnicos*. Lisboa: Instituto Piaget.
- Furstenberg, F. (1971). Public Reaction to Crime in the Streets. *The American Scholar*, 40 (4), 601-610. Consultado a 15-02-2021, em <https://www.jstor.org/stable/41209894>.
- Gabinete do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna [Gabinete SGSSI] (2020). *Relatório Anual de Segurança Interna [RASI] 2019*. Lisboa: Sistema de Segurança Interna.
- Gallahan, R. (1997). *Vehicle Theft and Recovery in Texas Cities Along the United States-Mexico Border*. Dissertação de Mestrado, Mestrado em Administração Pública, Texas State University.
- Gant, F. & Grabosky, P. (2001). The Stolen Vehicle Parts Market. *Trends & Issues in Crime and Criminal Justice*, 215, 1-6. Consultado a 23-02-2021, em <https://www.aic.gov.au/publication/tandi/tandi215>.
- Garofalo, J. (1981). The Fear of Crime: Causes and Consequences. *The Journal of Criminal Law & Criminology*, 72 (2), 839-857. doi: 10.2307/1143018.
- Guedes, I. (2016). *Medo do Crime: Emergência, Reações Emocionais e Discursos. Contributos para a Utilização de Multi-Metodologias*. Tese de Doutoramento, Doutoramento em Criminologia, Universidade do Porto.
- Guedes, I., Cardoso, C. & Agra, C. (2012). Medo do Crime: Revisão Conceptual e Metodológica. In Agra, C. (Ed.), *A Criminologia: Um Arquipélago interdisciplinar*, (pp. 213-248). Porto: Universidade do Porto.
- Henriques, M. (2016). Ações Encobertas, para Fins de Investigação Criminal. A Dicotomia entre Agente Infiltrado e Agente Provocador. *Revista Jurídica UNIGRAN*, 18(34), 93-112.
- Institute for Economics & Peace [IEP] (2020). *Global Peace Index 2020: Measuring Peace in a Complex World*. Sydney: IEP.
- Instituto de Estudos Superiores Militares [IESM] (2015). *Orientações Metodológicas para a Elaboração de Trabalhos de Investigação*. Lisboa: IESM.

- Jesus, S. (2009). *O Agente Infiltrado como Novo Instrumento de Política Criminal. Sua Expressão no Ordenamento Jurídico Português*. Dissertação de Mestrado, Mestrado em Direito, Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, Coimbra.
- Kellett, S. & Gross, H. (2006). Addicted to Joyriding? An Exploration of Young Offenders Accounts of Their Car Crime. *Psychology, Crime & Law*, 12 (1), 39-59. doi: 10.1080/10683160512331316343.
- Konvalina-Simas, T. (2012). *Profiling Criminal: Introdução à Análise Comportamental no Contexto Investigativo*. Lisboa: Letras e Conceitos, Lda.
- Laukkanen, M. (2007). *Geographic Profiling: Using Home To Crime Distances and Crime Features to Predict Offender Home Location*. Tese de Doutoramento, Doutoramento em Psicologia, Abo Akademi University.
- Laureano, A. & Rento, A. (2014). Consequências das Divergências entre os Estados no Desenvolvimento do “Espaço Schengen” da Europa. *Revista de Derecho*, 42, 96-116. Consultado a 10-02-2021, em <http://www.scielo.org.co/pdf/dere/n42/n42a05.pdf>.
- Levy, M. & Tartaro, C. (2008). Auto Theft: A site-survey and Analysis of Environmental Crime Factores in Atlantic City, NJ. *Security Journal*, 23(2), 75-94. doi: 10.1057/palgrave.sj.8350088.
- Longman, M. (2006). The Problem of Auto Theft. In Stauffer, E. & Bonfanti, M.S. (Eds), *Forensic Investigation of Stolen- Recovered and Other Crime- Related Vehicles* (pp. 1-18). Burlington: Academic Press.
- Lopes, M. (2009). *The Hunter and the Hunted: A Comparative Study of the Hunting Behavior of Rapists and Child Molesters*. Tese de Doutoramento, Doutoramento em Psicologia, Universidade do Minho, Braga.
- Lourenço, N. (2012). Violência Urbana e Sentimento de Insegurança. In Bacelar Gouveia, J. (Eds.), *Estudos de Direito e Segurança- Vol. II* (pp. 347-366). Coimbra: Almedina.
- Marconi, M. & Lakatos, E. (2003). *Fundamentos de Metodologia Científica*. São Paulo: Atlas.
- Martinho, R., Ferreira, F. & Sousa, P. (2013). A Análise de Custo-benefício e a sua Aplicação aos Programas de Prevenção do Crime. *Revista Científica Nacional-FDUP*, 315-339. Consultado a 25-01-2021, em <http://hdl.handle.net/10216/82886>.
- Maxfield, M. (2004). Introducion. In Maxfield, M. & Clarke, R. (Eds.), *Understanding and Preventing Car Theft*, (pp. 1-23). Nova Iorque: Criminal Justice Press.
- McCord, E. (2010). *Isolating Opportunity From Demographics: A Case Study of Motor Vehicle Theft in Philadelphia*. Tese de Doutoramento, Doutoramento em Filosofia, Temple University Graduate Board.

- McCormick, A., Plecas, D. & Cohen, I. (2007). *Motor Vehicle Theft: An Analysis of Recovered Vehicles in the Fraser Valley*. Fraser Valley: University College of the Fraser Valley.
- McCrary, G. (2001). Le Profilage Criminel à l'intérieur et à l'extérieur du Tribunal: l'expérience des États-Unis. In L. Montet (Ed.), *Profileurs* (pp. 242-255). Paris: PUF.
- Meireis, M. (1999). *O Regime das Provas Obtidas pelo Agente Provocador em Processo Penal*. Coimbra: Almedina.
- Meireis, M. (2006). Homens de Confiança: Será o Caminho?. In Valente, M. (Ed.), *II Congresso de Processo Penal- Memórias* (pp. 81-101). Coimbra: Almedina.
- Miller, M. (1987). Vehicle Theft Along The Texas- Mexico Border. *Journal of Borderlands Studies*, 2, 12-32. doi: 10.1080/08865655.1987.9695341.
- Minayo, M. (2001). *Pesquisa Social: Teoria, Método e Criatividade*. Petrópolis: Editora Vozes.
- Miranda, J. R. (2016). *Comércio Tradicional: Contributos para a Prevenção Situacional de Comportamentos Antissociais*. Dissertação de Mestrado, Mestrado em Ciências Policiais, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.
- Montet, L. (2002). *Le Profilage Criminel*. Paris: PUF.
- Newburn, T. (2007). *Criminology*. Oxfordshire: Willan Publishing.
- Office of Neighborhood Involvement Crime Prevention Program [ONICPP] (2017). Car Theft Prevention. In *Portal da Cidade de Portland*. Acedido a 20 de fevereiro de 2021 em <https://www.portlandoregon.gov/civic/article/673532>
- Paiva Júnior, F., Leão, A. & Mello, S. (2011). Validade e Confiabilidade na Pesquisa Qualitativa em Administração. *Revista de Ciências da Administração*, 13(31), 190-209. doi: 10.5007/2175-8077.2011v13n31p190.
- Paranhos, R., Filho, D., Rocha, E., Júnior, J. & Freitas, D. (2016). Uma Introdução aos Métodos Mistos. *Sociologias*, 18(42), 384-411. Acedido a 9 de março de 2021 em <https://doi.org/10.1590/15174522-018004221>.
- Pardal, A. & Correia, E. (1995). *Métodos e Técnicas de Investigação Social*. Porto: Areal.
- Pease, K. (2002). Crime Reduction. In Maguire, M., Morgan, R. & Reiner, R. (Eds.), *The Oxford Handbook of Criminology* (pp. 947-979). Oxford: Oxford University Press.
- Pinto, A. & Ribeiro, L. (2008). Introdução. In Duarte, M. (Ed.), *A Análise Criminal e o Planejamento Operacional*, (pp. 11-13). Rio de Janeiro: Rio Segurança.
- Potchak, M., McGloin, J. & Zgoba, K. (2002). A Spatial Analysis of Criminal Effort: Auto Theft in Newark, New Jersey. *Criminal Justice Policy Review*. 13(3), 257-285.
- Quivy, R. & Campenhoudt, V. (2005). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.

- Ractliffe, J. (2006). The Problem of Auto Theft. In Stauffer, E. & Bonfanti, M.S. (Eds), *Forensic Investigation of Stolen- Recovered and Other Crime- Related Vehicles* (pp. 521-542). Burlington: Academic Press.
- Rebocho, M. (2016). Teoria das Atividades Rotineiras. In Maia, R. L., Nunes, L. M., Caridade, S., Sani, A. I., Estrada, R., Nogueira, C., Fernandes, H., & Afonso, L. (Eds.), *Dicionário Crime, Justiça e Sociedade*. (1, pp. 477-478). Lisboa: Edição Sílabo.
- Resendiz, R. (1998). International Auto Theft: An Exploratory Research of Organization and Organized Crime on the U.S./Mexico Border. *Criminal Organizations*. 12 (1&2), 25-30.
- Ressler, R. & Shachtman, T. (1992). *Whoever Fights Monsters*. Nova Iorque: Pocket Books.
- Rice, K. & Smith, W. (2002). Sociological Models of Automotive Theft: Integrating Routine Activity and Social Disorganization Approaches. *Journal of Research in Crime and Delinquency*. 39(3), 304-336.
- Robert, P. (2002). *O Cidadão, o Crime e o Estado*. Lisboa: Editorial Notícias.
- Rosado, D.P. (2015). *Sociologia da Gestão e das Organizações*. Lisboa: Gradiva.
- Rossmo, D. (2000). *Geographic Profiling*. Flórida: CRC Press.
- Santos, R. B. (2017). *Crime Analysis with Crime Mapping*. Estados Unidos da América: Sage
- Saumure, K. & Given, L. (2008). *The Sage Encyclopedia of Qualitative Research Methods*. EUA: Sage.
- Scully, J., Fildes, B. & Logan, D. (2005). Use of Vehicle Identification Number for Safety Research. In CEA (Ed.), *Quality Criteria for the Safety Assessment of Cars Based on Real-World Crashes* (pp. 1-19). Australia: Monash University Accident Research Center.
- Sento-Sé, J. T. (2011). Prevenção ao Crime e Teoria Social. *Lua Nova: Revista de Cultura e Política*, 83, 9-40. Consultado a 03-02-2021, em <https://doi.org/10.1590/S0102-64452011000200002>.
- Sherman, L. W. (1995). Hot Spots of Crime and Criminal Careers of Places. In Eck, J. E. & Weisburd, D. *Crime and Place: Crime Prevention Studies*. Vol. IV (pp. 35-52). Colorado: Lynne Rienner Publishers.
- Shover, N. (1996). Great Pretenders: Pursuits and Careers of Persistent Thieves. *Symbolic Interaction*, 20(3), 315-317. doi: 10.1525/si.1997.0.3.315.
- Silva, A. S. (2017). Agir na Globalização: Condições e Orientações da Ação Coletiva. *Sociologia, Problemas e Práticas*, 84, 121-138. doi: 10.7458SPP2017849992.
- Simas Santos, M. & Leal-Henriques, M. (2008). *Código de Processo Penal- Anotado*. Lisboa: Rei dos Livros.

- Sousa, S. (2003). Agent Provocateur e Meios Enganosos de Prova: Algumas Reflexões. In Andrade, M. (Ed.), *Liber Discipulorum para Jorge de Figueiredo Dias* (pp.1207-1235). Coimbra: Coimbra Editora.
- Supremo Tribunal de Justiça [STJ] (2013). Acórdão n.º 02P4510. Acedido a 15 de fevereiro de 2021 em [http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/e4c9177530b2c36380256d08004e5d11?fbclid=IwAR39hI0dtroGDxSFeiemwcTQ\\_GKdQb7-VaLQJwmatC61DrtLSWtGAA2D2S8](http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/e4c9177530b2c36380256d08004e5d11?fbclid=IwAR39hI0dtroGDxSFeiemwcTQ_GKdQb7-VaLQJwmatC61DrtLSWtGAA2D2S8).
- Tonkin, M., Grant, T. & Bond, J. (2008). To Link or not to Link: a Test of the Cases Linkage Principles Using Serial Car Theft Data. *Journal of Investigative Psychology and Offender Profiling*, 5(1-2), 59-77. doi: 10.1002/jip.74.
- Tonkin, M., Woodhams, J. & Bond, J. (2009). A Theoretical and Practical Test of Geographical Profiling with Serial Vehicle Theft in a U.K. Context. *Behavioral Sciences and the Law*. 28, 442-460.
- Tribunal de Relação de Lisboa [TRL] (2011). Acórdão n.º 182/09.6JELSB.L1-5. Acedido a 15 de fevereiro de 2021 em [http://www.dgsi.pt/jtrl.nsf/e6e1f17fa82712ff80257583004e3ddc/e324710ede9b8ed88025788b00345015?OpenDocument&fbclid=IwAR3FqAReIwvQVLbST733qI7hUV6Z6jDeJsgjw7B3xeTv0hN\\_oNrUL9s2B80](http://www.dgsi.pt/jtrl.nsf/e6e1f17fa82712ff80257583004e3ddc/e324710ede9b8ed88025788b00345015?OpenDocument&fbclid=IwAR3FqAReIwvQVLbST733qI7hUV6Z6jDeJsgjw7B3xeTv0hN_oNrUL9s2B80).
- Turvey, B. (2009). *Criminal Profiling: an Introduction to Behavioral Science Analysis*. EUA: Elsevier.
- Wallace, M. (2003). Motor Vehicle Theft in Canada-2001. *Juristat: Canadian Center for Justice Statistics*. 23(1), 1-15.
- Westerberg, K., Grant, T. & Bond, J. (2007). Triangulation Mobility of Auto-Theft Offenders. *Journal of Investigative Psychology and Offender*, 4(2), 109-120. doi: 10.1002/jip.69.
- Wright, R. & Decker, S. (1997). *Armed Robbers in Action: Stickups and Street Culture*. Boston: Northeastern University Press.
- Yin, R. (2001). *Estudo de Caso: Planejamento e Métodos*. Porto Alegre: Bookman.

## **APÊNDICES**

## APÊNDICE A – MODELO DE ANÁLISE

**Quadro 1 - Modelo de Análise**

OBJETIVOS	QUESTÕES	ENQUADRAMENTO TEÓRICO E CONCEPTUAL	ANÁLISE DE RESULTADOS
<b>OG:</b> Caracterizar o Crime de Furto de Veículo Motorizado na Zona de Ação do Destacamento Territorial de Almada.	<b>QC:</b> Qual é o papel da Guarda Nacional Republicana na repressão do Crime de Furto de Veículo Motorizado nas Zonas de Ação do Destacamento Territorial de Sintra e Almada?	<b>Capítulo 2 – Enquadramento Teórico: Do Crime de Furto de Veículo Motorizado</b>	<p><b>Capítulo 3 – Análise das Entrevistas e Correlação com a Teorização</b></p> <p>Apresentação e análise das entrevistas semiestruturadas realizadas aos Comandantes das ZA de Almada e Sintra, ao Diretor da Direção de Investigação Criminal da GNR e aos indivíduos condenados a pena efetiva de prisão pela prática de furto de veículo motorizado.</p> <p>Análise documental dos autos de notícia, autos de denúncia e aditamentos aos autos de notícia referentes à tipologia criminal em estudo.</p> <p>Interpretação dos resultados obtidos face aos resultados e conclusões resultantes dos capítulos anteriores.</p>
<b>OEI1:</b> Perceber e comparar o impacto do Crime de Furto de Veículo Motorizado em Portugal, especificamente, na ZA do DTer de Sintra e DTer de Almada;	<b>QD1:</b> Qual é o impacto deste fenómeno criminal na ZA do DTer Sintra e do DTer Almada?		
<b>OEI2:</b> Identificar as características dos veículos com maior incidência criminal;	<b>QD2:</b> Quais são as características dos veículos com maior incidência criminal?		
<b>OEI3:</b> Identificar as finalidades inerentes aos furtos de veículo;	<b>QD3:</b> Quais são as finalidades inerentes ao furto de veículo?		
<b>OEI4:</b> Mencionar a janela temporal com maior incidência do número veículos furtados;	<b>QD4:</b> Qual é a janela temporal onde o crime de furto de veículo assume maior expressão?		
<b>OEI5:</b> Analisar e identificar <i>o modus operandi</i> no Crime de Furto de Veículo Motorizado;	<b>QD5:</b> Qual é o <i>modus operandi</i> na prática deste tipo de crime?		
<b>OEI6:</b> Identificar medidas a tomar com vista em reprimir este tipo de fenómeno criminal	<b>QD6:</b> Que medidas devem ser adotadas para reprimir o Crime de Furto de Veículo Motorizado?		

**APÊNDICE B –ANÁLISE DA ENTREVISTA EXPLORATÓRIA AO EXMO.  
DIRETOR DA DIREÇÃO DE INVESTIGAÇÃO CRIMINAL DA GUARDA  
NACIONAL REPUBLICANA, SR. CORONEL DE INFANTARIA JOÃO  
NORTADAS**

Foi necessária também a aplicação de uma entrevista exploratória ao Sr. Coronel de Infantaria João Nortadas. Esta análise é composta unicamente por uma entrevista exploratória, mas colmatado pelo elevado grau de experiência, tratando-se de um Oficial com uma carreira vasta no âmbito da Investigação Criminal e, Diretor da Direção de Investigação Criminal da Guarda Nacional Republicana à data da presente investigação.

Através da análise da resposta à questão n.º 1: “Que documentação ou doutrina existente na instituição suporta a atuação desta Polícia no âmbito do Crime de Furto de Veículo Motorizado?”, esta questão visava essencialmente verificar a documentação existente que regulasse a atuação da GNR no âmbito da investigação deste tipo de crime. Face a esta pergunta, o entrevistado primeiramente relevou a importância do Código Processual Penal e Código Penal, considerando-os como “a Bíblia no que diz respeito à Investigação Criminal”. Internamente, o inquirido revela a existência do Manual de Prova da GNR e do Manual de Investigação Criminal de Crimes Contra o Património, no entanto revela que “nenhum destes é especializado para o crime de furto de veículo motorizado”.

Relativamente à questão n.º 2: “Que tipo de apoio é assegurado, por parte dos órgãos superiores da sua instituição no âmbito da investigação criminal, no combate ou prevenção do furto de veículo motorizado?”, com esta questão procurou-se verificar que tipo de apoio é dado, por parte dos órgãos superiores no âmbito da Investigação Criminal da GNR, à vertente operacional. Sobre esta questão, o entrevistado revela o apoio prestado “através de relatórios elaborados no âmbito do crime de furto de veículo motorizado, bem como de outras tipologias criminais através da RAIIC e que são difundidos ao dispositivo a nível nacional”. Releva ainda que “por norma a DIC não trabalha a nível regional, mas sim a nível nacional”.

A análise à questão n.º 3: “Como classifica a cooperação nacional e internacional existente na investigação do Crime de Furto de Veículo?”, visava qualificar o nível de cooperação entre os vários OPC em Portugal, bem como com as várias entidades estrangeiras no âmbito da investigação desta tipologia criminal. O Inquirido clarificou que “existe uma boa cooperação nacional, normalmente com a PSP”. Ao nível internacional, destacou a

“facilidade das novas tecnologias de informação que permitem estar em contacto com as autoridades europeias”, salientando a grande cooperação existente com as autoridades espanholas, pela facilidade de fuga por meio terrestre entre estes dois países. O inquirido revela que o representante nacional como ponto de contacto internacional neste tipo de criminalidade se encontra centralizado na Polícia de Segurança Pública.

A questão n.º 4: “Quais são as principais dificuldades na investigação do furto de veículo?”, tinha como finalidade identificar os principais entraves colocados à investigação deste fenómeno criminal. Sobre esta temática, o Sr. Coronel explicitou que “a principal dificuldade é a diversidade da utilização futura que pode ser dado à viatura furtada”. Segundo o entrevistado esta dificuldade incide na procura incessante da relação entre o furto e a sua finalidade, que poderá ter as mais variadíssimas respostas e atrasa em muito o desenrolar da investigação.

Estes resultados concorrem para os argumentos obtidos pelos autores Challenger (1987), Gant e Grabosky (2001) e Copes (2003), que realçam a variedade de finalidades ou motivações do furto de veículo motorizado, tornando a investigação deste fenómeno criminal munida de uma complexidade díspar.

A análise da resposta à questão n.º 5: “Que orientações ou informações são emanadas a nível internacional que possam constituir uma mais valia para a atividade operacional no decurso de uma investigação do Crime de Furto de Veículo?”, tinha como objetivo explanar as principais diretrizes internacionais que auxiliam a GNR na sua vertente operacional em sede de investigação deste tipo de crime. O entrevistado revelou que as orientações que chegam à instituição são resultantes dos grupos de trabalho existentes no âmbito da criminalidade contra o património. No entanto, refere que “não há orientações específicas emanadas”, ou seja, as informações “resultantes destas reuniões dos grupos de trabalho” que são traduzidas em relatórios e que, quando se considerem pertinentes que cheguem ao dispositivo, são difundidas pela Direção de Investigação Criminal ou pela Direção de Informações da GNR, dependendo da existência ou não deste tipo de situações a ser investigadas na GNR.

No que concerne à análise da questão n.º 6: “Na sua opinião, que melhorias poderiam ser implementadas no âmbito do combate e prevenção do Furto de Veículo?”, esta tinha como finalidade identificar medidas que se pudessem constituir como mais valias no âmbito preventivo e repressivo do furto de veículo. Na sua resposta, o entrevistado destacou uma vez mais “a complexidade e dificuldade da investigação da criminalidade automóvel”. De um ponto de vista preventivo, salientou a “utilização de aparelhos de georreferenciação que

podem ser fundamentais para a posterior recuperação e localização do veículo”, no entanto destaca que “a um nível de criminalidade organizada este tipo de medida poderá ser anulado através de inibidores de sinal facilmente adquirível na internet”. A nível de prevenção, destaca ainda o “alarme sonoro que continua a ser dos meios mais eficazes do ponto de vista preventivo”, na medida em que “alerta a população em geral de que está a ocorrer um furto daquela viatura, expondo o indivíduo”.

As medidas abordadas vêm confirmar a atuação por camadas defendida por Longman (2006), visto que tanto os alarmes sonoros como os sistemas de georeferenciação são partes constituintes da segunda e quarta camada de medidas preventivas, respetivamente.

Do ponto de vista repressivo, defendeu a “constante partilha e tratamento de informação de ocorrências locais com as diversas entidades nacionais competentes para a Investigação Criminal”. Revelou que, apesar do avanço relacionado com a implementação da plataforma SIIOP que veio facilitar a partilha e acesso de dados nacionais, os CTer devem fazer chegar à DIC “mais do que meras estatísticas criminais”. Assim, através desta partilha constante de informação relativa a suspeitos, viaturas furtadas e outros elementos que vão para além da estatística, permitiria à DIC tratar esta informação a nível nacional, correlacionar determinadas ocorrências e dar um *feedback* de apoio aos CTer sobre este tipo de crime.

Sobre a análise à questão n.º 7: “Gostaria de acrescentar mais alguma informação?”, procurou-se reunir a informação que, não constando no guião, o entrevistado considerasse importante dada a sua vasta experiência profissional. Desta forma, salientou que “o automóvel hoje em dia é o objeto com maior amplitude em termos criminais, não só em ferramenta para cometer o crime como também em ferramenta do próprio crime”, derivado da complexidade e abrangência de finalidades para as quais pode ser utilizado.

## APÊNDICE C – GUIÃO DA ENTREVISTA DO GRUPO A



ACADEMIA MILITAR

### INQUÉRITO POR ENTREVISTA Guião de Entrevista

#### PREÂMBULO

A Academia Militar tem por missão formar Oficiais destinados aos quadros permanentes do Exército e da Guarda Nacional Republicana, habilitando-os ao exercício das funções que estatutariamente lhes são cometidas, conferindo as competências adequadas ao cumprimento das missões do Exército e da GNR e promovendo o desenvolvimento individual para o exercício de funções de comando, direção e chefia. Uma das componentes da fase final dos ciclos de estudos integrados traduz-se na realização de um Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) sobre assuntos pertinentes para a GNR, tendo em vista a obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares, na especialidade de Segurança. Neste sentido eu, Luís Guerreiro, Aspirante a Oficial da GNR a frequentar o 5º ano, venho por este meio solicitar a V. Ex.<sup>a</sup> a colaboração na realização da investigação, através da concretização de uma entrevista, com o objetivo de recolher informações para o TIA subordinado ao tema “A Investigação do Crime de Furto de Veículo Motorizado na Guarda Nacional Republicana”.

Em suma, procuro obter com esta entrevista semiestruturada o esclarecimento de assuntos intimamente ligados ao tema em questão. A presente investigação visa compreender o papel da Guarda Nacional Republicana na repressão do crime de furto de veículo motorizado nas zonas de ação do Destacamento Territorial de Sintra e de Almada. Para isto, pretende-se perceber e comparar o impacto deste fenómeno criminal nas duas zonas de ação, bem como analisar e identificar o *modus operandi* mais utilizado na sua perpetuação. Adicionalmente, procura-se identificar medidas que possam ser tomadas com o objetivo de prevenir ou reprimir o furto de veículo motorizado.

## GUIÃO

### Caracterização do entrevistado

**Nome:**

**Cargo/ Posto:**

**Unidade/Subunidade:**

**Função:**

**Habilitações Literárias:**

**No exercício das suas funções, já se deparou com ocorrências relacionadas com o furto de veículo?**

**Data:**

### Bloco A: Perspetiva e ponto de vista do Investigador

1. Qual é o impacto deste tipo de fenómeno criminal na zona onde exerce funções?
2. Qual é o método de investigação a respeitar no caso do Crime de Furto de Veículo?
3. Qual é o *Modus Operandi* mais frequente na prática deste tipo de crime?
4. Em que períodos temporais se verifica maior incidência de furtos de veículos?
5. Quais são os locais com maior incidência de furtos?
6. Quais são os tipos de veículos mais furtados?
7. Quais são as medidas adotadas para reprimir este tipo de fenómeno criminal?
8. Qual é a finalidade associada a este crime?
9. Na sua perspetiva, que mais poderia ser realizado para reprimir ou prevenir o Crime de Furto de Veículo?
10. Na sua opinião, que melhorias poderiam ser implementadas no sistema de verificação de veículos furtados em vigor?
11. Do ponto de vista investigativo, e à semelhança do que é utilizado noutros países, considera que seria importante a utilização de “carros isco” devidamente preparados para o efeito? Porquê?
12. Gostaria de acrescentar mais alguma informação?

*Muito Obrigado pela Disponibilidade e Colaboração.*

Luís Alexandre Martinho Lança Guerreiro  
Aspirante de Infantaria da Guarda Nacional Republicana

## APÊNDICE D – GUIÃO DA ENTREVISTA DO GRUPO B



ACADEMIA MILITAR

### INQUÉRITO POR ENTREVISTA Guião de Entrevista

#### PREÂMBULO

A Academia Militar tem por missão formar Oficiais destinados aos quadros permanentes do Exército e da Guarda Nacional Republicana, habilitando-os ao exercício das funções que estatutariamente lhes são cometidas, conferindo as competências adequadas ao cumprimento das missões do Exército e da GNR e promovendo o desenvolvimento individual para o exercício de funções de comando, direção e chefia. Uma das componentes da fase final dos ciclos de estudos integrados traduz-se na realização de um Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) sobre assuntos pertinentes para a GNR, tendo em vista a obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares, na especialidade de Segurança. Neste sentido eu, Luís Guerreiro, Aspirante a Oficial da GNR a frequentar o 5º ano, venho por este meio solicitar a V. Ex.<sup>a</sup> a colaboração na realização da investigação, através da concretização de uma entrevista, com o objetivo de recolher informações para o TIA subordinado ao tema “A Investigação do Crime de Furto de Veículo Motorizado na Guarda Nacional Republicana”.

Em suma, procuro obter com esta entrevista semiestruturada o esclarecimento de assuntos intimamente ligados ao tema em questão. A presente investigação visa compreender o papel da Guarda Nacional Republicana na repressão do crime de furto de veículo motorizado nas zonas de ação do Destacamento Territorial de Sintra e de Almada. Para isto, pretende-se perceber e comparar o impacto deste fenómeno criminal nas duas zonas de ação, bem como analisar e identificar o *modus operandi* mais utilizado na sua perpetuação. Adicionalmente, procura-se identificar medidas que possam ser tomadas com o objetivo de prevenir ou reprimir o furto de veículo motorizado.

## GUIÃO

### Caracterização do entrevistado

- **Nome (Opcional):**
- **Idade:**
- **Estado Civil:**
- **Género:**
- **Emprego (à data do furto):**
- **Escolaridade:**

### Bloco B: Perspetiva e ponto de vista do Crime

1. **O que o motivou a furtar o veículo?**
2. **Que método(s) utilizou para entrar no veículo? Explique pormenorizadamente**
3. **Existe algum período temporal (ao longo do dia) que o leva a furtar veículos?**
4. **Que tipo de viaturas preferia furtar? (Indicando elementos como marca, modelo ou cor)**
5. **Quais eram os locais preferenciais para furtar o veículo? Por norma, havia reconhecimento a esses locais?**
6. **Já cumpriu pena anteriormente por este tipo de furto? Se sim, alterou os seus métodos e técnicas após o cumprimento da pena?**
7. **Após furtar um determinado veículo, este era utilizado para que finalidade?**
8. **Após o cumprimento da pena, sentir-se-á tentado a furtar um veículo novamente?**
9. **Com base no seu conhecimento sobre este tema, o que considera importante referir acerca do furto de veículo, nomeadamente para que as pessoas se possam prevenir deste tipo de crime?**

*Muito Obrigado pela Disponibilidade e Colaboração.*

Luís Alexandre Martinho Lança Guerreiro  
Aspirante de Infantaria da Guarda Nacional Republicana

## APÊNDICE E – CARTA DE APRESENTAÇÃO



### ACADEMIA MILITAR

#### **A Investigação do Crime de Furto de Veículo Motorizado na Guarda Nacional Republicana**

**Autor:** Aspirante de Infantaria da Luís Alexandre Martinho Lança Guerreiro

**Orientador:** Major de Infantaria da GNR Tiago Miguel Gonçalves Silva

**Coorientador:** Capitão de Infantaria da GNR Luís Tiago de Almeida Maciel

**Mestrado Integrado em Ciências Militares, na Especialidade de Segurança**

**Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada**

**Lisboa, janeiro de 2021**

## CARTA DE APRESENTAÇÃO

A Academia Militar tem por missão formar Oficiais destinados aos quadros permanentes do Exército e da Guarda Nacional Republicana, habilitando-os ao exercício das funções que estatutariamente lhes são cometidas, conferindo as competências adequadas ao cumprimento das missões do Exército e da GNR e promovendo o desenvolvimento individual para o exercício de funções de comando, direção e chefia.

Uma das componentes da fase final dos ciclos de estudos integrados traduz-se na realização de um Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) sobre assuntos pertinentes para a GNR, tendo em vista a obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares, na especialidade de Segurança. Neste sentido eu, Luís Guerreiro, Aspirante a Oficial da GNR a frequentar o 5º ano, venho por este meio solicitar a V. Ex.<sup>a</sup> a colaboração na realização da investigação, através da participação num inquérito por entrevista com o objetivo de recolher informações para o TIA subordinado ao tema “A Investigação do Crime de Furto de Veículo Motorizado na Guarda Nacional Republicana”.

A presente investigação visa compreender o papel da Guarda Nacional Republicana na repressão do crime de furto de veículo motorizado nas zonas de ação do Destacamento Territorial de Sintra e de Almada. Para isto, pretende-se perceber e comparar o impacto deste fenómeno criminal nas duas zonas de ação, bem como caracterizar o furto de veículo nas suas várias componentes (*modus operandi*, tipo de veículos furtados, georreferenciação). Adicionalmente, procura-se identificar medidas que possam ser tomadas com o objetivo de prevenir ou reprimir o furto de veículo motorizado.

Face ao exposto, venho por este meio solicitar o consentimento de Vossa Excelência para responder à entrevista (cujo guião se anexa) e também para me autorizar a respetiva gravação. Mais esclareço que a entrevista terá uma duração de aproximadamente 40 minutos, sendo que, caso pretenda, no final ser-lhe-á facultada a transcrição. A sua colaboração será fundamental para que se atinjam os objetivos da investigação em apreço, sendo que toda a informação se destina exclusivamente a este fim.

Grato pela atenção e disponibilidade.

Atentamente,

**Luís Alexandre Martinho Lança Guerreiro**

Aspirante de Infantaria da GNR

**APÊNDICE F – PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE  
ENTREVISTAS À DIREÇÃO GERAL DE REINserÇÃO E SERVIÇOS  
PRISIONAIS**

**Pedido de autorização para realização de entrevistas à Direção Geral de Reinserção e Serviços Prisionais**

**Luís Alexandre Martinho Lança Guerreiro**

**Queluz**

**Ao Exmo. Sr. Diretor da Direção Geral de Reinserção e Serviços Prisionais**

**Queluz, 09 de novembro de 2020**

**Assunto:** Pedido de autorização para a realização de entrevistas a indivíduos que se encontrem reclusos pelo crime de furto de uso de veículo.

Eu, Luís Alexandre Martinho Lança Guerreiro, portador do cartão de cidadão número 15217267, aluno do 5º ano do Mestrado Integrado em Ciências Militares, na especialidade de Segurança, venho por este meio solicitar a vossa excelência a autorização para aplicar entrevistas a reclusos que se encontrem condenados pelo crime de furto de uso de veículo a cumprir pena nos seguintes Estabelecimentos Prisionais:

- Estabelecimento Prisional de Lisboa;
- Estabelecimento Prisional de Linhó;
- Estabelecimento Prisional de Caxias.

As entrevistas inserem-se no desenvolvimento do Trabalho de Investigação Aplicada subordinado ao tema: “A Investigação do Crime de Furto de Veículo Motorizado na Guarda Nacional Republicana”, tendo por finalidade conhecer a experiência pessoal, modo de atuação bem como a motivação criminal destes indivíduos relativamente a esta tipologia de crime. Para o presente efeito, procurar-se-á recorrer a uma amostra de 10 indivíduos que se encontrem a cumprir pena por crime de furto de veículo nos Estabelecimentos Prisionais anteriormente indicados. O estudo em questão será desenvolvido num período de quatro meses (entre janeiro de 2021 e abril de 2021) e todos os procedimentos éticos serão tidos em conta e observados.

Sem mais nenhum assunto de momento, fico a aguardar, de forma otimista, resposta da sua parte.

Atentamente,

Luís Alexandre Martinho Lança Guerreiro  
Aspirante de Infantaria da Guarda Nacional Republicana

## APÊNDICE G – DECLARAÇÃO DE CONSENTIMENTO INFORMADO

### Declaração de Consentimento Informado

Eu, \_\_\_\_\_ (nome completo do participante), declaro de que é do meu conhecimento toda a informação relativa ao estudo em questão, tendo inclusive sido informado do direito a recusar e/ou desistir de participar na investigação.

Declaro que me foi dada a garantia de confidencialidade e anonimato de todos os dados recolhidos, sendo que os mesmos serão exclusivamente utilizados para o presente estudo. Assim, declaro responder com a verdade às questões que me forem colocadas no propósito da investigação.

Após o término da investigação os dados serão devidamente arquivados num local seguro e inviolável, de forma a continuar a garantir o sigilo.

Deste modo, declaro que é de minha livre e espontânea vontade participar nesta investigação.

Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

O Participante,

O Investigador (Luís Guerreiro),

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

## APÊNDICE H – PREVENÇÃO SITUACIONAL DO CRIME

A perspectiva situacional do crime versa sobre si própria que “a ação do violador da lei é orientada segundo os mesmos padrões verificáveis na conduta dos indivíduos em geral: onde as suas escolhas são pautadas pelo cálculo custo/benefício tendo em vista os resultados que pretende obter” (Sento-Sé, 2011, pp. 30-31).

O desenvolvimento da perspectiva trouxe consigo um conjunto de medidas à qual corresponde um conceito macro de prevenção situacional. Segundo Clarke (1995) este conceito tem como objetivo principal a redução de oportunidades em determinados tipos de crimes, através do aumento dos riscos e dificuldades associados também à redução das recompensas.

Se entrarmos no escrutínio deste tipo de prevenção, o autor Clarke (1997) revela que a mesma exige que a redução de oportunidades: 1) devem ser aplicadas tendo em conta tipo de crimes muito específicos, não podendo ser aplicado a qualquer fenómeno criminal; 2) pressupõe uma gestão ou manipulação do design ou ambiente; 3) por um lado, transformam o crime numa ação mais arriscada e difícil, ou por outro, diminuem as recompensas e as desculpas.

Desta forma, a prevenção implica primordialmente uma intervenção em determinados locais onde a atividade criminal atinge índices de ocorrências mais elevados no que concerne a determinado tipo de crimes, de modo a tornar a sua perpetração menos atrativa, aumentando os riscos de erro e dificuldade associados ao mesmo (Sento-Sé, 2011).

A distinção que favorece a tese da abordagem situacional é esclarecida por Clarke (1997) que refere a previsão do comportamento ilícito que é realizada através do estudo, análise e alteração das causas próximas inerentes ao local do crime, ao contrário das outras abordagens que se concentram nas punições e sanções do autor do crime.

## APÊNDICE I – A PREVENÇÃO DO FURTO DE VEÍCULO POR CAMADAS

Na primeira camada, respeitante ao senso comum, encontram-se enquadrados todos aqueles conselhos básicos por parte das autoridades policiais e demais entidades públicas. Estes conselhos são direcionados aos condutores ou proprietários dos veículos, com a finalidade de alertar para eventuais perigos ou descuidos. Encontramos como exemplos destes os alertas relacionados com a remoção das chaves da ignição, não deixar o carro a funcionar sem vigilância, trancar as portas e fechar as janelas ou estacionar em locais bem iluminados (Longman, 2006).

A segunda camada, referente aos dispositivos de advertência e antifurto ativos, ou seja, todos aqueles dispositivos que, quando instalados nos veículos, podem alterar a vontade do indivíduo furtar um determinado veículo ou impedir o controlo do veículo. Neste sentido, encontram-se contemplados os alarmes sonoros, os bloqueios da direção, volante ou pedais e os avisos da existência de sistemas de georreferenciação nos vidros do veículo (Longman, 2006).

A terceira camada aborda a questão dos diferentes dispositivos que possibilitam o veículo de permanecer imobilizado, impossibilitando a ignição e conseqüente furto. No âmbito desta camada, encontramos os exemplos dos *kill switches* (que realizam um corte elétrico na ligação entre a ignição e o reservatório do combustível, impedindo ligar o veículo) e as *smart keys* (que bloqueia toda a parte elétrica e mecânica do veículo, e a ignição do veículo só é efetuada quando a chave se encontra no interior do veículo).

A quarta e última camada é referente aos dispositivos de rastreamento e *tracking* do veículo. Através destes dispositivos, em caso de furto é possível seguir o seu percurso recorrendo a sistemas de georreferenciação. As quatro camadas apresentadas não são independentes, na medida em que, “quanto mais camadas existirem num veículo, mais difícil se torna o furto do mesmo” (Longman, 2006, p. 16).

## APÊNDICE J – *BAIT VEHICLES*

Para aplicar o programa “*Bait Vehicles*”, são destacadas várias questões que podem fazer toda a diferença em termos de eficácia e eficiência. De acordo com Aldridge (2007) deve-se ter em atenção o tipo de veículos e a finalidade para os quais são furtados, bem como as dinâmicas relacionadas com a georreferenciação (*hotspots*) e janelas temporais de maior incidência. Outra das considerações do autor, está relacionada com a implementação de sistemas de vídeo e som nos veículos utilizados como isco, de forma a maximizar a informação gerada pelo autor do furto e que pode ser fundamental para o decorrer da investigação (Aldridge, 2007). Assim, para implementar este tipo de programa importa existir um trabalho de análise e estudo prévio do fenómeno criminal nos vários contextos em que está inserido, até às características dos veículos furtados.

A aplicabilidade de um programa deste tipo em território português, pode facilmente ser colocada em questão com a justificativa de que o nosso ordenamento jurídico não possibilita atualmente a aplicação desta medida, o que não impede que no futuro não seja.

A associação dos “*Bait Vehicles*” às chamadas operações encobertas suscita a existência de três entidades distintas que cria algum desconforto e confusão no ponto de vista legal, sendo estes o Agente Encoberto, o Agente Infiltrado e o Agente Provocador (Henriques, 2016).

Antes de entrar em cada um destes conceitos, importa olharmos ao nível legislativo, através da permissibilidade deste tipo de ações encobertas ao abrigo da Lei n.º 101/2001, de 25 de agosto, onde se estabelece o regime das ações encobertas para fins de prevenção e investigação criminal. Neste sentido, vem estipular a admissibilidade de recorrer às ações encobertas para fins relacionados com a prevenção e repressão de vários crimes relacionados com o furto de veículo motorizado, onde podemos destacar o tráfico e viciação de veículos furtados, o tráfico de estupefacientes e de substâncias psicotrópicas ou o crime de associação criminosa.<sup>41</sup> Ainda neste âmbito é de destacar os requisitos próprios necessários que continuariam a acompanhar uma medida desta dimensão, e claramente não aplicável a um tipo de criminalidade de baixa complexidade, mas aplicável a um tipo de fenómeno criminal mais complexo, devidamente regulado derivado da sensibilidade, excecionalidade do meio de prova e da dificuldade de a obter de outra forma que não esta.

---

<sup>41</sup> Conforme artigo 2º da Lei n.º 101/2001, de 25 de agosto.

A figura do agente encoberto, é definida por Meireis (2006) como o agente da autoridade ou terceiro a atuar coordenadamente com a autoridade policial, que, sem revelar a sua identidade, comparece em locais intimamente ligados aos fenómenos criminais, com a finalidade de identificar autores de crime sem que para isso tenha qualquer interação ou intervenção com as condutas criminosas dos mesmos. O autor refere que “a sua presença e a sua qualidade não determinam nem influenciam de alguma forma o rumo dos acontecimentos” (Meireis, 2006, p. 93). Diferente desta, é a figura do agente infiltrado, que Costa (2014, p. 364) distingue através da “intromissão/infiltração na organização criminosa, ou pelo menos nas atividades desenvolvidas pelos suspeitos/arguidos. (...) está de fora da sua ação a determinação ou sequer o estímulo por parte do agente infiltrado sobre os suspeitos para a prática de qualquer ato ilícito”. Para Meireis (1999, p. 155) “o agente provocador é aquele que, sendo um cidadão particular ou entidade policial, convence outrem à prática de um crime, não querendo o crime, e sim, pretendendo submeter esse outrem a um processo penal e, em último caso a uma pena”.

A implementação deste programa poderá suscitar a opinião de que estamos perante um agente provocador, por estarmos a introduzir um veículo num determinado local para incentivarmos um determinado agente, caindo assim num meio proibido de obtenção de prova. Neste sentido, os autores Simas Santos e Leal-Henriques (2008) explicam que a provocação só é considerada matéria de prova de carácter proibido, se a intervenção através dessas atuações visem incitar outra pessoa a cometer uma infração que, sem essa conduta, não existiria. Também neste sentido, o Acórdão do TRL, de 22-03-2011 determina que “agente provocador será o membro do órgão de polícia criminal ou alguém a seu mando que pela sua atuação enganosa sugere eficazmente ao autor a vontade de praticar o crime que antes não tinha representado e o leva a praticá-lo, quando sem essa intervenção a atividade delituosa não teria ocorrido. A vontade de delinquir surge ou é reforçada no autor, não por sua própria e livre decisão, mas como consequência da atividade de outra pessoa, o membro do órgão policial”. Através do Acórdão do STJ de 20-02-2013, que escrutina a figura do agente provocador de uma forma muito interessante, é definindo que “a atuação do agente provocador é normalmente considerada como ilegítima, caindo nos limites das proibições de prova, sendo patente o consenso da doutrina e da jurisprudência de que importa distinguir os casos em que a atuação do agente policial (agente encoberto) cria uma intenção criminosa até então inexistente, dos casos em que o sujeito já está implícita ou potencialmente inclinado a delinquir e a atuação do agente policial apenas põe em marcha aquela decisão. Isto é, importa distinguir entre a criação de uma oportunidade com vista à realização de uma

intenção criminosa, e a criação dessa mesma intenção”. Tocamos assim num ponto fundamental para a legalidade de uma possível implementação dos “*Bait Vehicles*”. A colocação de determinadas viaturas com características específicas e especialmente incidentes para esta prática criminal, em determinados *hotspots* criminais, não vem por si só criar uma intenção num determinado individuo cuja investigação se encontra a decorrer e existem fundadas suspeitas da prática de furto de veículo motorizado. Por outro lado, vem despertar uma intenção já implícita anteriormente, não havendo lugar à proibição do meio de prova, colocando de lado a figura do agente provocador.

Assim sobre esta suposta provocação, a autora Susana de Sousa (2003, p. 1232) esclarece que para que esta “constitua um meio enganoso de prova, não basta, sem mais, a existência de erro criado pelo agente policial. É ainda necessário que entre o engano e a prática do crime ou da prova do crime se estabeleça um nexo de causalidade. Todavia, será de excluir este nexo de causalidade, quando o suspeito já tinha intenção de praticar o crime, na medida em que ele sempre viria a praticar o facto”.

Em suma, podemos verificar que a grande maioria das objeções que podem ser colocadas à implementação de um programa de prevenção utilizando os “*Bait Vehicles*” estão relacionadas com a possível interpretação do mesmo como um agente provocador e, por sua vez, como meio proibido de obtenção de prova. Conforme conseguimos ver ao longo da jurisprudência citada relacionada com o agente provocador, este pressupõe uma criação do próprio crime e do próprio criminoso.

A implementação desta medida constitui um vazio à qual a legislação portuguesa não dá uma resposta concreta. Veja-se por exemplo, quando colocamos a questão em que há ou não uma instigação direta do individuo quando o agente policial coloca uma viatura estacionada na via pública junto a outras; ou até que ponto é considerado um contacto direto do agente com o potencial autor do crime? Será que, quando existe a implementação deste programa, já existe uma predisposição do individuo furtar veículos específicos para fins relacionados com a criminalidade que a própria lei prevê, sem que a convicção criminosa presente no seu espírito seja criada pela autoridade policial? (Jesus, 2009). São muitas as questões que carecem de um enquadramento legal adequado, relacionadas, não só com o esclarecimento do ordenamento jurídico português, bem como com as dúvidas sobre se o individuo age por sua livre e espontânea vontade de furtar, não existindo nenhum agente encoberto, infiltrado ou provocador a instigá-lo a furtar aquele veículo em concreto. De acordo com o autor, este programa preventivo pressupõe um nível de cooperação estatal e judicial muito elevado, quer na doação de viaturas descaracterizadas, quer na validade das

provas adquiridas no âmbito da sua aplicação. Além deste apoio, é defendido que também as companhias de seguros devem ser associadas a este projeto, funcionando como entidades patrocinadoras derivadas do seu interesse na recuperação das viaturas (Aldridge, 2007).

## APÊNDICE K – CARACTERIZAÇÃO SOCIODEMOGRÁFICA DOS ENTREVISTADOS

**Quadro 2 - Caracterização Sociodemográfica dos Entrevistados do Grupo A**

Entrevistado	Nome:	Cargo/ Posto:	Unidade/Subunidade:	Função:	Habilitações Literárias:	Deparou-se com furto de veículo?	Data:
<b>Caracterização dos Entrevistados – Grupo A</b>							
<b>E1</b>	Ricardo Luís Rodrigues Guimarães da Silva	Capitão	Scuola Ufficiali Carabinieri	Frequência do Curso de Promoção a Oficial Superior	Mestrado	Sim	23FEV21
<b>E2</b>	Luís Tiago de Almeida Maciel	Capitão	Comando-Geral	Ajudante-de-Campo do Comandante-Geral da GNR	Mestrado	Sim	07FEV21
<b>E3</b>	Adriana Filipa Gameiro Martins	Capitão	Destacamento Territorial de Sintra	Comandante de Destacamento	Doutoramento	Sim	26FEV21
<b>E4</b>	Nuno Tiago Pinto Taveira	Capitão	Destacamento Territorial de Almada	Comandante de Destacamento	Mestrado	Sim	17FEV21
<b>E5</b>	Pedro Miguel Viegas Dias	Tenente	Subdestacamento Territorial de Sintra	Comandante de Subdestacamento	Mestrado	Sim	09FEV21
<b>E6</b>	João Miguel Pacheco Semedo	Alferes	Destacamento Territorial de Sintra	Adjunto do Comandante de Destacamento	Mestrado	Sim	26FEV21
<b>E7</b>	Sezinando Manuel Fernandes Madeira	Sargento-Chefe	Posto Territorial da Costa da Caparica	Comandante de Posto	12º ano	Sim	24FEV21

**Quadro 3 - Caracterização Sociodemográfica dos Entrevistados do Grupo B**

<b>Entrevistado</b>	<b>Estabelecimento Prisional:</b>	<b>Idade:</b>	<b>Estado Civil:</b>	<b>Género:</b>	<b>Emprego (à data do furto):</b>	<b>Escolaridade:</b>	<b>Data:</b>
<b>Caracterização dos Entrevistados – Grupo B</b>							
<b>E8</b>	Linhó	27	Solteiro	Masculino	Desempregado	12º ano	25MAR21
<b>E9</b>	Linhó	29	Solteiro	Masculino	Trabalhador de Construção Civil	6º ano	25MAR21
<b>E10</b>	Linhó	32	Solteiro	Masculino	Desempregado	8º ano	25MAR21
<b>E11</b>	Linhó	32	Solteiro	Masculino	Tratador de Cavalos	6º ano	30MAR21
<b>E12</b>	Linhó	34	Solteiro	Masculino	Desempregado	8º ano	30MAR21
<b>E13</b>	Linhó	26	Solteiro	Masculino	Pastor	6º ano	30MAR21
<b>E14</b>	Linhó	28	Solteiro	Masculino	Auxiliar em Lar de Idosos	10º ano	30MAR21
<b>E15</b>	Caxias	38	Solteiro	Masculino	Desempregado	10º ano	01ABR21
<b>E16</b>	Caxias	26	União de Facto	Masculino	Desempregado	6º ano	01ABR21

## APÊNDICE L – SINOPSES DAS ENTREVISTAS DO GRUPO A

**Quadro 4 - Sinopses das respostas à questão n.º 1**

<b>Impacto do Furto de Veículo na Zona de Ação</b>	
<b>E1</b>	“(…) análise numérica poderá induzir em erro (...) ZA onde o crime ocorre e a ZA onde o crime é participado (...) há furtos de veículo que não são do interesse do lesado participar, pois o mesmo já tem origens dúbias (...) de em termos de ordem de grandeza, em 2018 cerca de 105 furtos, em 2019 cerca de 100 furtos e em 2020 apenas 36 furtos de veículo (...) começou-se a atribuir NUIPC a determinadas situações que anteriormente não acontecia (...) não era o crime com o maior impacto (...) Sintra recebe quase sete milhões de turistas por ano (...) crime sem violência, feito de forma encoberta, com um impacto sobre a vítima que nesta ZA”
<b>E2</b>	“(…) é um fenómeno com alguma relevância ao nível da criminalidade contra o património, (...)”; “(…) a que mais afeta o cidadão e consequentemente o sentimento de segurança, pois incide diretamente na esfera de proximidade dos mesmos e nos seus próprios bens (...)”;“(…) mais censurável socialmente (...)”.
<b>E3</b>	“(…) tem um impacto que, naturalmente, influencia sempre aquilo que é o sentimento de segurança das pessoas (...)”
<b>E4</b>	“(…) tem a sua relevância (...) crime contra o património representa cerca de metade da criminalidade registada ao ano (...) representa cerca de 4% a 5% da criminalidade geral nesta ZA”
<b>E5</b>	“(…) é um fenómeno criminal significativo, que tende a manter-se ou até mesmo aumentar (...)”; “(…) tem algum impacto, temos tido algumas recuperações (...), mas grande parte não são recuperados.”
<b>E6</b>	“(…) em 2018 a percentagem deste fenómeno criminal foi de 100 crimes (2,24%), em 2019 de 105 crimes (2,05%) e em 2020 de 36 crimes (2,59%) (...) impacto significativo (...)”
<b>E7</b>	“(…) em termos absolutos é um número significativo, percorre uma média de 30/35 furtos por ano, cerca de 3% da criminalidade anual, no entanto em 2021 temos 10 furtos de veículos em dois meses (...)”

**Quadro 5 - Sinopses das respostas à questão n.º 2**

<b>Método investigativo a respeitar no Furto de Veículo</b>	
<b>E1</b>	“(…) a imagem de um comandante é feito da dedicação e empenho dos seus militares (...) a complexidade de ter bons resultados não passa pela simples detenção, mas sim pelo reflexo da medida de prisão preventiva (...) primeiro, passa muito pela relação que o NIC e o CMDT DTer tem com os procuradores e com o Tribunal (...) havendo um bom apoio por parte do MP e tendo um bom NIC, que o temos em Sintra (...) não há um método específico a seguir (...) há denúncia ou queixa que, quando ocorrem várias semelhantes desperta um fio condutor de alguma incidência, e interligações através de diagramas de conexões (...) os processos começam a ganhar volume e temos que saber quando parar, porque toda a metodologia é adaptada consoante o crescimento do processo (...) por muito que queiramos definir uma metodologia, requer adaptabilidade e comando (...) este triângulo entre CMDT DTer, Tribunal e NIC e a adaptabilidade consoante a realidade do processo”

<b>E2</b>	<p>“Não existe, na GNR, uma estratégia perfeitamente definida, estudada e ensinada, pelo respetivo Órgão Técnico (DIC/CO), para a investigação deste tipo de ilícito criminal, (...)”; “(...) cada investigador efetua as diligências que a sua perceção, experiência e tato lhe dizem que são mais adequadas.”; “(...) em primeira instância inquirir o lesado ou usufrutuário do mesmo, e eventuais testemunhas.”; “(...) o horário quando tal ocorreu (a janela temporal mais reduzida possível), o local em concreto onde o ilícito foi perpetrado (se tem videovigilância ou os seus acessos mais próximos, intermédios ou afastados, p.e., autoestradas), que bens é que eventualmente estavam no seu interior (telemóveis ou PC’s que possam ser localizados), a quantidade de combustível que tinha e consequentemente os quilómetros que ainda poderiam circular, alguma característica específica que possa ter (e que seja rapidamente identificável, p.e., em plataformas eletrónicas de venda) e consoante a marca, modelo e idade do veículo subtraído, se existe alguma forma técnica de localização remota.”</p>
<b>E3</b>	<p>“(...) o processo de investigação tem que ser sempre respeitado (...) procedimentos normais, tendo em vista a recuperação do veículo furtado (...)”</p>
<b>E4</b>	<p>“Não há um método comum (...) no entanto deve-se olhar para a intenção da perpetuação furto (...)”; “(...) vai sempre variar, no entanto há sempre situações que são transversais, desde a verificação passagem via verde, em parques de estacionamento, registo de matrícula (...) há sempre uma linha condutora, embora eu ache que se deve analisar caso a caso.”</p>
<b>E5</b>	<p>“Não existe um método específico (...) quando justificável, o contacto com o NIC e NAT. Não se verificando qualquer tipo de conclusão o veículo é entregue ao proprietário, se recuperado. Quando não é recuperado, não existe (...)”</p>
<b>E6</b>	<p>“(...) foi publicado o manual de investigação de crimes contra o património. No entanto, cada inquérito será conduzido de forma particular e depende a sua condução de vários fatores (...) há diligências que são gerais, no entanto caso a caso depende do fim para o qual foi furtado o veículo (...) situações das organizações criminosas também tem que ter atenção especial (...) toda a premeditação dos indivíduos é complicado investigar (...) não há um método que podemos aplicar no geral, mas há diligências processual que podem ser realizadas como os eventos de rede. Isto permite-nos colocar um individuo num determinado local do furto naquele grupo data-hora (...) há associações criminosas que utilizam rádios de baixa frequência ou telemóveis furtados (...) uma boa inspeção judiciária ao veículo quando recuperados (...) o mais importante é a primeira abordagem ao crime, na recolha da informação (...)”</p>
<b>E7</b>	<p>“(...) normalmente sem testemunhas dos factos (...) após a denuncia, é efetuada uma mensagem para a rede das características do veículo, inserida no sistema Shengen (...) a nível de investigação é difícil, podendo apenas ser aplicados mais procedimentos com o NAT quando o veículo é recuperado ou se interveniente noutros tipos de crimes (...) não há um método específico (...)”</p>

### Quadro 6 - Sinopses das respostas à questão n.º 3

<b>Modus Operandi mais frequente na Zona de Ação</b>	
<b>E1</b>	<p>“(...) só há procura quando há oferta (...) mesmo dentro do próprio grupo várias formas de trabalhar (...) questão de oportunidade (...) existem especialistas no furto de veículo que se adaptam, tal como as policias (...) procuram a dissimulação constantemente (...) <i>Modus Operandi</i> varia consoante o veículo e a finalidade (...) se for um BMW não convém estragar, mas se for um de mercadorias é vendido perfeitamente em África com uma porta estrocnada (...) muito relacionado com o crime de</p>

	recetação (...) em todos os veículos furtados em que o seu autor era detido, a viatura nunca era para si. A maior parte das vezes era quase por escolha ou pedido por outra pessoa, onde se escolhiam viaturas específicas (...) não havia uma metodologia tão complexa como <i>jammers</i> ou algo do género.”
<b>E2</b>	“(...) com mais de 10/15 anos, são na sua maioria subtraídos mediante estroncamento do canhão e ligação direta, (...)”; “(...) meios eletrónicos mais elaborados, alguns até à distância, (...) mediante uma ligação à Centralina é colocado o veículo a trabalhar.”; “(...) a distração/logro, p.e., alguém que se ausenta momentaneamente do mesmo com este a trabalhar, ou a simulação de interesse na compra de um veículo/ <i>test-drive</i> , e a obtenção das chaves dos veículos mediante furto em interior de residências ou estabelecimentos comerciais. (...) principalmente com veículos de gama alta e média/alta, (...)”
<b>E3</b>	“(...) arrombamento da porta (...) pode estar também envolvida a questão da burla ou abuso de confiança na obtenção do veículo (...)”
<b>E4</b>	“(...) varia consoante a viatura (...) em viaturas mais antigas acontece permanentemente o típico estroncamento de canhão, (...) nas mais recentes o <i>Modus Operandi</i> já entra numa vertente mais informatizada, com sistemas automáticos de desbloqueio de portas ou até mesmo chaves mestras de sinal digital (...)”
<b>E5</b>	“(...) arrombamento e recorrência a um reboque. Este último muito associado a diversas oficinas, legais ou ilegais como por exemplo garagens onde estes indivíduos guardam e desmantelam as viaturas furtadas (...)”
<b>E6</b>	“(...) arrombamento da porta ou quebra de vidro (...) utilização de reboque, mesmo à luz do dia (...)”
<b>E7</b>	“(...) verifica-se os danos quando recuperados (...) por norma é o estroncamento do canhão e ignição com chave de fenda (...) outras situações sazonais são o furto das chaves em zonas balneares onde os banhistas ou surfistas escondem as chaves em determinados locais no veículo e existe indivíduos a vigiar os mesmos”

#### Quadro 7 - Sinopses das respostas à questão n.º 4

Período temporal de maior incidência	
<b>E1</b>	“(...) quase sempre de noite (...) a noite traz sempre muitas vantagens para estes autores, as pessoas estão a dormir, menos gente na rua e têm mais tempo para trabalhar (...)”
<b>E2</b>	“ <i>Modus Operandi</i> mais intrusivos, (...) em períodos do dia com menos movimento de pessoas, à noite/madrugada, (...) outros como o furto em interior de residência para se obterem as chaves do veículo a subtrair ou por meio de distração/logro, é mais comum ocorrerem em horários diurnos, de expediente, quando os lesados não se encontra na sua residência, (...)”
<b>E3</b>	“(...) durante a noite (...)”
<b>E4</b>	“(...) maior registo às quartas-feiras e sextas-feiras, entre as 16h e as 00h, mas com especial incidência no período entre as 20h e as 00h (...) justificada por ser um período onde a previsibilidade das vítimas saírem de casa é menor (...)”
<b>E5</b>	“(...) muito difícil especificar a hora exata (...)”; “(...) durante a noite, onde existe maior salvaguarda ao autor do crime que as pessoas não vão utilizar as viaturas (...)”; “(...) as vítimas apenas se apercebem do furto durante a manhã quando vão utilizar as viaturas para se deslocar para os seus trabalhos ou durante o quotidiano.”

<b>E6</b>	“(…) oscila entre as 3h e as 6h (…) menor movimento na rua, as pessoas estão em casa (…) carece da análise pela data de ocorrência registada não ser a data da ocorrência em si, mas sim da participação (…)”
<b>E7</b>	“(…) por norma é durante a noite ao longo de todo o ano (…) situações durante o dia são sazonais junto às praias (…)”

#### Quadro 8 - Sinopses das respostas à questão n.º 5

<b>Locais com maior incidência criminal</b>	
<b>E1</b>	(…) a grande maioria é na via pública, muito raramente furtam dentro da garagem (…) este tipo de indivíduos não procuram confronto (…) e esperavam o tempo que tivessem de esperar para que conseguissem furtar os veículos na via pública (…) mais uma vez a questão da oportunidade, o autor também adapta consoante o tempo e o local que têm para cumprir a encomenda (…)
<b>E2</b>	“(…) esmagadora maioria dos furtos de veículos motorizados ocorre à porta da residência do lesado ou junto ao local de trabalho do mesmo, as zonas mais urbanas, densamente habitadas é mais propício ocorrer.”; “grandes concentrações de veículos, p.e., grandes parques de estacionamento, eventos, zonas industriais ou empresariais, praias, (…)”
<b>E3</b>	“(…) não consigo precisar, dado o espaço temporal do meu comando (…)”
<b>E4</b>	“(…) de destacar três: a zona Charneca da Caparica, Costa da Caparica e Trafaria. Por esta ordem”; “à porta da casa das vítimas”.
<b>E5</b>	“(…) vila de Sintra e na várzea de Sintra ou imediações da vila de Sintra (…); “(…) Normalmente ocorrem na via pública, havendo poucos registos de veículos furtados diretamente das residências das vítimas.”
<b>E6</b>	“(…) não considero que existam <i>hotspots</i> , pois este furto é muito orientado pelo tipo de veículo que pretendem. Estes indivíduos procuram e fazem o seguimento das viaturas até um local na via pública, onde depois a furtam naqueles horários referidos (…) furto trabalha mais por referência do tipo de viatura para determinada finalidade (…) o local pode ser relacionado com o autor (…) tem em conta a oportunidade gerada pela iluminação, segurança do local, CCTV, garagem ou exterior (…)”
<b>E7</b>	“(…) por norma ocorrem na via pública, nas avenidas (…) as praias também em períodos sazonais (…)”

#### Quadro 9 - Sinopses das respostas à questão n.º 6

<b>Tipos de veículos mais furtados</b>	
<b>E1</b>	“(…) no processo <i>Africa Car</i> , maioritariamente de mercadorias dirigido ao continente africano, seja de caixa aberta ou fechada (…) no Sintra <i>Transformers</i> , veículos para alteração, havia muito a procura pelo Cupra, Seat Ibiza, ou FR porque tinha o para-choques X ou algo do género, funcionava por encomenda (…) carros não só para alteração do dia-a-dia mas também pela necessidade de substituição constante de peças que partiam pela potência do carro (…) partiam o motor, encomendavam, este grupo procurava e furtava um carro com esse motor, furtavam o carro, entregavam o motor e vendiam o resto das peças (…) daí estar associado ao crime de recetação.”

<b>E2</b>	“Varia consoante o fim a que destinam, ou seja, se o objetivo for praticar um outro ilícito consequentemente, serão veículos ligeiros, comerciais ou não, de gama média, e com 10/15 anos de idade média.”; “(...) se obter exclusiva e diretamente um proveito económico, serão de 2 âmbitos diferentes: Veículos de “trabalho”, comerciais pesados, máquinas industriais e agrícolas, pick-up’s e carrinhas em geral, independentemente da idade, e veículos ligeiros de passageiros de gama alta e média/alta.”; (...) motociclos de gama média, com pelo menos 10 anos de idade e de 500 e 250cc (...)”.
<b>E3</b>	“(…) nos casos que tive foi ligeiro de passageiros (...)”
<b>E4</b>	“Não temos essa estatística, por norma são ligeiros de passageiros (...) embora quando utilizados noutros ilícitos (ATM, máquinas de tabaco) são veículos de características dimensionais maiores e de maior capacidade (...)”
<b>E5</b>	“(…) grande maioria são ligeiros de passageiros (...) associados a um determinado mercado de compra e venda de peças (...) tipo de viaturas por ser de comercio variável, o furto dos veículos acaba por ser também de viaturas variados.”
<b>E6</b>	“(…) depende do objetivo (...) o exemplo das máquinas de tabaco está relacionado com viaturas com capacidade de carga maior como as VW Sharan, Renault Traffic (...) maioritariamente são ligeiro de passageiros, com alguma potência e segurança ou facilidade para o autor do furto (...) marcas como Honda, VW, BMW, Renault são muito usuais para serem utilizados para outro tipos de crimes (...) depende da finalidade do furto (...)”
<b>E7</b>	“(…) por norma é o ligeiro de passageiros (...) podem estar relacionados com o fim a utilizar (...) normalmente são carros mais velhos com 10/15 anos (...)”

**Quadro 10 - Sinopses das respostas à questão n.º 7**

<b>Medidas adotadas no combate ao Furto de Veículo</b>	
<b>E1</b>	“(…) diferença entre este crime e o tráfico de estupefacientes (...) visibilidade é sempre o primeiro passo (...) a visibilidade aqui é insuficiente (...) difícil implementar medidas além da visibilidade (...) as operações poderão ter funcionado neste sentido, ou até pelo contrário caso estes procurem ser mais cautelosos em futuros furtos (...)”
<b>E2</b>	“(…) Lei n.º 54/2012, de 6 de setembro, foi muito positivo para se diminuir as formas de escoamento de veículos desmantelados (...)”; “cinge-se quase exclusivamente à resposta às ocorrências, e não um policiamento de visibilidade.”
<b>E3</b>	“(…) presente patrulhamento de proximidade, patrulhamento liderado pelas informações estão a ser utilizados. O patrulhamento liderado pelos problemas ainda não, pois pressupunha um patrulhamento comunitário (...)”
<b>E4</b>	“Não temos uma medida concreta para este tipo de crime, (...) neste momento não foi considerada uma das prioridades criminais, dada a dimensão de outros ilícitos nesta ZA (...)”
<b>E5</b>	“É difícil (...) por norma é a incidência do patrulhamento para as zonas mais afetadas (...)”; “(...) quando as viaturas são recuperadas deve haver a respetiva inspeção das mesmas (...)”
<b>E6</b>	“(…) o patrulhamento (independentemente do tipo), orientado para os hotspots da ZA. Visibilidade e presença (medidas ativas), sensibilização de medidas passivas (CCTV, alarme, cadeados de volante e pedais, visível o aviso de viatura com GPS) (...)”
<b>E7</b>	“(…) com a complexidade torna-se complicado aplicar medidas (...)”

**Quadro 11 - Sinopses das respostas à questão n.º 8**

<b>Finalidade associada ao Furto de Veículo</b>	
<b>E1</b>	“(…) duas finalidades completamente distintas nas duas grandes operações realizadas (…) na Africa <i>Car</i> , as viaturas estavam destinadas ao continente africano (…) na Sintra <i>Transformers</i> , os carros eram desmantelados para alteração de veículos quer para fins de aumento de potência e corridas, quer para misturar peças de vários automóveis e construir carros completamente distintos (…)”
<b>E2</b>	“(…) utilização subsequente para a prática de um outro ilícito criminal, onde o furto de veículo é um ato preparatório (…)”;“(…) viciação, revenda ou desmantelamento, sendo esse o único objetivo do perpetrador (…)”
<b>E3</b>	“(…) para cometer outro crime, na situação que tive foi para cometer um furto no interior de estabelecimento (…) poderá também ser para retirar peças, e vendê-las <i>a posteriori</i> (…) a maioria é utilizado para outros crimes (…)”
<b>E4</b>	“(…) o furto para posterior exportação para mercados periféricos, (…) o furto para posterior desmantelamento e venda de peças, (…) o furto e uso para a prática de outros ilícitos (…)”
<b>E5</b>	“(…) normalmente passam pelo desmantelamento e venda de peças, em oficinas ou até mesmo na internet (…)”
<b>E6</b>	“(…) regra geral outros tipos de furtos como máquinas de tabaco, interior de residência (viaturas de apoio com o respetivo plano de fuga), ATM, roubos, todos os fenómenos criminais que impliquem a movimentação por este meio de transporte de forma premeditada (…) é utilizado para dificultar a investigação e identificação dos indivíduos na práticas de uma criminalidade paralela (…) regra geral crimes contra o património (…)”
<b>E7</b>	“(…) existem finalidades variadas (…) para se deslocarem de um lado para outro (…) para cometer outros ilícitos, como o furto de máquinas de tabaco (…)”

**Quadro 12 - Sinopses das respostas à questão n.º 9**

<b>Propostas de medidas de combate e prevenção do Crime</b>	
<b>E1</b>	“(…) a questão da CCTV é o caminho de duplicar o efetivo (…) em Sintra, Cascais e Alcabideche iniciei um processo de implementação de CCTV no centro histórico e nas zonas urbanas sensíveis, cerca de 59 câmaras (…) pode desviar o crime, mas será sempre nesse sentido (…)”
<b>E2</b>	“(…) policiamento de visibilidade (…)”;“(…) permanente formação técnica e específica dos investigadores criminais, (…) leitores automáticos de matrículas e PC’s ou Tablet’s para equiparem os veículos policiais e que permitissem em tempo real aceder ao sub-módulo de veículos furtados existente no SEI.”; “controlo adequado das mercadorias que saem por via marítima do território nacional, a permanente fiscalização em termos fiscais e tributários dos stand’s automóveis, a sensibilização à população em geral para a adoção de medidas de segurança passiva nos seus veículos automóveis, e a aposta, por parte das marcas automóveis, em desenvolvimento de novas tecnologias para evitar os furtos de veículos motorizados, bem como, à semelhança daquilo que já ocorre com a videovigilância em locais públicos, a instalação em locais públicos de elevada concentração de veículos automóveis, de equipamentos de leitura automática de matrículas que comunique de imediato para a força de segurança local qualquer veículo furtado detetado.”
<b>E3</b>	“(…) análise constante e diária da criminalidade, direcionada para este tipo de furtos, nomeadamente por períodos horários e dias da semana (…) teria que ser detalhada, que não o é (…)”

<b>E4</b>	“(…) é difícil por estarmos a tratar de um crime de oportunidade, (….) maior presença policial caracterizada (….) maior trabalho de análise de <i>hotspots</i> a incidir o patrulhamento.”
<b>E5</b>	“(…) análise nacional pelas estruturas para o efeito da DI ou DIC que compreendam padrões comuns para aumentar a implementação de diversas medidas (….)”;“(…) as patrulhas atuam de forma muito reativa, e não tem muito tempo para a prevenção pois por vezes estas patrulhas acumulam várias ocorrências ao mesmo tempo (….)”;“(…) sensibilização, dada a natureza oportunista deste crime (….)”;“(…) complemento entre os NIC e as patrulhas (….)”
<b>E6</b>	“(…) formação dos militares sobre a forma como o patrulhamento deve ser realizado deve ser melhorada (….) Cmdt de PTer deve definir giros concretos orientados pelas informações (….) maior proatividade durante o período noturno, na fiscalização (….) monitorização da análise criminal de forma mais célere, permanente e diária que pudesse sensibilizar os Cmdt DTer ou Cmdt PTer menos sensíveis nesta área (….) NAIIC correlacionar e apoiar o escalão inferior de forma permanente (….) estamos longe deste objetivo (….)”
<b>E7</b>	“(…) aumento do policiamento vem sempre reforçar (….) a videovigilância na via pública, seria muito importante para mitigar pelo menos o crime de oportunidade (….) normalmente a videovigilância acaba por ser sempre associada à criminalidade contra pessoas (….)”

**Quadro 13 - Sinopses das respostas à questão n.º 10**

<b>Melhorias no Sistema de Verificação de Veículos Furtados</b>	
<b>E1</b>	(…) desde que a plataforma funcione de acordo com a sua finalidade, não há qualquer problema (….) comigo o sistema de verificação de viaturas demonstrou-se sempre eficaz (….) a patrulha pretende meramente saber se a viatura é furtada ou não, se é eficaz neste sentido, é o objetivo sistema (….) pode sempre ser melhorado (….) a nível técnico poderá ter melhorias, mas a nível prático foi sempre eficiente (….)”
<b>E2</b>	“(…) melhorias a implementar cingem-se à cultura e conduta do policiamento que é efetuado.”;“(…) veículos policiais de patrulha equipados com PC’s ou Tablet’s que à distância uns meros toques no ecrã ou no teclado permitissem obter toda a informação sobre o veículo ou expediente criminal ou contraordenacional.”;“(…) equipamentos de leitura automática de matrículas, e não estar generalizado pelo dispositivo, ou pelo menos na valência territorial, (….)”
<b>E3</b>	“(…) no período temporal que tenho de comando ainda não me permite definir com exatidão uma opinião sobre este sistema (….)”
<b>E4</b>	“(…) apesar do acesso livre da sala de situação, o sistema poderia não ser exclusivo da PSP e consistir numa base de dados onde se pudesse consultar livremente nos dois OPC (GNR e PSP), visto que há determinados acessos que é necessária a permissão da PSP para consigamos aceder à informação (….)”
<b>E5</b>	“(…) viaturas com câmaras para a leitura de matrículas estendido também ao dispositivo territorial (….) patrulhas munidas de tablets com acesso a base de dados e impressoras que permitem uma pesquisa imediata e realizada pelo patrulheiro com um acesso às bases mais célere sem acumular comunicações nas salas de situação (….)”;“(…) maior facilidade de acesso às bases de dados em tempo real (….)”
<b>E6</b>	“(…) uma atualização e carregamento mais célere das viaturas furtadas no sistema (….) caso a GNR tivesse acesso em termos de gestão poderia o processo não ser tão moroso (….) poderia ser carregada pelas salas de situação em tempo real, visto que por regra as viaturas furtadas naquele dia, não

	constam no sistema para apreender nem têm o NUIPC do auto de notícia para ser feito o aditamento (...)"
<b>E7</b>	"(...) geralmente, estando a sala de situação disponível, é célere (...) durante o policiamento do dispositivo territorial poderia ser implementada a ligação às câmaras de leitura automática (...) informação referente ao motivo para o qual o veículo consta para apreender deveria ser interligado com a informação que chega à patrulha (...)"

**Quadro 14 - Sinopses das respostas à questão n.º 11**

<b>Opinião sobre aplicação de "Carros Isco"</b>	
<b>E1</b>	"(...) a questão legal tem muito que se lhe diga (...) todos os procedimentos que possam fragilizar os resultados eu não sou muito apologista (...) não só pelo risco desnecessário, como também pela parte técnica (...) não me parece que seja viável, tendo em conta a variedade de viaturas (...) devemos sempre ver o pior cenário, em caso de despiste desta viatura, as despesas e gastos podem ser suscetíveis de discussão e complicações (...) dificuldade de adquirir os veículos (...) pressupõe uma exposição do militar quotidiana para fazer crer ao criminoso de uma rotina de estacionar o carro num determinado local, porque estes indivíduos também estudam as rotinas (...)"
<b>E2</b>	"Considero que não, (...) significativa alteração a nível legislativo, (...) em virtude de entrarmos na figura da "instigação", onde, num caso muito simplista, a ocorrer tal, a GNR estar a determinar dolosamente que alguém praticasse um furto de veículo."
<b>E3</b>	"(...) se houver um enquadramento legal, que enquadre corretamente os limites e fundamentos da utilização dos carros-isco, considero importante (...)"
<b>E4</b>	"(...) depende da extensão da investigação e da prova recolhida (...) se a investigação estiver avançada e o carro isco fizer o flagrante naquela situação é importante (...) mais importante do que o caso isolado é conseguir relacionar aquele indivíduo ou grupo a vários furtos de veículo, nesse aspeto seria importante."
<b>E5</b>	"(...) dúvidas ao nível legislativo (...), na medida em que poderá ser visto como uma provocação (...); "(...) pressupõe análise específica (...)"
<b>E6</b>	"(...) considero muito interessante, no entanto carece de ser analisada a sua base legal (...) pois temos que perceber qual é a figura em que esta viatura é utilizada (...) carece de ser legislado, uma pequena alteração legislativa iria permitir a sua utilização (...) não iria mitigar totalmente, mas iria aumentar significativamente a taxa de sucesso das investigações (...) uma breve alteração legislativa referente à utilização de veículos apreendidos no âmbito de processos criminais conjugado com celeridade processual dos processos judiciais, poderia ser a solução mais racional para adotar esse método num país que neste momento não tem capacidade económica para financiar este método (...) deve permitir aos OPC interromperem o seu normal funcionamento de forma remota com uma grande capacidade de alcance de sinal, para evitar que a abordagem e flagrante delito tenham sucesso, escolhendo o local e momento certo para evitar perigo para a vida de terceiros e dos suspeitos bem como danos resultantes no carro isco e de terceiros (...)"
<b>E7</b>	"(...) esta situação poderia ser empregue se houvesse uma alteração da nossa lei (...) em situações que sabemos a marca e veículo específicos poderá ajudar a resolver o caso (...) no entanto, atualmente, não me parece que a lei o permita (...)"

**Quadro 15 - Sinopses das respostas à questão n.º 12**

<b>Informação adicional</b>	
<b>E1</b>	“(…) não há procedimentos fechados, e estes retiram a ação de comando (…) temos de ter margem e capacidade para decidir (…) temos que ter uma referência, mas tem que haver uma flexibilidade para trabalharmos ao longo da investigação (…)”
<b>E2</b>	“(…) enorme lacuna técnica na Instituição relativamente à investigação dos crimes contra o património. Ao contrário, p.e., daquilo que se sucede na investigação do tráfico de estupefacientes, onde as estratégias, linhas de investigação e passos a dar estão perfeitamente definidos, existindo, inclusivamente, um Curso de Investigação Criminal para Crimes de Droga, nada existe definido ou estruturado pela Instituição quando à investigação dos crimes contra o património em geral, e o furto de veículos motorizado em específico. (…) a divisão dos NIC em equipas de droga e equipas de património, e a priorização da investigação destes ilícitos.”
<b>E3</b>	“(…) <i>Intelligence Led Policing</i> seria importante no patrulhamento se fosse diário e constante, no entanto com a abrangência de criminalidade e meios que temos, é difícil (…)”
<b>E4</b>	“(…) grande problema para o lesado, numa ZA com tanto fenómeno criminal não é algo muito prioritário, mas a recuperação de veículos é sempre bastante importante”
<b>E5</b>	Sem informação relevante.
<b>E6</b>	“(…) nos casos de flagrante delito deve ser realizada na mesma a inspeção judiciária, pois o individuo que está a conduzir poderá ser o recetador (…) deveria existir uma uniformização de um modelo na GNR no SIIOP-P de indicação de viaturas furtadas (…) muitas vezes o OPC onde é delegado o inquérito tem que efetua diligências a colmatar a abordagem inicial e recolher requisitos que lhe permitam prosseguir a investigação (…) a primeira abordagem ao local é fundamental (…)”
<b>E7</b>	“(…) no furto aqui nesta ZA os veículos são quase sempre recuperados (…)”

**APÊNDICE M – QUADROS DE ANÁLISE DE CONTEÚDO DE QUESTÕES DAS ENTREVISTAS DO GRUPO A**

**Quadro 16 - Análise de conteúdo da questão n.º 3**

Categoria	Subcategoria	Entrevistados							Total
		E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	
<i>Modus Operandi mais frequente</i>	<b>Reboque</b>					X	X		2/7
	<b>Meios eletrônicos</b>		X		X				2/7
	<b>Quebra de Vidro</b>						X		1/7
	<b>Arrombamento da Porta</b>			X		X	X		3/7
	<b>Estroncamento do Canhão</b>	X	X		X			X	4/7
	<b>Burla/Abuso de confiança/</b>		X	X					2/7
	<b>Furto das Chaves</b>		X					X	2/7

**Quadro 17 - Análise de conteúdo da questão n.º 4**

Categoria	Subcategoria	Entrevistados							Total
		E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	
<b>Período Temporal</b>	<b>Noite</b>	X	X	X	X	X	X	X	7/7

**Quadro 18 - Análise de conteúdo da questão n.º 5**

Categoria	Subcategoria	Entrevistados							Total
		E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	
<b>Local de Incidência</b>	<b>Via pública</b>	X	X		X	X	X	X	6/7
	<b>Sem precisão</b>			X					1/7

Quadro 19 - Análise de conteúdo da questão n.º 7

Categoria	Subcategoria	Entrevistados							Total
		E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	
Medidas adotadas	Patrulhamento direcionado para <i>hotspots</i>	X		X		X	X		4/7
	Gestão de ocorrências		X		X			X	3/7

Quadro 20 - Análise de conteúdo da questão n.º 8

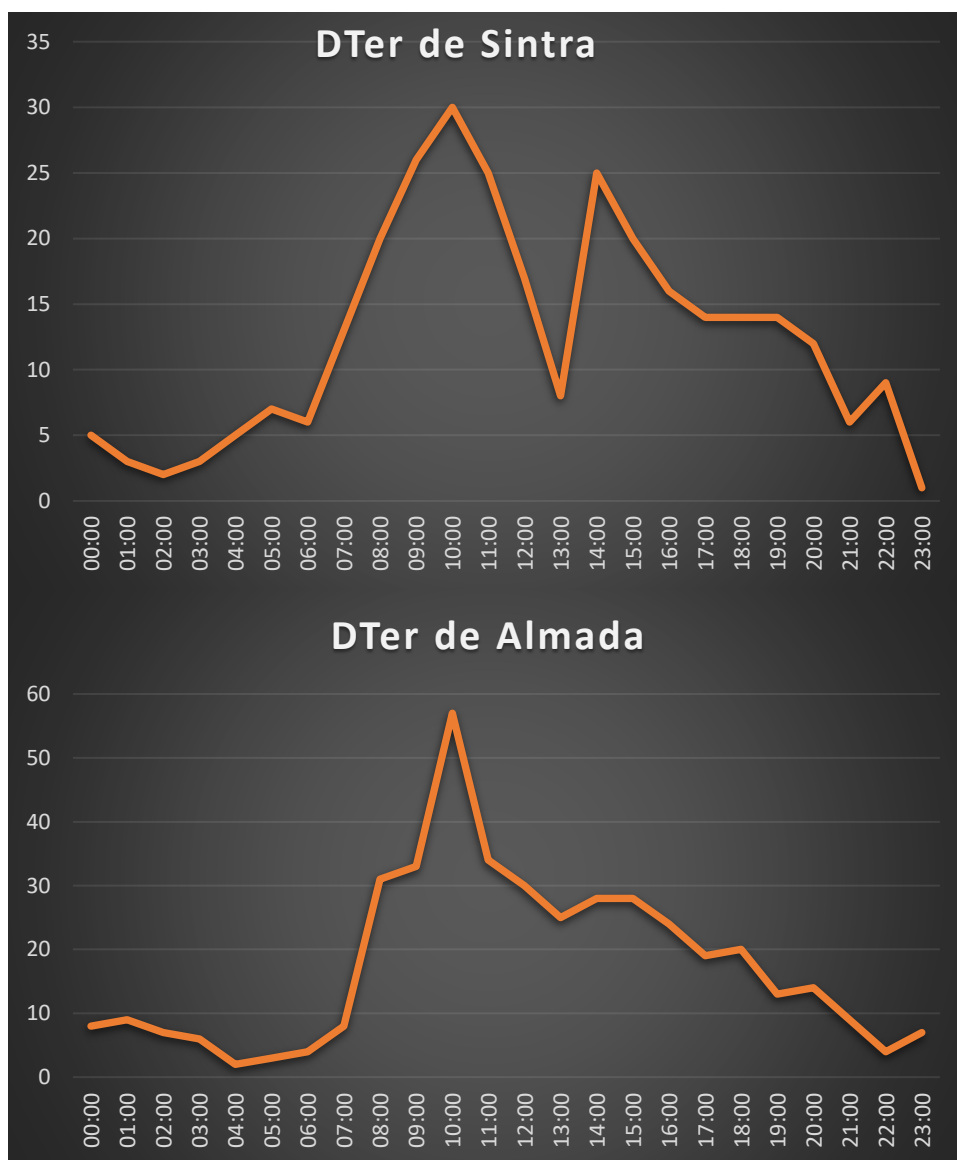
Categoria	Subcategoria	Entrevistados							Total
		E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	
Finalidade do Veículo	Tráfego/Viciação de Viaturas	X	X		X				3/7
	Desmantelamento e venda de peças	X	X	X	X	X			5/7
	Perpetração de Outros Ilícitos (p.e. Furto de máquinas de tabaco)		X	X	X		X	X	5/7
	Mera deslocação							X	1/7

Quadro 21 - Análise de conteúdo da questão n.º 9

Categoria	Subcategoria	Entrevistados							Total
		E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	
Propostas de medidas a adotar	Videovigilância	X	X					X	3/7
	Patrulhamento de visibilidade proativo		X		X	X	X	X	5/7
	Leitores automáticos de Matrículas		X						1/7
	Tablet's ou PC nas patrulhas às ocorrências		X						1/7

	<b>Fiscalização aduaneira em portos nacionais</b>		X						1/7
	<b>Análise de informação permanente</b>			X	X	X	X		4/7
	<b>Sensibilização da população</b>		X			X			2/7

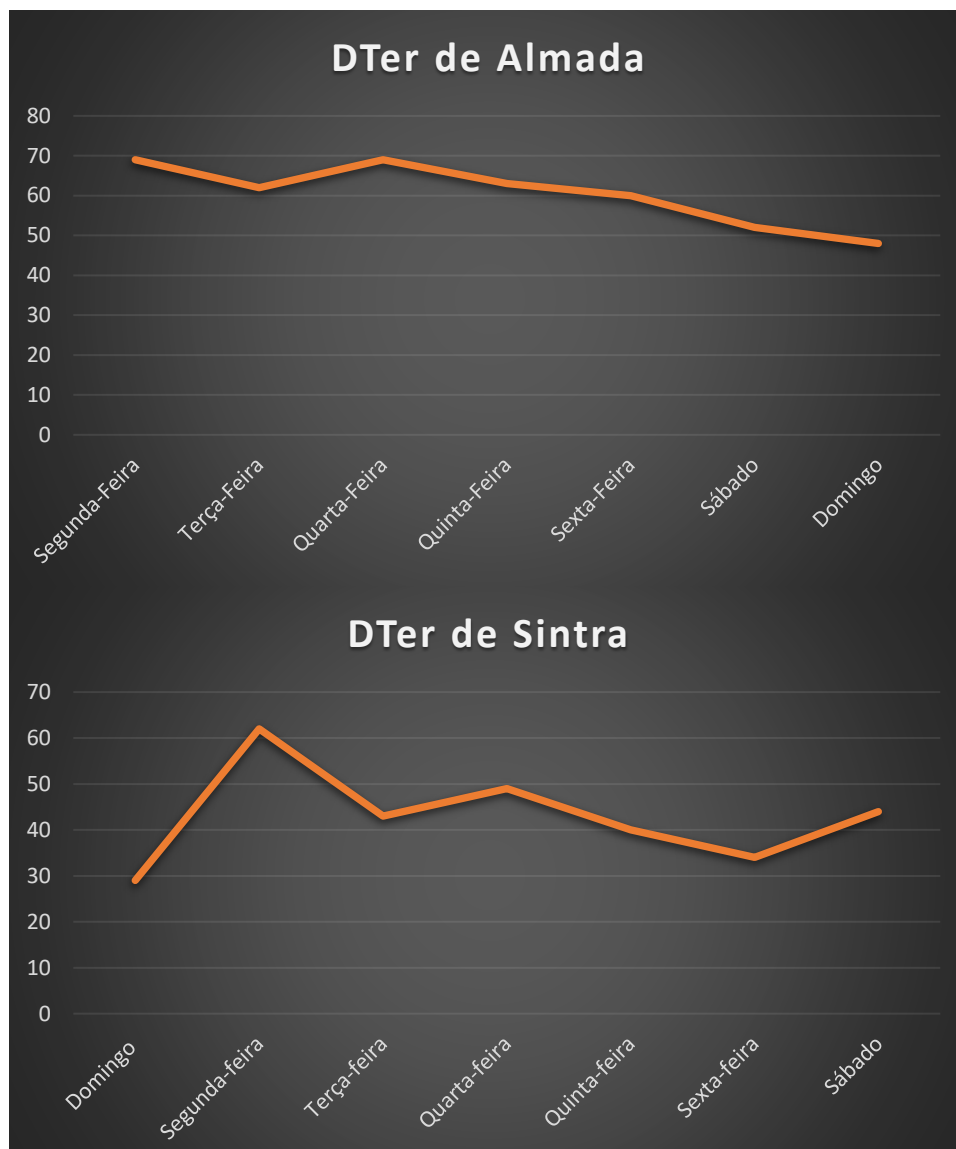
**APÊNDICE N – HORÁRIO DAS PARTICIPAÇÕES POR FURTO DE VEÍCULO  
MOTORIZADO NAS ZA DO DTER DE SINTRA E DTER DE ALMADA, ENTRE  
OS ANOS DE 2018 E 2020**



**Figura 1 - Horário das Participações por Furto de Veículo Motorizado nas ZA do DTer de Sintra e DTer de Almada, entre os anos de 2018 e 2020**

**Fonte: Elaboração Própria com recurso ao Microsoft Office Excel 2016**

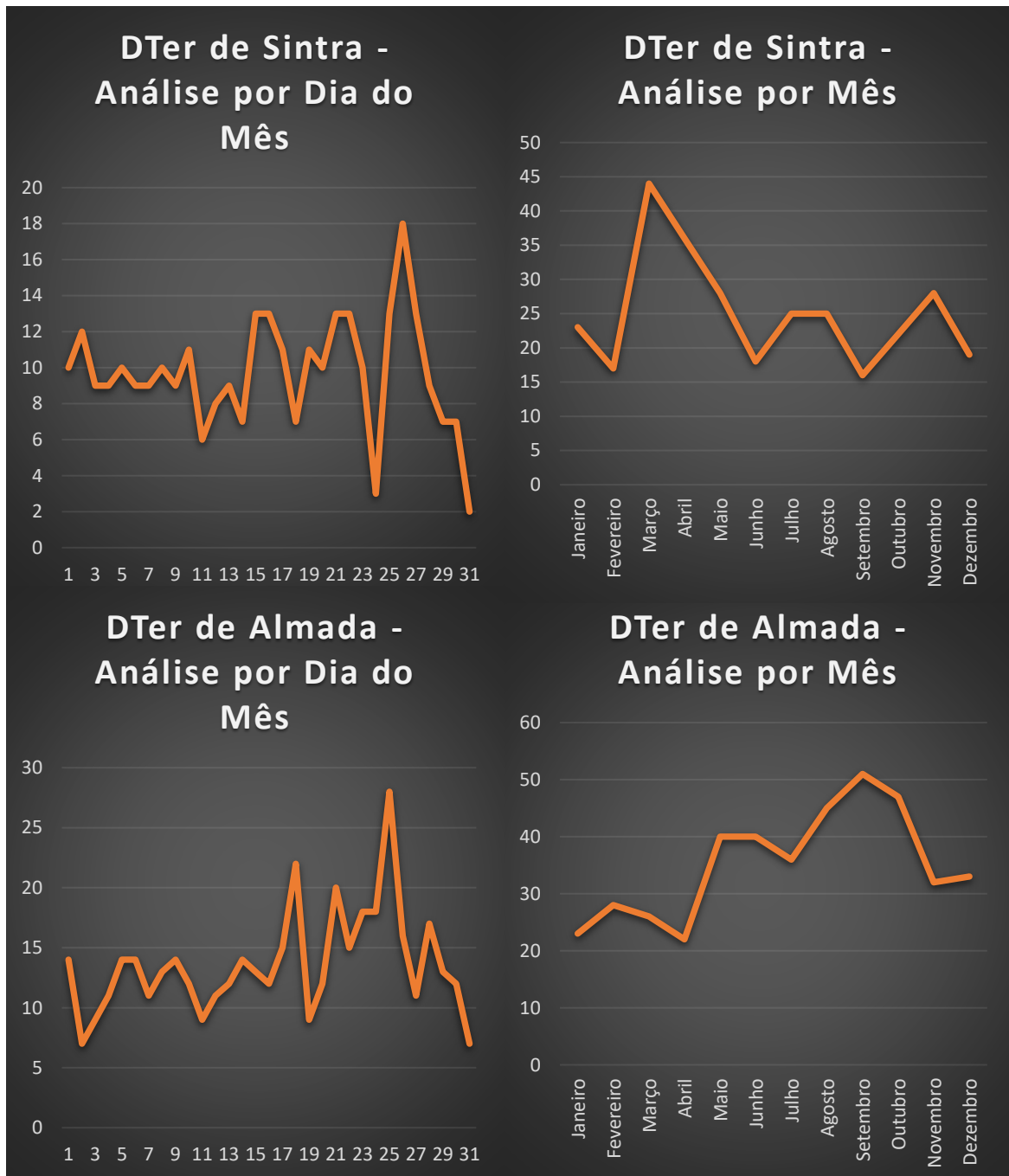
**APÊNDICE O - PARTICIPAÇÕES POR FURTO DE VEÍCULO MOTORIZADO,  
POR DIA DA SEMANA, NAS ZA DO DTER DE SINTRA E DTER DE ALMADA,  
ENTRE OS ANOS DE 2018 E 2020**



**Figura 2 - Participações por Furto de Veículo Motorizado, por dia da semana, nas ZA do DTer de Sintra E DTer de Almada, entre os anos de 2018 e 2020**

**Fonte: Elaboração Própria com recurso ao Microsoft Office Excel 2016**

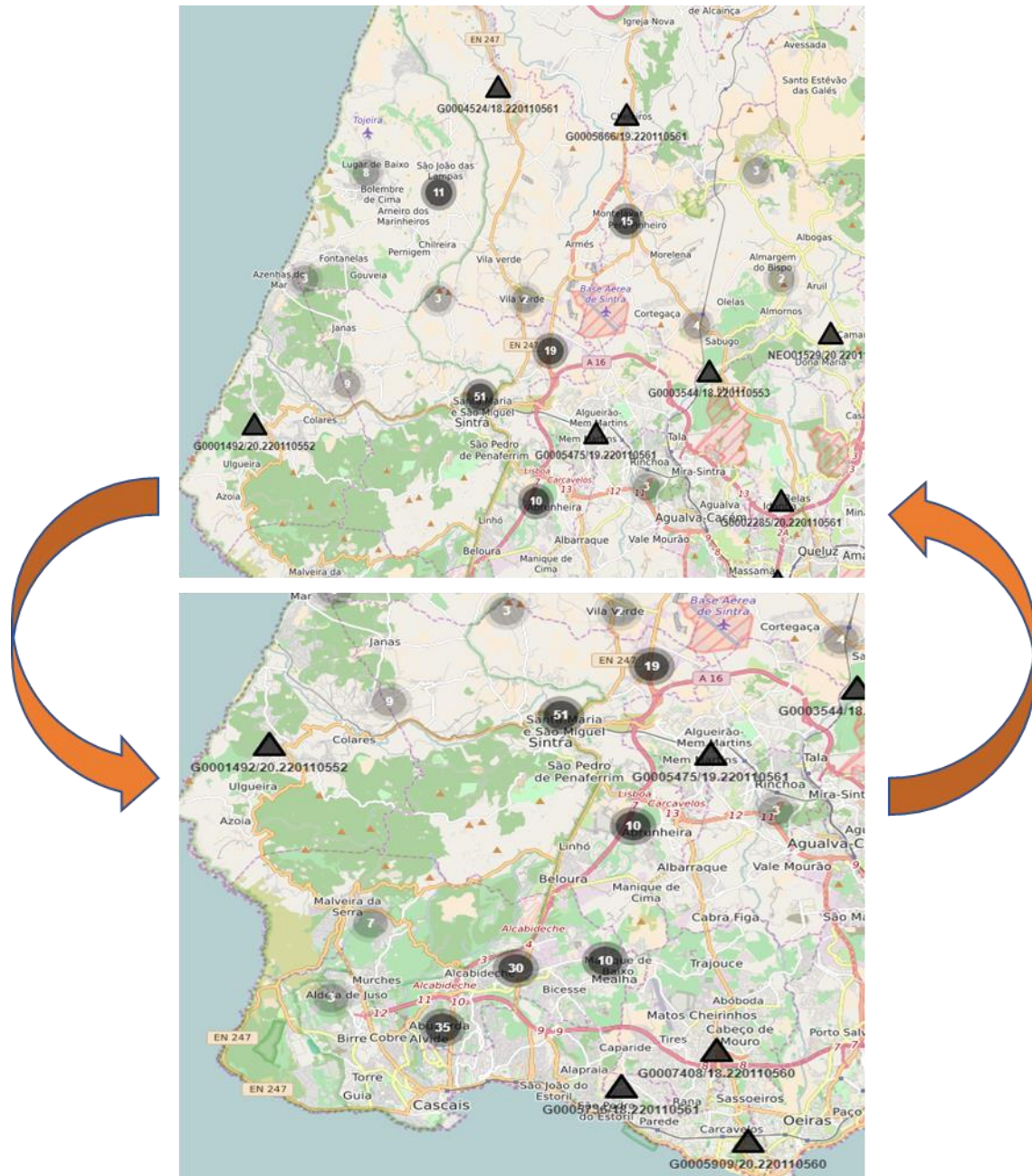
**APÊNDICE P - ANÁLISE DE PARTICIPAÇÕES DE FURTO DE VEÍCULO  
MOTORIZADO, POR DIA DO MÊS E POR MÊS, NAS ZA DO DTER DE SINTRA  
E DTER DE ALMADA, ENTRE OS ANOS DE 2018 E 2020**



**Figura 3 - Análise de participações de Furto de Veículo Motorizado, por dia do mês e por mês, nas ZA do DTer de Sintra e DTer de Almada, entre os anos de 2018 e 2020**

Fonte: Elaboração Própria com recurso ao *Microsoft Office Excel 2016*

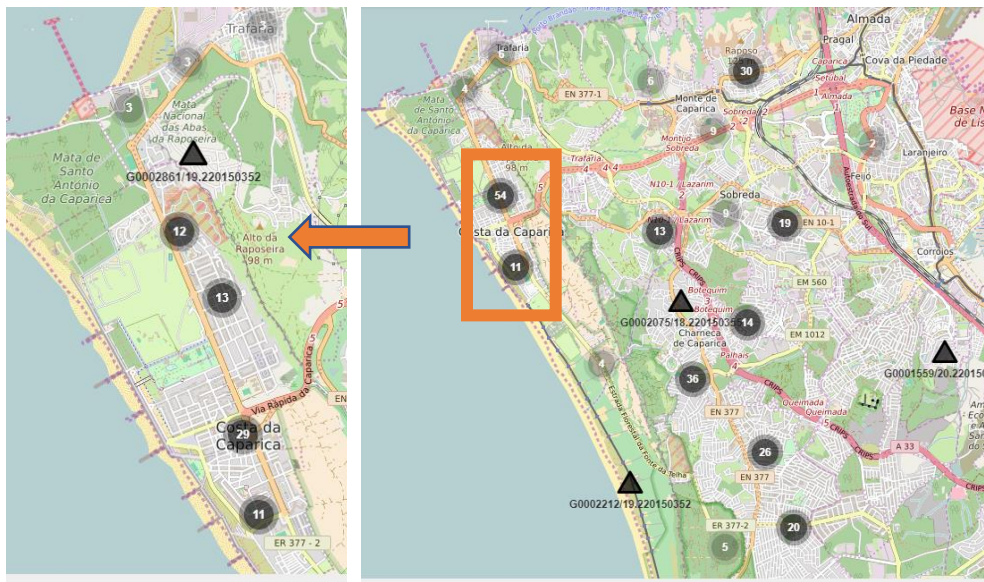
**APÊNDICE Q – GEORREFERENCIAÇÃO DAS PARTICIPAÇÕES DE FURTO DE VEÍCULO MOTORIZADO, NAS ZA DO DTER DE SINTRA, ENTRE OS ANOS DE 2018 E 2020**



**Figura 4 - Georreferenciação das participações de Furto de Veículo Motorizado, nas ZA do DTer de Sintra, entre os anos de 2018 e 2020**

**Fonte: Elaboração Própria com recurso ao *Microsoft Office Excel 2016***

**APÊNDICE R - GEORREFERENCIAÇÃO DAS PARTICIPAÇÕES DE FURTO DE VEÍCULO MOTORIZADO, NAS ZA DO DTER DE ALMADA, ENTRE OS ANOS DE 2018 E 2020**



**Figura 5 - Georreferenciação das participações de Furto de Veículo Motorizado, nas ZA do DTer de Almada, entre os anos de 2018 e 2020**

Fonte: Elaboração Própria com recurso ao *Microsoft Office Excel 2016*

**APÊNDICE S – SITUAÇÕES DE REINCIDÊNCIAS NOS LOCAIS DE FURTO,  
NAS ZA DO DTER DE ALMADA, ENTRE OS ANOS DE 2018 E 2020**

<u>Morada</u>	<u>Georreferenciação</u>
Rua do Moinho – Monte da Caparica	
Rua Quinta do Texugo – Charneca da Caparica	
Avenida 1º de Maio – Costa da Caparica	
Rua Miguel Torga – Costa da Caparica	
Estrada do Poço Novo – Charneca da Caparica	

**Tabela 1 - Situações de Reincidência nos locais de furto nas ZA do DTer de Almada, entre os anos de 2018 e 2020**

Fonte: Elaboração Própria com recurso ao *Microsoft Office Excel 2016*

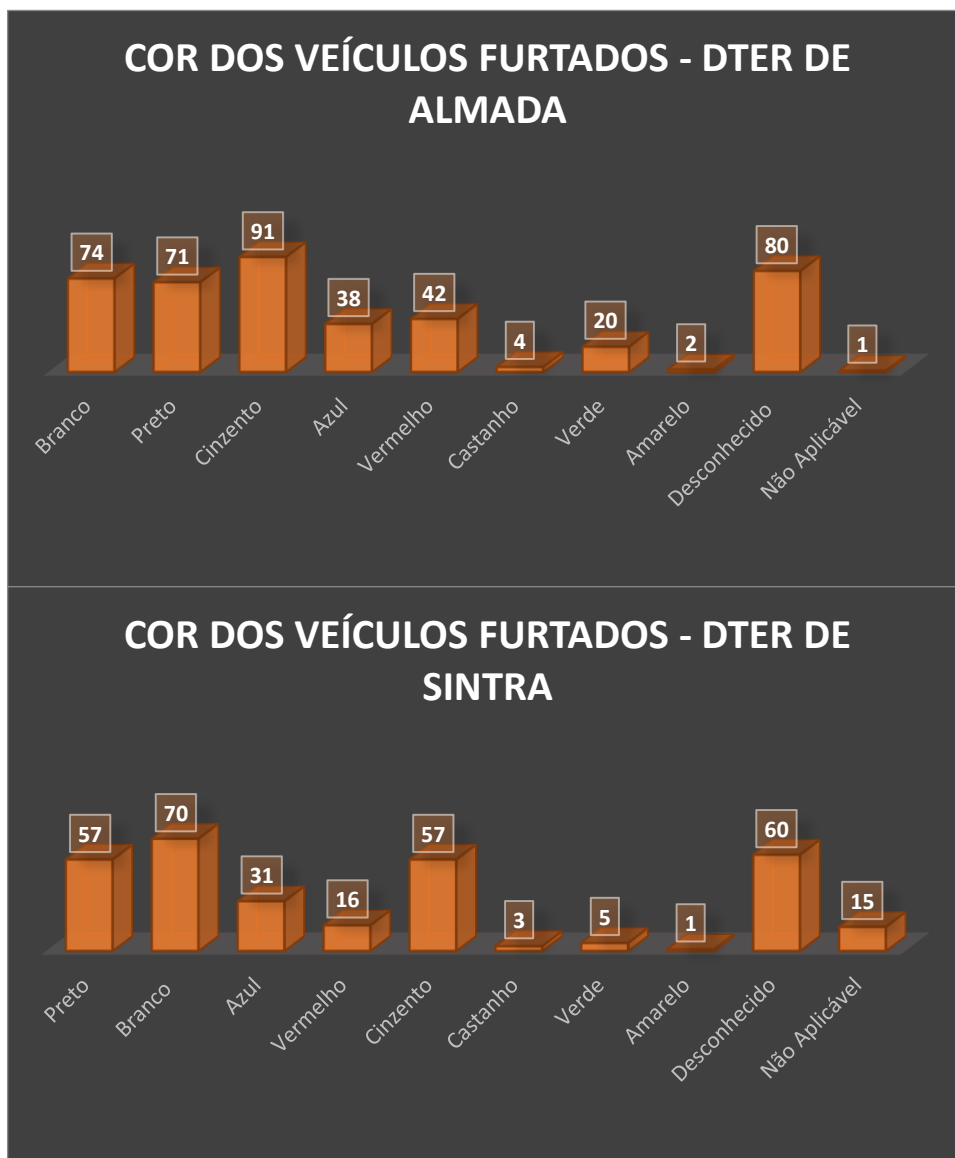
**APÊNDICE T – VEÍCULOS FURTADOS POR TIPO, NAS ZA DO DTER DE ALMADA E DTER DE SINTRA, ENTRE OS ANOS DE 2018 E 2020**



**Figura 6 - Veículos furtados por tipo, nas ZA do DTer de Almada e DTer de Sintra, entre os anos de 2018 e 2020**

**Fonte: Elaboração Própria com recurso ao Microsoft Office Excel 2016**

**APÊNDICE U – COR DOS VEÍCULOS FURTADOS, NAS ZA DO DTER DE  
ALMADA E DTER DE SINTRA, ENTRE OS ANOS DE 2018 E 2020**



**Figura 7 - Cor dos veículos furtados, nas ZA do DTer de Almada e DTer de Sintra, entre os anos de 2018 e 2020**

**Fonte: Elaboração Própria com recurso ao *Microsoft Office Excel* 2016**

**APÊNDICE V – MARCA DOS VEÍCULOS FURTADOS, NAS ZA DO DTER DE ALMADA E DTER DE SINTRA, ENTRE OS ANOS DE 2018 E 2020**

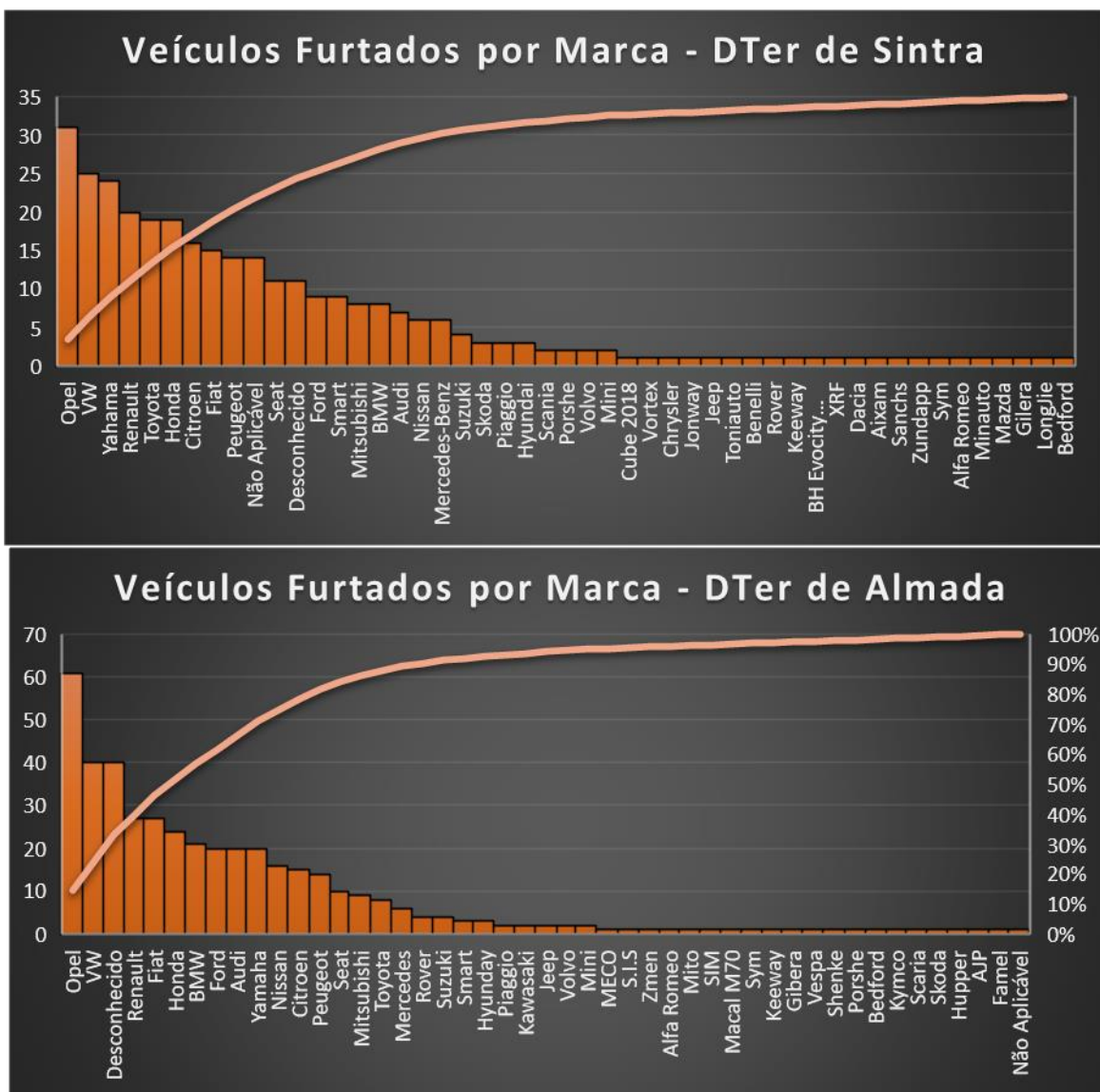


Figura 8 - Marca dos veículos furtados, nas ZA do DTer de Almada e DTer de Sintra, entre os anos de 2018 e 2020

Fonte: Elaboração Própria com recurso ao *Microsoft Office Excel 2016*

## APÊNDICE W – SINOPSES DAS ENTREVISTAS DO GRUPO B

**Quadro 22 - Sinopses das respostas à questão n.º 1**

<b>Motivo do Furto</b>	
<b>E8</b>	“(…) cresci num bairro problemático (...) depois de entrar é muito difícil sair, é muito atrativo e é bom ter dinheiro fácil e a adrenalina é fixe (...) o incentivo dos amigos tem um grande peso (...) aprendi ainda jovem, com 16 ou 17 anos (...)”
<b>E9</b>	“(…) tive uma infância difícil, a ver violência em casa pelo álcool e droga (...) nasci e cresci no bairro, cresci num ambiente pesado (...) aos 14 anos meteram-me na rua (...) o furto de veículo foi o meu primeiro crime, para aí com 14 ou 15 anos (...) foi o deslumbramento do dinheiro fácil, conseguia ir buscar mais de 150 mil euros por mês (...)”
<b>E10</b>	“(…) a adrenalina e o lucro fácil e integrar-me no grupo onde até hoje pertenço (...) queria conseguir ter também o que os outros tinham e eu via na escola (...) a primeira vez que senti amor e carinho foi quando saí a primeira vez e trabalhava num hospital, mas ninguém sabia que já tinha estado preso (...) as influencias na juventude ajudaram-me a iniciar neste mundo (...)”
<b>E11</b>	“(…) o dinheiro era fácil e comecei também por causa das drogas (...) os meus amigos também influenciavam a fazer com eles (...) tinha muita revolta por causa da minha situação em casa, com a minha família, desde o divorcio dos meus pais (...) comecei a juntar-me aos mais velhos para ser compincha deles depois eles faziam furtos e eu fazia também (...)”.
<b>E12</b>	“(…) comecei a consumir cocaína, em vez de me ajudarem fecharam-me as portas nas instituições por ser demasiado novo (...) a minha mãe morreu quando eu tinha um ano (...) precisava de dinheiro, tinha filhos e mulher para alimentar (...) nunca tive regras na minha vida, a minha mãe morreu, passámos por um processo em tribunal e nunca senti afeto da parte da mãe (...)”
<b>E13</b>	“(…) precisava de dinheiro para pagar uma dívida (...) o meu pai abandonou-me com dois anos e eu tenho cinco irmãos (...) uma chapada na altura certa na adolescência podia ter mudado tudo, e eu não tinha regras (...) revoltava-me ver o meu padrasto bater em mim, na minha mãe e nos meus irmãos (...) comecei a consumir drogas que eram caras e pesadas e precisava de mais dinheiro para comprar, por isso comecei nos furtos (...)”
<b>E14</b>	“(…) houve desentendimentos com a minha madrasta, ela expulsou-me de casa e como não tinha apoio de ninguém tive que seguir o crime (...) a minha mãe castigava-me muito, a nossa relação era turbulenta (...) faltou-me apoio dos pais quando era jovem (...) revoltei-me com a atitude da minha madrasta (...) conheci algumas pessoas menos boas (...)”
<b>E15</b>	“(…) foi o primeiro crime que eu cometi, para aí com 12 anos (...) comecei a revoltar-me em casa por confusões com a minha nacionalidade (...) a minha mãe não tinha capacidade para sustentar os quatro filhos (...) queria impressionar amigos e raparigas (...) era a adrenalina brutal de fugir à policia e gabar-nos aos amigos (...) o dinheiro motivava, fazia 15 ou 20 mil por assalto (...) o crime abraça as pessoas, ele aceita-nos sempre de braços abertos e não rejeita ninguém (...)”
<b>E16</b>	“(…) eu era um bocado rebelde e com 15 anos saí de casa porque me chateei com o meu padrasto e fui morar para um stand de um senhor que me ofereceu trabalho (...) fumava haxixe com 12 anos e comecei a consumir cocaína, e o dinheiro não chegava (...) para não roubar os meus familiares furtava viaturas e fazia dinheiro com elas (...) dinheiro fácil, por noite fazia 3 mil ou 4 mil euros, o máximo que fiz foi 12 mil numa noite ”

**Quadro 23 - Sinopses das respostas à questão n.º 2**

<i>Modus Operandi</i>	
<b>E8</b>	“(…) utilizava um descodificador que os meus contactos me arranjam (….) tínhamos carro reserva para fazer os roubos com matriculas falsas (….) havia conhecimento em oficinas que pediam as viaturas (….) utilizávamos o mesmo carro apenas duas vezes (….) comprado em França e ensinaram-me a usar (….) metia um GPS no carro que queria para saber onde estava e furtar (….) demorava 2 ou 3 minutos a furtar (….) um ou dois vigiavam e usávamos cartões descartáveis (….)”
<b>E9</b>	“(…) era com um computador com acesso à Centralina que comprei no mercado negro através de contactos (….) atuava quase sempre sozinho para furtar o carro, assim só dependia de mim (….) utilizava a mixa ou arrombava a porta para entrar no carro, abrir o capot e depois fazia a ligação à Centralina (….) no total demorava 5 min a fazer tudo, em 2 ou 3 min reprogramava a centralina (….) quando era para assaltos fazíamos o carro na noite antes para distribuir tarefas e o dono não alertar a polícia (….) carros como o Fiat Punto, Honda Civic, Ford Fiesta dava para fazer com a concha de uma colher de café ou com uma moeda de 5 cêntimos que encaixa na rodinha da ignição (….) nos Corsas B basta desmontar o botão dos quatro piscas, rodá-lo e voltar a carregar que o painel das luzes liga todo (….) quando os carros eram de cartão, comprávamos com o dinheiro dos assaltos um cartão magnético normal que copia qualquer sinal, custa 3000 ou 4000 euros (….)”
<b>E10</b>	“(…) umas vezes arrombava a porta, noutras usava a mixa mas a vareta tinha que ser daquelas do Renault 5 (….) havia também a chave do Seat Alhambra que custa à volta de 300 euros e é possível ser moldada com um chip descodificado que quando o vai codificar pode abrir qualquer carro, tipo chave mestra (….) os carros mais sofisticados têm um sensor de fogo por baixo do carro, então metia um jornal a arder por baixo da porta do condutor e o carro destrancava logo por ser de fecho centralizado (….) aprendi tudo com os contactos num bairro em Espanha (….) também utilizava a rodinha (….) dávamos um foco para distrair as patrulhas, como um fogo numa casa ou mandar pedras a montras (….) entrar sem danificar o carro (….) ”
<b>E11</b>	“(…) no dia anterior furtávamos um Renault 5 para usar a vareta do óleo e podermos entrar noutros carros (….) éramos no mínimo 2 a levar o carro, eu fazia e o outro vigiava (….) utilizava a mixa (….) em 20 ou 30 segundos conseguíamos levar o carro (….) deixava varetas de Renault 5 em sítios específicos para no caso de fuga não ter que procurar nenhum carro daqueles (….)”.
<b>E12</b>	“(…) para carros de alta gama utilizava cabo de CDU e portátil com códigos que ia buscar à internet ligado à Centralina que ligado no fusível certo demora 3 minutos a desbloquear e a ligar o carro (….) aprendi em Inglaterra quando fazia umas corridas (….) para outros carros mais fracos podia usar a mixa com a vareta do Renault 5 porque eu andava sempre com uma no bolso, uma bola de ténis cortada ao meio a fazer vácuo (….) para desligar o carro tinha que o deixar ir abaixo (….) nos Opel Corsa virava os quatro piscas ao contrário e ligava logo (….) trabalhava sempre sozinho (….) os carros são construídos para serem roubados, há sempre uma forma (….) para desligar o alarme basta desmanchar os piscas laterais e encostar os fios que o alarme só toca uma vez e cala-se (….)”
<b>E13</b>	“(…) era por oportunidade, esperava que as pessoas deixassem os carros num sítio para irem fazer qualquer coisa e eu levava o carro (….) éramos 4 no grupo a fazer isto (….)”
<b>E14</b>	“(…) utilizei a própria chave, depois de a furtar no local onde trabalhava (….)”
<b>E15</b>	“(…) usava a mixa, mas tinha que ser de Renault 5 por causa do formato e material que é feito (….) outras vezes entortava a porta (….) fazia sozinho, mas as vezes precisava de ajuda para partir a direção (….) demorava 1 ou 2 minutos a levar o carro (….) nos Hondas tinha que ter atenção à rodinha que tem

	<p>uma posição especial, mas quem sabe faz em 30 segundos (...) para o dono não ouvir a trabalhar, destravávamos e levávamos o carro até ao fim da rua a empurrar (...) havia uma chave de fendas que está junto há roda suplente dos Fiat Punto e servia como chave falsa, eu andava sempre com uma dessas (...) não havia coordenação entre a GNR e a PSP, então roubávamos o carro numa zona de um e íamos para a de outro e nunca nos apanhavam (...) (...)”</p>
<b>E16</b>	<p>“(...) até aos 18 anos fazia tudo sozinho, depois juntei-me a um grupo (...) carros até 2005 consegue fazer ligação direta que se aprende até na internet (...) a colher do café na parte da concha fica a parte autêntica de uma chave para os Fiat Puntos, Fiestas e assim (...) a mixa também pode ser usada (...) carros de gama superiores conseguimos entrar com o desençaixe do vidro ou dobrar a porta e mesmo do lado de fora fazemos a cópia do sinal com uma máquina que comprei na internet da Alemanha. Custou-me 650 euros, mas só dava para carros até 2016 porque como comprei usada já não estava atualizada (...) furtava o carro, deixava-o dois ou três dias num local estratégico que eu conhecesse para ver se era ou não retirado. Depois disso se lá estivesse era porque não tinha localizador e eu podia ir buscá-lo com segurança (...) o extintor é a melhor arma de fuga à polícia (...) eramos dois a trabalhar nisto (...)”</p>

#### Quadro 24 - Sinopses das respostas à questão n.º 3

Período Temporal do Furto	
<b>E8</b>	“(...) por volta das 00h (...) mas era sempre de noite (...)”
<b>E9</b>	“(...) ao início furtava constantemente durante a noite para aprender por haver mais segurança para mim (...) depois já furtava durante o dia agindo naturalmente como se o carro fosse meu e estivesse só a fazer algo no carro (...) as pessoas às vezes até me ajudavam e nem sabia que era um carro furtado (...)”
<b>E10</b>	“(...) durante o dia é a melhor altura, agindo naturalmente sem levantar suspeitas e como se o carro fosse nosso (...)”
<b>E11</b>	“(...) fazíamos mais durante a noite, quando as pessoas chegavam a casa depois do trabalho e sabíamos que eles não iam sair (...)”.
<b>E12</b>	“(...) no início preferia durante a noite (...) depois já me orientava bem durante o dia (...) era muito rápido (...)”
<b>E13</b>	“(...) sempre durante a noite (...) à noite é mais difícil de identificarem com um capuz ou assim (...)”
<b>E14</b>	“(...) durante a noite porque havia menos gente que pudesse ver (...)”
<b>E15</b>	“(...) ao início e a maioria era durante a noite, mas depois da polícia começar a associar o furto das viaturas aos assaltos a ourivesarias começámos a furtar o carro de manhã e seguíamos diretos para o assalto na ourivesaria (...)”
<b>E16</b>	“(...) sempre à noite, há menos barulho e estamos mais atentos ao que se está a passar à nossa volta (...) nós também nos queremos proteger (...)”

**Quadro 25 - Sinopses das respostas à questão n.º 4**

<b>Tipo de Viaturas Preferenciais</b>	
<b>E8</b>	“(…) viaturas topos de gama, com alta cilindrada para conseguirmos fugir se alguma coisa corresse mal (…) BMW e Audi (…)”
<b>E9</b>	“(…) preferia viaturas de cilindrada grande (…) BMW e Mercedes (…) depende daquilo que ia fazer a seguir com o carro (…)”
<b>E10</b>	“(…) comecei em carros mais fracos como o Fiat Punto, Corsa (…) depois preferia viaturas de cilindrada grande”
<b>E11</b>	“(…) era mais carrinhas para levar as coisas dos roubos (…) Range Rover, Jipes Suzuki, Honda Civic, alguns Fiat Punto , BMW 318 , Toyota Yaris, Corsa (…)”.
<b>E12</b>	“(…) tudo o que eu queria furtar, eu furtava porque sabia como o fazer (…) furtava tudo o que me pediam, desde o Porsche ao Fiat Punto (…) o meu gosto pessoal eram os carros desportivos (…)”
<b>E13</b>	“(…) não tinha preferência, olhávamos era para a posição do carro para ver se alguém demorava a voltar e se tínhamos tempo para não ser apanhados (…)”
<b>E14</b>	“(…) no meu caso foi apenas um Mercedes C220(…)”
<b>E15</b>	“(…) dependia do que queríamos fazer (…) se fosse para um assalto tinha que ser de alta cilindrada (…) se fosse só para ir a festas qualquer carro na rua servia (…)”
<b>E16</b>	“(…) sempre viaturas de alta cilindrada, não só pelo gozo como também pelo lucro que tinha (…) Mercedes, BMW, Porsche, Range Rover (…) para assaltar cafés, centros comerciais ou casas podia usar Fiat Punto ou Opel Corsa e assim porque assim podia-lhes pegar fogo a seguir e eliminar provas (…) não precisava de grande cilindrada porque não fazia roubos, ninguém me via logo não havia necessidade de fugir (…)”

**Quadro 26 - Sinopses das respostas à questão n.º 5**

<b>Locais Preferenciais</b>	
<b>E8</b>	“(…) havia sempre reconhecimento ao carro 4 ou 5 dias antes do furto (…) o furto era feito pela viatura que seguíamos, não interessava tanto o local (…) seguíamos os proprietários e estudávamos tudo ao pormenor, até horários da polícia ali naquela zona e tudo (…)”
<b>E9</b>	“(…) era na nossa zona, nas ruas à porta das casas (…) ”
<b>E10</b>	“(…) preferia zonas mais ricas onde podia encontrar carros mais valiosos em garagens e condomínios (…) tocava à campainha e fingia ser da publicidade para fazer o reconhecimento e ver se havia comandos do portão da garagem dentro de algum carro (…) vigiávamos por turnos de 2h os condomínios durante 2 ou 3 dias para saber as rotinas, quando é que saiam e entravam, a que horas passava a polícia e as trocas dos seguranças (…) mudávamos as pessoas nos turnos entre si para não estranharem ser sempre as mesmas pessoas e vigiávamos a zona num raio de 500m antes de marcar o dia do furto (…)”
<b>E11</b>	“(…) preferíamos furtar em vivendas que escolhíamos a dedo situadas no final das vilas ou isoladas (…) furtávamos só os que estavam estacionados na rua em frente as vivendas porque nas garagens podia haver cães ou dificuldade na fuga e nós pensávamos sempre nisso (…) ficávamos a vigiar a casa e as rotinas desses locais e pessoas durante uma semana (…)”.

<b>E12</b>	“(…) furtava em qualquer lado, não era o local que contava (…) chegavam ao pé de mim e pediam-me um carro e eu ia onde quer que ele estivesse, fazia e levava-o até ao homem que me pediu (…) cheguei a ir ao Porto e ao Algarve furtar carros (...)”
<b>E13</b>	“(…) era sempre os carros que estavam na rua, tinham era que estar a trabalhar com a chave na ignição (...) olhava e esperava que as pessoas parassem junto a cafés ou multibancos para depois furtar o carro (...)”
<b>E14</b>	“(…) foi quando estava estacionado na rua e eu notei que já estava lá há vários dias (...)”
<b>E15</b>	“(…) eram sempre carros que estivessem estacionados nas ruas, à porta das casas ou dos prédios (...) quando era para outros crimes tínhamos que estudar o local porque o carro tinha que ser melhor (...)”
<b>E16</b>	“(…) se fosse carros mais fracos, que utilizava para fazer outros furtos, eu furtava na rua (...) se fosse de alta cilindrada, eu ia atrás dele, seguia-o, vigiava-o durante 1 ou 2 dias e depois durante a noite furtava-o mesmo que fosse dentro das vivendas ou garagens (...) neste caso precisava de saber a que horas o dono deixava o veículo e a que horas o vinha buscar outra vez, nós estudávamos isso tudo (...)”

**Quadro 27 - Sinopses das respostas à questão n.º 6**

<b>Cumprimento de Pena anterior por Furto de Veículo</b>	
<b>E8</b>	“(…) sim, por penas dos mesmos moldes (...) aprendemos muito aqui, mas ia aos mesmos carros, mesmas motivações e mesmos fins (...)”
<b>E9</b>	“(…) não cumpri pena, mas já tive problemas na adolescência por estes furtos (...) ouves muita coisa cá dentro, mas não me ensinaram nada novo (...)”
<b>E10</b>	“(…) já é a minha terceira vez que cumpro pena, comecei aos 17 anos e sem noção fui radiante para a prisão para ver se era como diziam (...) dentro da cadeia é onde se encontra os melhores contactos para cometer o crime da melhor forma (...) estudei cada comportamento dentro da prisão (...)”
<b>E11</b>	“(…) já sim, falei com os outros reclusos e já ouvi outras formas de fazer (...) mas fiz sempre da mesma forma (...)”.
<b>E12</b>	“(…) não, apanhei 12 anos por isto (...) os mais novos que chegam cá falam muito, mas não sabem fazer como eu (...) eu abria e furtava qualquer carro que quisesse (...)”
<b>E13</b>	“(…) cumpri quando era jovem, mas efetiva é a primeira (...) já ouvi eles a falar em máquinas, Centralina e vareta do óleo, mas nunca fiz isso (...)”
<b>E14</b>	“(…) não, nunca estive preso antes (...) eu oiço, mas não entendo porque eu peguei as chaves do carro (...)”
<b>E15</b>	“(…) esta é a terceira vez que estou na cadeia (...) já ouvi outras histórias pelo mesmo crime tipo computadores e assim, mas nunca usei isso (...)”
<b>E16</b>	“(…) não, esta é a primeira e única vez que vou estar preso (...) aqui aprende-se de tudo, mas as técnicas são mais fracas do que a que eu usava (...)”

**Quadro 28 - Sinopses das respostas à questão n.º 7**

<b>Distância entre locais onde furtou e/ou abandonou o veículo</b>	
<b>E8</b>	“(…) o furto era longe do bairro, mas o carro era deixado em sítios onde pudessem vir a encontrar perto do local onde tinham sido levados (…) deixávamos o carro em bom estado (…) se fosse preciso tínhamos um carro legal num sitio e voltávamos nele (…)”
<b>E9</b>	“(…) deixava na barragem lá da zona ou incendiava ou se estava muito espigado levava para a oficina e o meu amigo metia-o na prensa (…)”
<b>E10</b>	“(…) foi sempre em vários locais diversos (…)”
<b>E11</b>	“(…) furtávamos sempre à volta da nossa terra, na área de residência nunca (…) fazia as coisas e abandonava-o depois de ser limpo também numa terra ao lado da minha e voltava de comboio (…)”.
<b>E12</b>	“(…) era em qualquer lado, longe ou perto (…) não pensava nisso (…)”
<b>E13</b>	“(…) eram sempre próximos (…) quando era para nos divertirmos deixávamos no sitio específico onde tínhamos furtado ou perto da casa do dono (…)”
<b>E14</b>	“(…) furtei perto de casa, depois fui apanhado pela polícia em flagrante (…)”
<b>E15</b>	“(…) não furtava naquela zona porque todos nos conhecem (…) nunca deixava na área de residência (…) tínhamos um carro legal no sitio onde íamos deixar o carro para voltar a casa (…) se alguém se cortasse tinha que incendiar o carro para não haver provas (…)”
<b>E16</b>	“(…) se fosse para outros furtos, ia buscar carros até mesmo na área de residência e voltava a deixá-los lá, mas para desmanchar ia a qualquer lado buscar, desde que gostasse do carro (…)”

**Quadro 29 - Sinopses das respostas à questão n.º 8**

<b>Finalidade do Veículo Furtado</b>	
<b>E8</b>	“(…) usávamos para assaltar as carrinhas que levam o dinheiro (…) havia contactos e conhecimentos nessas empresas que nos informavam horários e quando levavam muito dinheiro (…) não fazíamos assaltos a casas porque não gostávamos de tirar às famílias, sentíamos-nos mal com isso (…)”
<b>E9</b>	“(…) era por encomenda com os meus contactos para serem vendidos por peças e a carcaça para abate (…) também usei para me deslocar de um lado para o outro (…) às vezes precisávamos de carro para não levarmos um carro dos nossos no furto a hotéis (…)havia donos de oficinas e stands que me pediam alguns carros específicos e diziam-me onde é que ele estava ou então pediam-me daquele ano e marca (…) uns metiam em contentores para outros países (…) furtava o carro e entregava-lhes, depois eles compravam um igual na sucata e trocavam a papelada toda e punham ele legal à venda (…)”
<b>E10</b>	“(…) eram usados para peças ou para trocar as matriculas (…) eu levava-o até ao dono da oficina ou stand e eles tratavam do resto (…) era tudo encomendado, o carro, a marca, o modelo, o ano (…) objetivo era cumprir a encomenda (…) recebíamos sempre antes do furto, em dinheiro vivo, para se algo corresse mal termos dinheiro para advogados que o dono da oficina já nos tinha arranjado antes (…) tudo muito bem organizado (…)”

<b>E11</b>	“(…) furtava para outros roubos, e às vezes para me deslocar para festas (…) fazia 45 a 46 mil euros só em dinheiro por mês com os furtos (…) os jipes e toyotas mandava-nos para África através dos meus contactos (…)”.
<b>E12</b>	“(…) eu só furtava e entregava às oficinas e eles tratavam das matrículas ou de desmanchar e vender as peças (…) topos de gama eram desmantelados em oficinas ou levavam para os contentores (…) os outros mais fracos usava para procurar os outros carros bons (…) era sempre por encomenda desses senhores com oficinas, stands, armazéns (…) corridas ilegais todos os fins de semana (…)”
<b>E13</b>	“(…) ou era para fazer outros roubos ou era só para me divertir (…)”
<b>E14</b>	“(…) foi para uso próprio, precisava de um carro para fazer mudanças e não tinha (…)”
<b>E15</b>	“(…) para nos divertimos e impressionar as raparigas (…) também para assaltos a lojas de tecnologia ou ourivesarias (…) vendia as peças aos mecânicos (…) às vezes era só para irmos para casa, tipo quando íamos à última sessão de cinema e não havia mais transportes para casa, tínhamos que arranjar um carro para voltar (…)”
<b>E16</b>	“(…) destruía o chassi e cortava-o as peças de 30 cm para mandar ao ferro velho sem que associassem ao veículo (…) fazia muito dinheiro a desmontar os carros e a vender num armazém que eu tinha alugado (…) também havia oficinas que me encomendavam determinados carros mais desportivos ou packs especiais tipo AMG (…) pagavam-me logo em dinheiro, não só o trabalho mas também a minha segurança para o caso de ser apanhado (…) furtava por negócio e fazia muito dinheiro, não era por diversão (…)”

**Quadro 30 - Sinopses das respostas à questão n.º 9**

<b>Reincidência após a Pena</b>	
<b>E8</b>	“(…) Não, quero refazer a minha vida (…) aqui a maioria do pessoal cresce e muda (…)”
<b>E9</b>	“(…) Não, não preciso de o fazer porque tenho dinheiro (…) perdi tudo aqui dentro, família, casa, amigos, carros, motas (…) se precisasse para comer tinha que ser (…)”
<b>E10</b>	“(…) agora já não, eu mudei a partir da pulseira eletrónica (…) comecei a valorizar o carinho e o amor da minha mãe e resto da família (…) já não havia preconceito em dizer que tinham um filho preso (…)”
<b>E11</b>	“(…) não quero voltar a esta vida, tenho uma mulher e filhos que me vão ajudar (…) já tenho trabalho lá fora, sei que vou conseguir estabilizar a minha vida (…) perdi toda a minha juventude aqui dentro (…)”.
<b>E12</b>	“(…) voltar a mexer em carros e ter o meu carrinho à minha maneira sim, mas voltar aos furtos não (…)”
<b>E13</b>	“(…) não quero voltar para a prisão, mas se não houver apoio lá fora nós acabamos por ter que voltar para cá (…)”
<b>E14</b>	“(…) não volto a entrar nisto, vou voltar para o meu país porque sei que lá vou ter o apoio e as oportunidades de emprego que em Portugal não consigo ter por ter estado preso (…)”
<b>E15</b>	“(…) já me reformei do crime (…) são muitos anos aqui dentro, perdi muito tempo da minha vida por estas coisas que fiz (…)”

<b>E16</b>	“(...) não, a partir de agora quero dedicar-me aos meus filhos (...)”
------------	---

**Quadro 31 - Sinopses das respostas à questão n.º 10**

<b>Conselhos para a Prevenção</b>	
<b>E8</b>	“(...) não sei, é complicado (...)”
<b>E9</b>	“(...) deixar numa garagem própria ou de alguém. Na rua está sempre sujeito a ser furtado (...)”
<b>E10</b>	“(...) é difícil porque o objetivo tem que ser cumprido (...) há muito dinheiro em jogo (...)”
<b>E11</b>	“(...) não sei, é muito difícil porque arranjam sempre uma maneira (...)”.
<b>E12</b>	“(...) primeiro devem ajudar pessoas como eu na altura certa, e não fecharem as portas (...) guardar o carro na garagem pode ajudar (...) encostar o máximo possível o carro ao passeio quando estacionam, para evitar que consigam partir a direção (...) tirar cachimbo da vela quando estacionar (...) investir num bom alarme, daqueles que ao mínimo toque apita e não se cala (...)”
<b>E13</b>	“(...) aqui fala-se muito em crime mas acho que palestras sobre os perigos da condução sob efeito de drogas ou álcool podia mudar a nossa mentalidade aqui dentro para não voltarmos a cometer o mesmo erro (...) ensinarem-nos a trabalhar e a gerir a nossa vida lá fora (...) tirar sempre a chave da ignição, eu furtava sempre esses carros (...)”
<b>E14</b>	“(...) a minha situação foi só uma, por isso não sei (...)”
<b>E15</b>	“(...) pedir ao mecânico para instalar um corta corrente no carro (...) dá sempre para tirar um fusível do carro (...) apesar disto estão sempre sujeitos a ser furtados (...)”
<b>E16</b>	“(...) instalar um corte de corrente da ignição em local que só o proprietário saiba a sua localização (...) os bloqueadores de combustível também podem ser facilmente acessíveis (...) sensores de toque com alarmes (...) com 50 ou 60 euros consegue-se um mecanismo destes (...)”

**APÊNDICE X – QUADROS DE ANÁLISE DE CONTEÚDO DE QUESTÕES DAS ENTREVISTAS DO GRUPO B**

**Quadro 32 - Análise de conteúdo da questão n.º 1**

Categoria	Subcategoria	Entrevistados									Total
		E8	E9	E10	E11	E12	E13	E14	E15	E16	
Motivações	Consumo de Estupefacientes				X	X	X			X	4/9
	Adrenalina	X		X					X		3/9
	Lucro Fácil	X	X	X	X	X	X	X	X	X	9/9
	Disrupção Familiar	X	X	X	X	X	X	X	X	X	9/9
	Integração Social	X	X	X	X			X	X		6/9

**Quadro 33 - Análise de conteúdo da questão n.º 2**

Categoria	Subcategoria	Entrevistados									Total
		E8	E9	E10	E11	E12	E13	E14	E15	E16	
Modus Operandi	Chave de Seat Alhambra			X							1/9
	Bola de Tênis					X					1/9
	Acionar sensor de Incêndio			X							1/9
	Rodinha		X	X					X		3/9
	Arrombamento da Porta		X								1/9
	Própria Chave						X	X			2/9
	Chave Falsa (mixa, chave de fendas, colher de café)		X		X	X			X	X	5/9

	<b>Computador com ligação à Centralina</b>		X			X					2/9
	<b>Replicador de Sinal (para cartão ou aparelho)</b>	X	X							X	3/9
	<b>Botão dos quatro piscas</b>		X			X					2/9

**Quadro 34 - Análise de conteúdo da questão n.º 3**

Categoria	Subcategoria	Entrevistados									Total
		E8	E9	E10	E11	E12	E13	E14	E15	E16	
<b>Período Temporal</b>	<b>Noturno</b>	X			X		X	X	X	X	6/9
	<b>Diurno</b>		X	X		X					3/9

**Quadro 35 - Análise de conteúdo da questão n.º 8**

Categoria	Subcategoria	Entrevistados									Total
		E8	E9	E10	E11	E12	E13	E14	E15	E16	
<b>Finalidade do Veículo Furtado</b>	Cometer outros Ilícitos	X	X		X		X		X		5/9
	Desmantelamento e venda de peças									X	1/9
	Entrega a Oficinas ou Stands de automóveis		X	X		X			X	X	5/9
	Deslocamento para locais ou Diversão		X		X		X	X	X		5/9

**APÊNDICE Y – PROPOSTA DE GUIÃO DE INQUIRÇÃO DE LESADO EM  
CASO DE OCORRÊNCIA POR FURTO DE VEÍCULO MOTORIZADO**

**Bloco de Identificação do Lesado**

**Nome:**

**Morada:**

**Nº de Documento de Identificação:**

**Data e hora da participação (GDH):**

**Unidade/Subunidade da participação:**

**Titularidade do Veículo (p.e particular, aluguer, leasing):**

**Bloco de Questões a colocar ao Lesado**

<b>Questões do OPC</b>	<b>Resposta do Lesado</b>
<b>Tipo de Veículo (p.e. Ligeiro de Passageiros):</b>	
<b>Marca do veículo:</b>	
<b>Modelo do veículo:</b>	
<b>Cor do veículo:</b>	
<b>Matrícula do Veículo:</b>	
<b>Idade do Veículo:</b>	
<b>Valor do veículo (aproximado, à data do furto):</b>	
<b>Existência dos documentos do veículo no seu interior:</b>	

<b>Morada referente ao local do furto (com Código Postal):</b>	
<b>Horário em que deu por falta do veículo:</b>	
<b>Horário provável da perpretação do furto (o mais aproximado possível):</b>	
<b>Existência de testemunhas no local:</b>	
<b>Existência de suspeitos:</b>	
<b>Existência de seguro associado à cobertura de situações de furto (se sim, deve mencionar a data em que foi efetuado):</b>	
<b>Existência de bens no interior do veículo que possam ser localizados (p.e. telemóveis, tablet's ou PC's):</b>	
<b>Quantidade de combustível no depósito do veículo à data do furto:</b>	
<b>Existência de sistema Via Verde no veículo:</b>	

<b>Características diferenciadoras de identificação do veículo:</b>	
<b>Existência de medidas de segurança passiva no veículo (p.e. sistema de localização remota - GPS ):</b>	

## **ANEXOS**

## ANEXO A – PROCEDIMENTO METODOLÓGICO POR QUIVY E CHAMPENHOUDT

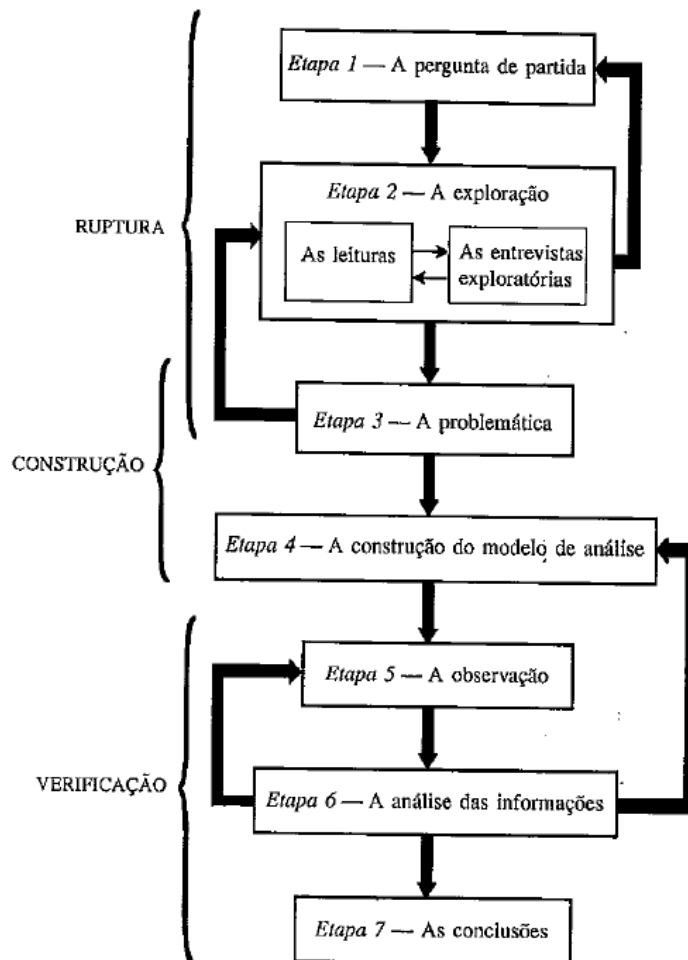
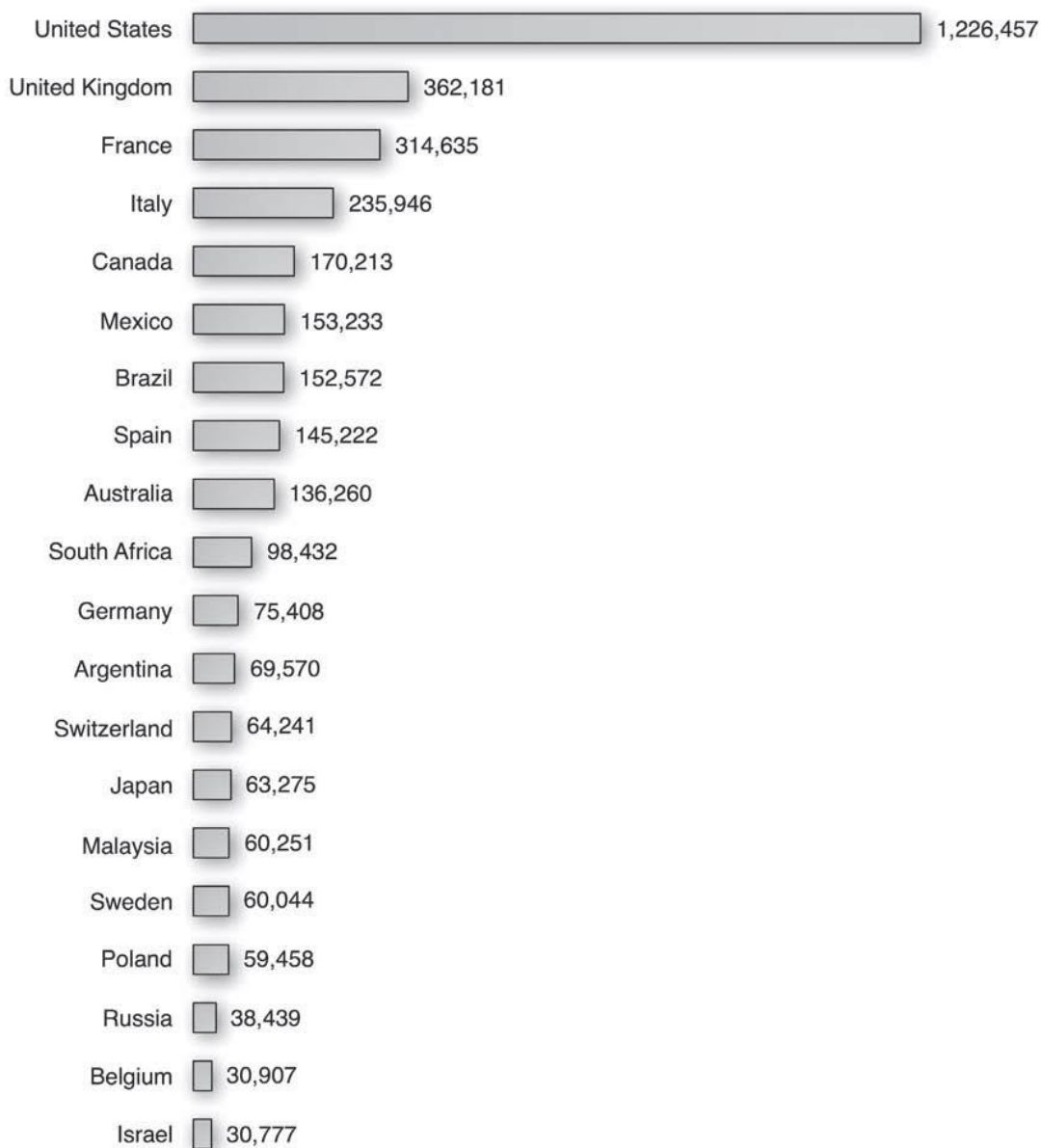


Figura 9 - Procedimento Metodológico por Quivy e Champenhoudt

Fonte: Adaptado de Quivy e Champenhoudt (2005, p. 27)

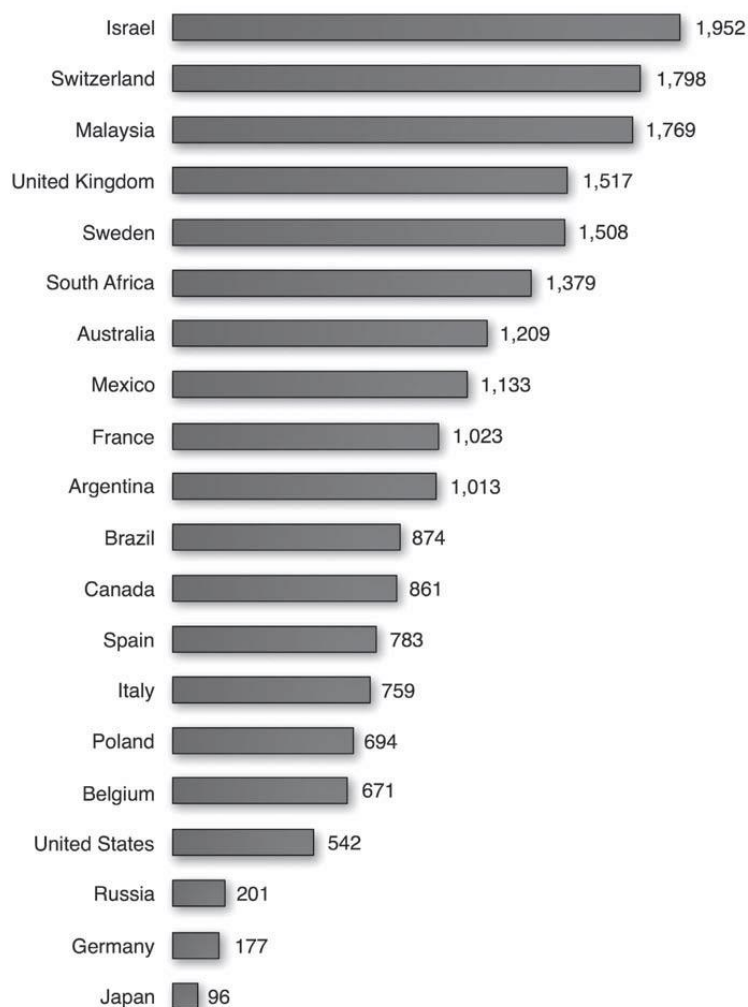
**ANEXO B – OS VINTE PAÍSES COM MAIOR N° DE FURTOS DE VEÍCULO NO ANO DE 2003**



**Figura 10 - Os Vinte Países com maior N° de Furtos de Veículo no ano de 2003**

**Fonte: Longman (2006, p. 9)**

**ANEXO C – OS VINTE PAISES COM MAIOR N° DE FURTOS DE VEÍCULO  
POR 100.000 HABITANTES NO ANO DE 2003**



**Figura 11 - Os Vinte Países com maior N° de Furtos de Veículo por 100.000 habitantes no ano de 2003**

**Fonte: Longman (2006, p. 10)**

## ANEXO D – Nº DE FURTO DE VEÍCULOS NA EUROPA ENTRE 2008 E 2018

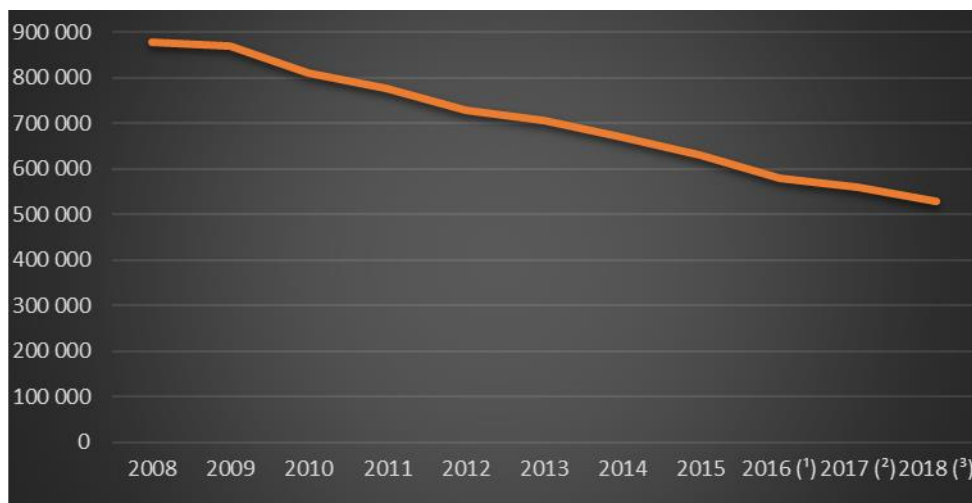


Figura 12 - Nº de Furtos de Veículos na Europa entre 2008 e 2018

Fonte: Adaptado de Eurostat (2020)

## ANEXO E – MÉDIA DOS PAÍSES COM MAIOR Nº FURTOS DE VEÍCULOS NA EUROPA POR 100.000 HABITANTES ENTRE 2016 E 2018

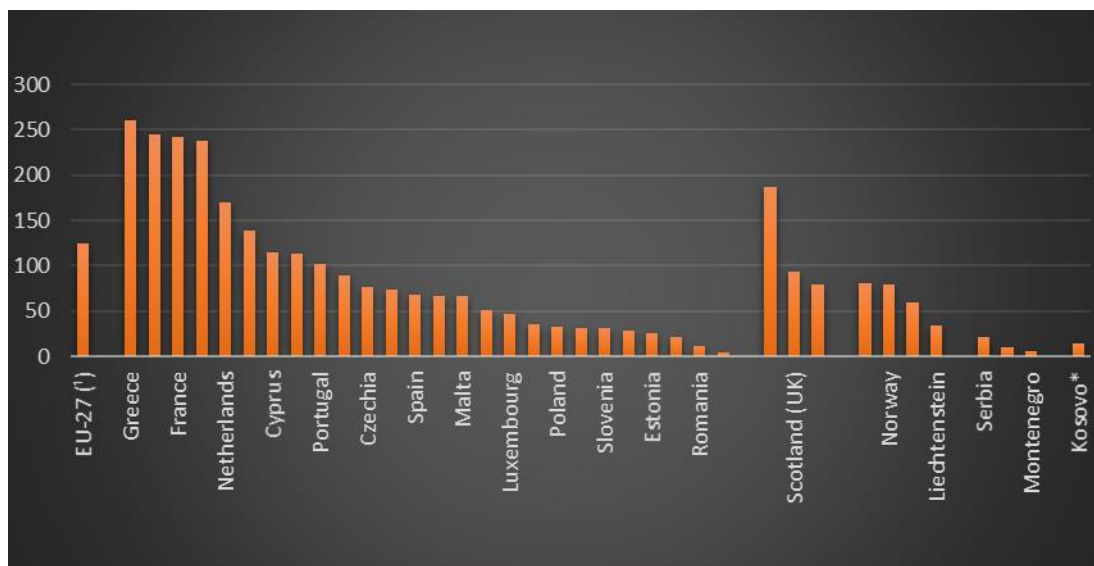


Figura 13 - Média dos Países com maior Nº Furtos de Veículos na Europa por 100.000 habitantes entre 2016 e 2018

Fonte: Adaptado de Eurostat (2020)

## ANEXO F - EVOLUÇÃO DA CRIMINALIDADE GERAL EM PORTUGAL ENTRE 2006 E 2019

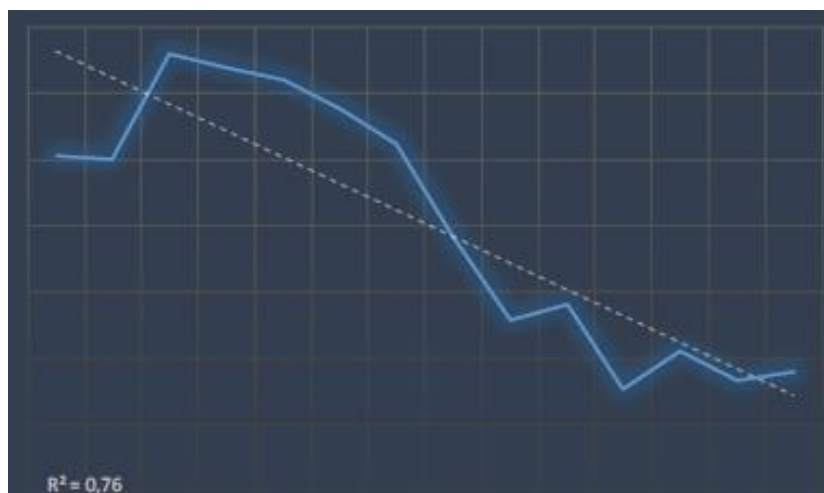


Figura 14 - Evolução da Criminalidade Geral em Portugal entre 2006 e 2019

Fonte: Adaptado de RASI (2020, p. 1)

## ANEXO G – GRÁFICO ILUSTRATIVO DA FREQUÊNCIA RELATIVA DE CADA GRANDE CATEGORIA CRIMINAL REGISTRADA EM PORTUGAL

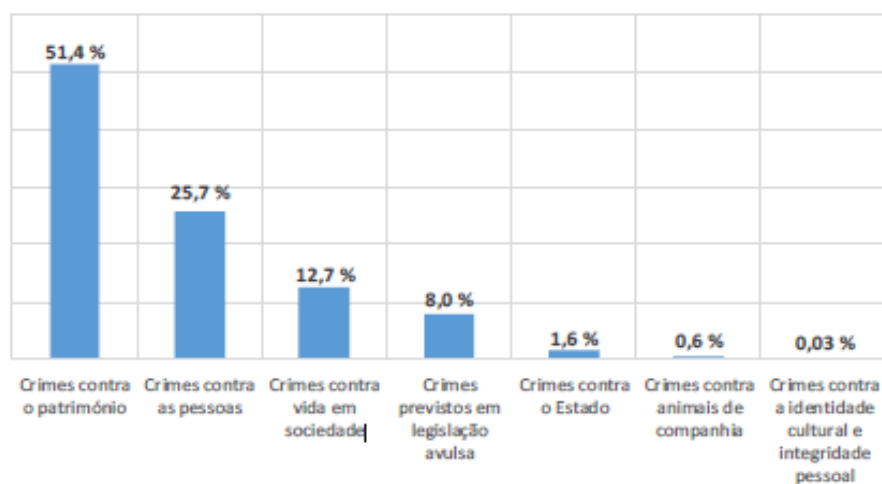


Figura 15 - Gráfico ilustrativo da Frequência Relativa de cada grande Categoria Criminal registrada em Portugal

Fonte: Adaptado de RASI (2020, p. 8)



## ANEXO I – Nº DE OCORRÊNCIAS DE FURTO NAS SUAS DIVERSAS FORMAS EM PORTUGAL entre 2006 e 2019

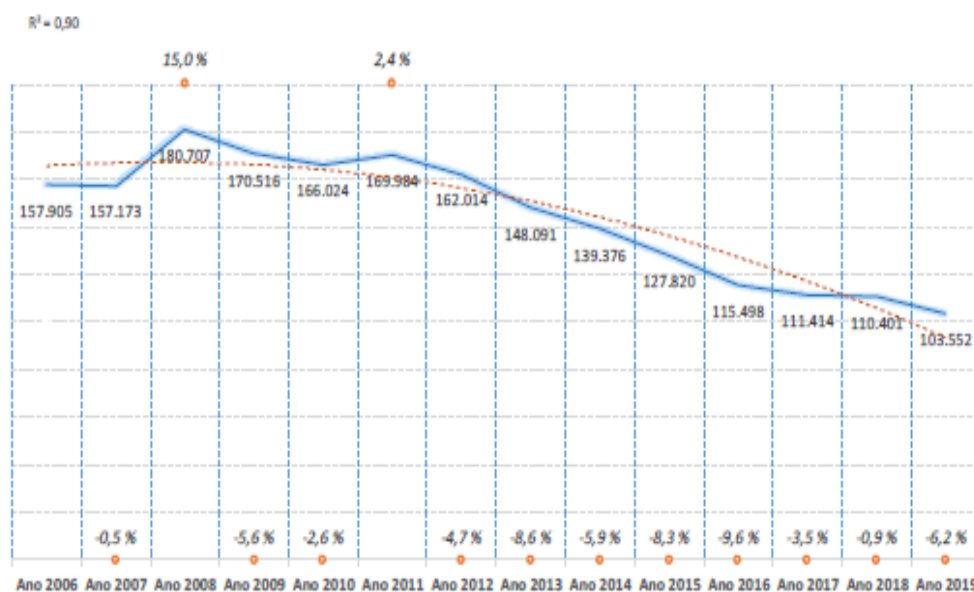


Figura 17 - Nº de Ocorrências de Furto nas suas diversas formas em Portugal entre 2006 e 2019

Fonte: Adaptado de RASI (2020, p. 3)

## ANEXO J – Nº DE PARTICIPAÇÕES FURTO DE VEÍCULO MOTORIZADO EM PORTUGAL ENTRE 2006 E 2019

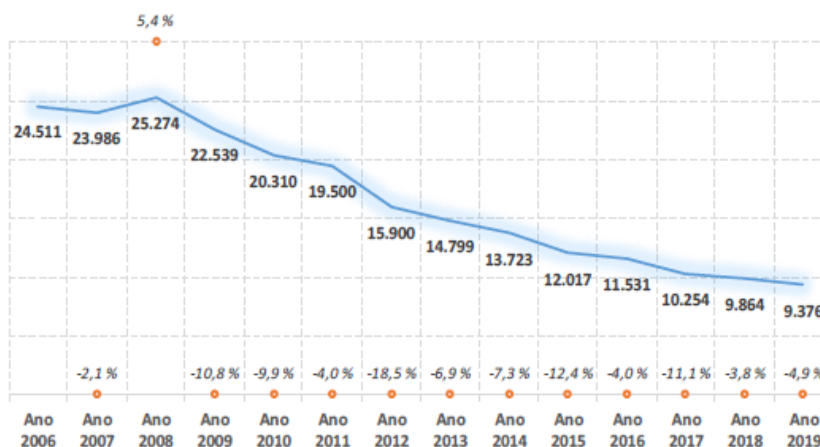


Figura 18 - Nº de participações Furto de veículo motorizado em Portugal entre 2006 e 2019

Fonte: Adaptado de RASI (2020, p. 3)

## ANEXO K – PESO RELATIVO DOS CRIMES COM MAIORES TAXAS DE PARTICIPAÇÃO EM PORTUGAL NO ANO DE 2019

Denominação	Ano 2018	Ano 2019	Var %	Dif	Peso rel
Violência doméstica contra cônjuge ou análogos	22.423	24.793	10,6%	2.370	7,4%
Ofensa à integridade física voluntária simples	22.824	23.279	2,0%	455	6,9%
Furto em veículo motorizado	23.882	21.976	-8,0%	-1.906	6,5%
Outro dano	17.165	17.198	0,2%	33	5,1%
Condução de veículo com taxa de álcool igual superior a 1,2g/l	18.289	16.872	-7,7%	-1.417	5,0%
Burla informática e nas comunicações	9.783	16.310	66,7%	6.527	4,9%
Ameaça e coação	14.407	15.136	5,1%	729	4,5%
Furto oportunidade de obj. não guardado	12.574	12.342	-1,8%	-232	3,7%
Outras burlas	11.537	10.990	-4,7%	-547	3,3%
Furto em residência com arrombamento,escalamento ou chaves falsas	12.161	10.961	-9,9%	-1.200	3,3%
Furto por carteirista	12.377	9.770	-21,1%	-2.607	2,9%
Condução sem habilitação legal	9.529	9.664	1,4%	135	2,9%
Furto de veículo motorizado	9.864	9.376	-4,9%	-488	2,8%
Contrafacção falsificação de moeda e passagem de moeda falsa	9.078	8.795	-3,1%	-283	2,6%
Furto em edif comercial/industrial SEM arr. esc. ch. F.	7.791	7.779	-0,2%	-12	2,3%
Furto em edifício comercial ou industrial com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	7.815	7.326	-6,3%	-489	2,2%
Outros furtos	7.481	6.968	-6,9%	-513	2,1%
Incêndio fogo posto floresta, mata, arvoredos ou seara	7.096	6.908	-2,6%	-188	2,1%

Figura 19 - Peso Relativo dos Crimes com maiores taxas de participação em Portugal no ano de 2019

Fonte: Adaptado de RASI (2020, p. 2)