



ACADEMIA MILITAR

O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do furto de veículos motorizados. Estudo de Caso: Comando Territorial de Setúbal

Aspirante de Infantaria da GNR David Leandro da Silva de Jesus Jardim

Trabalho de Investigação Aplicada

Mestrado Integrado de Ciências Militares na Especialidade de Segurança

Orientador: Tenente-Coronel de Administração Militar (Doutor) David Pascoal Rosado

Coorientador: Major de Infantaria da GNR Luís Tiago de Almeida Maciel

Júri

Presidente do Júri: Major de Infantaria da GNR Adriana Filipa Gameiro Martins

Arguente: Professor Auxiliar Diogo Nuno Gouveia Torres Feio

Orientador: Tenente-Coronel de Administração Militar (Doutor) David Pascoal Rosado

Diretora de Curso: Tenente-Coronel de Cavalaria da GNR Lucília de Jesus Mendes da Silva

Lisboa, junho de 2025



ACADEMIA MILITAR

O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do furto de veículos motorizados. Estudo de Caso: Comando Territorial de Setúbal

Aspirante de Infantaria da GNR David Leandro da Silva de Jesus Jardim

Trabalho de Investigação Aplicada

Mestrado Integrado de Ciências Militares na Especialidade de Segurança

Orientador: Tenente-Coronel de Administração Militar (Doutor) David Pascoal Rosado

Coorientador: Major de Infantaria da GNR Luís Tiago de Almeida Maciel

Júri

Presidente do Júri: Major de Infantaria da GNR Adriana Filipa Gameiro Martins

Arguente: Professor Auxiliar Diogo Nuno Gouveia Torres Feio

Orientador: Tenente-Coronel de Administração Militar (Doutor) David Pascoal Rosado

Diretora de Curso: Tenente-Coronel de Cavalaria da GNR Lucília de Jesus Mendes da Silva

Lisboa, junho de 2025

EPÍGRAFE

“Opportunity makes a thief.”

Francis Bacon

DEDICATÓRIA

À minha família, amigos e a todos os camaradas que tornaram possível a realização deste trabalho.

AGRADECIMENTOS

A elaboração do Trabalho de Investigação Aplicada só foi possível graças ao contributo de todos aqueles que, direta ou indiretamente, participaram ao longo da investigação, a quem expresso os meus sinceros agradecimentos.

Ao Sr. Tenente-Coronel David Rosado, que, enquanto meu orientador, esteve sempre disponível para me apoiar ao longo deste percurso, pelo auxílio prestado e pelos contributos essenciais em todas as fases da redação, frutos da sua vasta experiência profissional, que se revelou determinante para a qualidade e profundidade desta investigação.

Ao Sr. Major Luís Maciel, por ter, desde o primeiro momento, aceite o convite para ser meu coorientador, demonstrando total disponibilidade para esclarecer qualquer dúvida que surgisse ao longo da investigação, assim como pela enriquecedora partilha de conhecimentos e experiências.

Aos Diretores de Curso, Sr. Coronel Paulo Gomes e Sra. Tenente-Coronel Lucília Silva, por terem demonstrado total disponibilidade para esclarecer todas as dúvidas que foram cruciais para a delimitação da investigação e contribuíram para o sucesso da investigação.

A todos os entrevistados, tanto do âmbito institucional como do civil, que prontamente se dispuseram a colaborar com esta investigação e a dar o seu contributo.

Aos meus camaradas do Curso General Adolfo Almeida Barbosa, especialmente ao XXX Curso de Formação de Oficiais da GNR, pelo apoio e pela amizade que levo comigo para o resto da vida e por terem proporcionado bons momentos ao longo desta jornada que jamais serão esquecidos.

Por fim, mas não menos importante, à minha família e aos meus amigos, por acreditarem em mim, demonstrando total compreensão e empatia pelas minhas escolhas profissionais. Apesar das dificuldades impostas pela distância, estiveram sempre disponíveis para me apoiar em todos os momentos e adversidades, sendo um pilar fundamental que me motivou a continuar, especialmente nas fases mais desafiadoras.

A todos, os meus sinceros agradecimentos.

David Jardim

RESUMO

A presente investigação intitulada de: “O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do furto de veículos motorizados. Estudo de caso: Comando Territorial de Setúbal”, tem como objetivo geral compreender o papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do crime de furto de veículos motorizados.

Através de uma abordagem direcionada ao Comando Territorial de Setúbal, pretendeu-se perceber o impacto das principais medidas e estratégias de prevenção adotadas nos últimos anos, assim como analisar a evolução deste crime na zona de ação do Comando, procurando identificar tendências e padrões nos furtos, quanto ao horário, ao tipo de veículo, à localização e à época sazonal com maior incidência. Esta investigação procura ainda identificar os principais desafios e dificuldades enfrentadas pela Guarda Nacional Republicana perante este fenómeno criminal e propõe medidas que poderão ser adotadas para a redução desta prática ilícita.

O trabalho é constituído por duas partes, dedicadas ao enquadramento teórico e ao enquadramento metodológico e trabalho de campo, respetivamente. A Parte I é direcionada o enquadramento legal do crime de furto de veículos motorizados, distinguindo-o dos restantes crimes do contexto automóvel. Foca-se também no *modus operandi* adotado pelos criminosos, relatando a sua evolução histórica no que concerne às técnicas utilizados face à evolução das características inerentes aos próprios veículos. Por fim, aborda aquela que é a força e serviço de segurança alvo da investigação, a Guarda Nacional Republicana. Quanto à Parte II, esta centra-se na caracterização da metodologia adotada, bem como os métodos e materiais utilizados, na análise dos resultados obtidos e, ainda, na apresentação dos principais resultados das entrevistas realizadas para a realização da discussão de resultados.

No que diz respeito à metodológica, este trabalho baseia-se num estudo não experimental, descritivo de estudo de caso. Foi adotado um raciocínio hipotético-dedutivo através da verificação de hipóteses definidas na fase de imersão. Recorreu-se uma estratégia de investigação mista incluindo-se as entrevistas e a análise documental.

Nesta investigação conclui-se que, apesar de algumas limitações e dificuldades, a Guarda Nacional Republicana tem tido um papel fundamental, contribuindo significativamente para a prevenção do crime de furtos de veículos motorizados.

Palavras-chave: Comando Territorial de Setúbal; Crime contra o património; Furto de veículos motorizados; Guarda Nacional Republicana; Prevenção criminal.

ABSTRACT

This research entitled: “The role of the *Guarda Nacional Republicana* in the preventing of motor vehicle theft. A case study of Setúbal Territorial Command”, aims to understand the role of the *Guarda Nacional Republicana* in preventing the crime of motor vehicle theft.

By focusing on the Setúbal Territorial Command, this study aims to assess the impact of the main prevention measures and strategies adopted in recent years, as well as to analyse the evolution of this crime in the Command's area of action, analyzing trends and patterns in thefts concerning time of occurrence, vehicle type, location, and the season with the highest incidence. This study also aims to identify the main challenges and difficulties encountered by the *Guarda Nacional Republicana* in addressing this criminal phenomenon and proposes measures that could be adopted to reduce this illicit practice.

The structure of this applied research consists of two main parts: the theoretical framework and the methodological framework, which includes fieldwork.

Part I examines the legal framework surrounding motor vehicle theft, differentiating it from other automotive-related crimes. It also explores the *modus operandi* of criminals, tracing its historical evolution alongside advancements in vehicle technology. Finally, it examines the role of the *Guarda Nacional Republicana*, the security force at the center of this investigation. Part II focuses on characterising the methodology adopted, as well as the methods and materials used, analysing the results obtained and presenting the main results of the interviews conducted to discuss the results.

Methodologically, this study follows a non-experimental, descriptive case study approach. Hypothetical-deductive reasoning was adopted through the verification of hypotheses defined in the immersion phase. A mixed-methods research strategy was employed, combining interviews and document analysis.

This investigation concludes that, despite some limitations and difficulties, the *Guarda Nacional Republicana* has played a fundamental role, contributing significantly to the prevention of motor vehicle theft.

Keywords: Crime Prevention; *Guarda Nacional Republicana*; Motor vehicle theft; Property Crime; Setúbal Territorial Command.

ÍNDICE GERAL

INTRODUÇÃO.....	1
PARTE I – ENQUADRAMENTO TEÓRICO	5
CAPÍTULO 1 – FURTO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS: ENQUADRAMENTO LEGAL E CONTEXTUALIZAÇÃO.....	5
1.1. Crime de furto de veículos motorizados em Portugal.....	5
1.1.1. Furto em veículo motorizado	7
1.1.2. Furto de uso de veículo	8
1.1.3. Roubo de veículos	9
CAPÍTULO 2 – <i>MODUS OPERANDI</i> NO FURTO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS..	11
2.1. Evolução histórica do furto de veículos motorizados	11
2.1.1. Origens e motivações	11
2.2. O desenvolvimento dos sistemas de segurança e o <i>Modus Operandi</i>	13
2.2.1. Métodos tradicionais (mecânicos)	14
2.2.2. Métodos modernos (eletrónicos).....	16
2.2.3. Comparação entre os Métodos Tradicionais e os Métodos Modernos	18
CAPÍTULO 3 – O PAPEL DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA NA PREVENÇÃO DO FURTO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS	19
3.1. Competências e atribuições da GNR	19
3.1.1. Estrutura organizacional	20
3.2. Medidas e instrumentos de prevenção criminal.....	21
3.2.1. Projeto INVEX.....	22
3.2.2. Plataforma EuVID e ARGOS	23
3.3. Modelos de Policiamento e os Sistemas de Informação	24
PARTE II – ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO E TRABALHO DE CAMPO ...	27
CAPÍTULO 4 - METODOLOGIA, MÉTODOS E MATERIAIS	27
4.1. Modelo de análise e objetivos de investigação	27

4.1.1. Hipóteses de Investigação	29
4.2. Método de abordagem e procedimento metodológico.....	29
4.3. Métodos e técnicas de recolha de dados e entrevistas	30
4.4. Amostragem.....	33
4.5. Técnicas de tratamento e análise de dados	34
CAPÍTULO 5 - APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS	35
5.1. Apresentação de resultados.....	35
5.1.1. Guião de Entrevista do Tipo A	35
5.1.2. Guião de Entrevista do Tipo B.....	39
5.2. Análise e discussão de resultados	42
CONCLUSÕES.....	47
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	51
APÊNDICES	I
ANEXOS.....	XL

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura n.º 1 - Média do n.º de veículos motorizados furtados na ZA do CTerSETÚBAL, por hora, em 2019 a 2024	43
Figura n.º 2 – Média do n.º de veículos motorizados furtados na ZA do CTerSETÚBAL, por mês, de 2019 a 2024	44
Figura n.º 3 - Evolução do número de furto de veículos motorizados na ZA do CTerSETÚBAL, de 2019 a 2024	XXXII
Figura n.º 4 - N.º de veículos motorizados furtados na ZA do CTerSETÚBAL, por hora, em 2019 a 2024	XXXIII
Figura n.º 5 - N.º de veículos motorizados furtados na ZA do CTerSETÚBAL, por período, de 2019 a 2024.....	XXXIV
Figura n.º 6 - N.º de veículos motorizados furtados na ZA do CTerSETÚBAL, por dia da semana, de 2019 a 2024.....	XXXV
Figura n.º 7 - N.º de veículos motorizados furtados na ZA do CTerSETÚBAL, por mês, de 2019 a 2024	XXXVI
Figura n.º 8 - Chaves de tensão (<i>Tension wrenches</i>).....	XXXVII
Figura n.º 9 - Lâminas metálicas (<i>slim jims</i>)	XXXVII
Figura n.º 10 - Gazuas	XXXVIII
Figura n.º 11- Exemplos de inibidores de sinais (<i>Frequency Jammers</i>)	XXXVIII
Figura n.º 12 - Exemplos de comandos remotos reprodutor de sinal (Chapolin).....	XXXIX
Figura n.º 13 - Exemplos de dispositivos de ligação OBD.....	XXXIX
Figura n.º 14 - Estrutura do Departamento de Operações	XLI
Figura n.º 15 - Rotas do Tráfico Automóvel	XLII
Figura n.º 16 - Gráfico ilustrativo da representatividade das categorias criminais, no ano de 2024	XLIII
Figura n.º 17 - Crimes com maiores taxas de participação em Portugal, no ano de 2024	XLIV
Figura n.º 18 - Evolução do crime de furto nas diversas formas, de 2015 a 2024	XLV
Figura n.º 19 - Mapa de calor do furto de veículos motorizados, no CTerSETÚBAL, de 2019 a 2024	XLVI
Figura n.º 20 - Mapa de pontos do furto de veículos motorizados no CTerSETÚBAL, de 2019 a 2024	XLVII

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro n.º 1 - Comparação entre os métodos tradicionais e os métodos modernos	18
Quadro n.º 2 - Modelos de Policiamento.....	25
Quadro n.º 3 - Modelo de análise da investigação	28
Quadro n.º 4 - Hipóteses de Investigação.....	29
Quadro n.º 5 - Classificação dos jornais e revistas científicas	32
Quadro n.º 6 - Resultados da questão n.º 1 do Guião de Entrevista do Tipo A.....	35
Quadro n.º 7 - Resultados da questão n.º 2 do Guião de Entrevista do Tipo A.....	36
Quadro n.º 8 - Resultados da questão n.º 3 do Guião de Entrevista do Tipo A.....	36
Quadro n.º 9 - Resultados da questão n.º 4 do Guião de Entrevista do Tipo A.....	37
Quadro n.º 10 - Resultados da questão n.º 5 do Guião de Entrevista do Tipo A.....	37
Quadro n.º 11 - Resultados da questão n.º 6 do Guião de Entrevista do Tipo A.....	37
Quadro n.º 12 - Resultados da questão n.º 7 do Guião de Entrevista do Tipo A.....	38
Quadro n.º 13 - Resultados da questão n.º 8 do Guião de Entrevista do Tipo A.....	38
Quadro n.º 14 - Resultados da questão n.º 9 do Guião de Entrevista do Tipo A.....	39
Quadro n.º 15 - Resultados da questão n.º 10 do Guião de Entrevista do Tipo A.....	39
Quadro n.º 16 - Resultados da questão n.º 1 do Guião de Entrevista do Tipo B.....	40
Quadro n.º 17 - Resultados da questão n.º 2 do Guião de Entrevista do Tipo B.....	40
Quadro n.º 18 - Resultados da questão n.º 3 do Guião de Entrevista do Tipo B.....	40
Quadro n.º 19 - Resultados da questão n.º 4 do Guião de Entrevista do Tipo B.....	41
Quadro n.º 20 - Resultados da questão n.º 5 do Guião de Entrevista do Tipo B.....	41
Quadro n.º 21 - Resultados da questão n.º 6 do Guião de Entrevista do Tipo B.....	41
Quadro n.º 22 - Resultados da questão n.º 7 do Guião de Entrevista do Tipo B.....	41
Quadro n.º 23 - Resultados da questão n.º 8 do Guião de Entrevista do Tipo B.....	42
Quadro n.º 24 - Seleção e caracterização dos entrevistados do guião do tipo A.....	X
Quadro n.º 25 - Seleção e caracterização dos entrevistados do guião do tipo B.....	X
Quadro n.º 26 - Sinopse da relação entre as perguntas derivadas e as questões de entrevista do guião do tipo A	XI
Quadro n.º 27 - Sinopse da relação entre as perguntas derivadas e as questões de entrevista do guião do tipo B	XII
Quadro n.º 28 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 1 do guião do tipo A .	XIII
Quadro n.º 29 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 2 do guião do tipo A .	XIV
Quadro n.º 30 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 3 do guião do tipo A ..	XV

Quadro n.º 31 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 4 do guião do tipo A .	XVI
Quadro n.º 32 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 5 do guião do tipo A	XVII
Quadro n.º 33 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 6 do guião do tipo A	XVIII
Quadro n.º 34 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 7 do guião do tipo A	XVIII
Quadro n.º 35 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 8 do guião do tipo A .	XIX
Quadro n.º 36 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 9 do guião do tipo A .	XX
Quadro n.º 37 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 10 do guião do tipo A	XXI
Quadro n.º 38 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 1 do guião do tipo B	XXIII
Quadro n.º 39 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 2 do guião do tipo B	XXIV
Quadro n.º 40 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 3 do guião do tipo B	XXV
Quadro n.º 41 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 4 do guião do tipo B	XXVI

LISTA DE APÊNDICES E ANEXOS

APÊNDICES

Apêndice A	CARTA DE APRESENTAÇÃO
Apêndice B	DECLARAÇÃO DE CONSENTIMENTO INFORMADO
Apêndice C	GUIÃO DE ENTREVISTA DO TIPO A
Apêndice D	GUIÃO DE ENTREVISTA DO TIPO B
Apêndice E	SELEÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DOS ENTREVISTADOS
Apêndice F	SINOPSE DA RELAÇÃO ENTRE AS PERGUNTAS DERIVADAS E AS QUESTÕES DE ENTREVISTA
Apêndice G	ANÁLISE DAS RESPOSTAS ÀS QUESTÕES DE ENTREVISTA DO GUIÃO DO TIPO A
Apêndice H	ANÁLISE DAS RESPOSTAS ÀS QUESTÕES DE ENTREVISTA DO GUIÃO DO TIPO B
Apêndice I	EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE FURTOS DE VEÍCULOS MOTORIZADOS NA ZA DO CTER DE SETÚBAL, DE 2019 A 2024
Apêndice J	ANÁLISE ANUAL DO NÚMERO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS FURTADOS NA ZA DO CTER DE SETÚBAL DE 2019 A 2024
Apêndice K	DISPOSITIVOS E FERRAMENTAS ESPECÍFICAS UTILIZADOS NO FURTO DE VEÍCULOS

ANEXOS

- Anexo A** ESTRUTURA DO DEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES
- Anexo B** ROTAS DO TRÁFICO AUTOMÓVEL
- Anexo C** GRÁFICO ILUSTRATIVO DA REPRESENTATIVIDADE DAS CATEGORIAS CRIMINAIS, NO ANO DE 2024
- Anexo D** CRIMES COM MAIORES TAXAS DE PARTICIPAÇÃO EM PORTUGAL, NO ANO DE 2024
- Anexo E** EVOLUÇÃO DO CRIME DE FURTO NAS DIVERSAS FORMAS, DE 2015 A 2024
- Anexo F** MAPA DE CALOR DO FURTO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS NO CTER DE SETÚBAL, DE 2019 A 2024
- Anexo G** MAPA DE PONTOS DO FURTO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS NO CTER DE SETÚBAL, DE 2019 A 2024

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS

A	
Ac.	Acórdão
ACAP	Associação Automóvel de Portugal
AM	Academia Militar
APA	<i>American Psychological Association</i>
Art.	Artigo
C	
CAN-BUS	<i>Controller Area Network Bus</i>
CDF	Comando de Doutrina e Formação
CE	Código da Estrada
Cfr.	Conferir
Cmdt	Comandante
COVID-19	<i>Corona Virus Disease 2019</i>
CP	Código Penal
CPP	Código de Processo Penal
CTer	Comando Territorial
CUE	Conselho da União Europeia
D	
DI	Direção de Informações
DIC	Direção de Investigação Criminal
DGPJ	Direção-Geral da Política de Justiça
DPCDH	Divisão de Policiamento Comunitário e Direitos Humanos
DTer	Destacamento Territorial
DUA	Documento Único Automóvel
E	
EA	Entrevistado através do guião de entrevista do tipo A
EB	Entrevistado através do guião de entrevista do tipo B
EMPACT	<i>European Multidisciplinary Platform Against Criminal Threats</i>
Et al.	E outros
EUROPOL	Agência da União Europeia para a Cooperação Policial
EuVID	<i>European Vehicle Identification Database</i>
F	
FADA-RI	<i>Vehicle Data - Research International</i>
FSS	Forças e Serviços de Segurança
G	
GCO	Grupos de Crime Organizado
GNR	Guarda Nacional Republicana

GPS	<i>Global Positioning System</i>
GSGSSI	Gabinete do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna
H	
HI	Hipótese de Investigação
HIpd	Hipótese de Investigação da pergunta derivada
HIpp	Hipótese de Investigação da pergunta de partida
I	
IA	Inteligência Artificial
IAATI	<i>International Association of Auto Theft Investigators</i>
IMT	Instituto de Mobilidade e dos Transportes
INE	Instituto Nacional de Estatística
INTERPOL	Organização Internacional de Polícia Criminal
ISO	<i>International Organization for Standardization</i>
L	
LOGNR	Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana
LOIC	Lei de Organização da Investigação Criminal
LPC	Lei de Política Criminal
LQPC	Lei Quadro da Política Criminal
LSI	Lei de Segurança Interna
M	
MAI	Ministério da Administração Interna
N	
NEP	Norma de Execução Permanente
NIC	Núcleo de Investigação Criminal
NUIPC	Número Único Identificador de Processo Crime
O	
OBD	<i>On-Board Diagnostic</i>
OE	Objetivo Específico
OG	Objetivo Geral
OICA	<i>Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles</i>
OPC	Órgão de Polícia Criminal
OSINT	<i>Open Source Intelligence</i>
P	
p.	Página
PA	Plano de Atividades
PD	Pergunta Derivada
PE	Parlamento Europeu
PJ	Polícia Judiciária
PM	Polícia Municipal
PO	Patrulha às Ocorrências
POI	Policamento Orientado pelas Informações

POP	Policamento Orientado para os Problemas
pp.	Páginas
PP	Pergunta de Partida
PTer	Posto Territorial
PUC-CPI	Ponto Único de Contacto para a Cooperação Policial Internacional
Q	
Q	Quartil
R	
RA	Relatório de Atividades
RASI	Relatório Anual de Segurança Interna
S	
SDTer	Subdestacamento Territorial
SIOP	Sistema Integrado de Informações Operacionais de Polícia
SSI	Sistema de Segurança Interna
STJ	Supremo Tribunal de Justiça
T	
TFUE	Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia
TIA	Trabalho de Investigação Aplicada
TRC	Tribunal da Relação de Coimbra
TRE	Tribunal da Relação de Évora
U	
UC	Unidade de Conta
UE	União Europeia
V	
VIN	<i>Vehicle Identification Number</i>
Z	
ZA	Zona de Ação

INTRODUÇÃO

O presente Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) subordinado ao tema: “O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do furto de veículos motorizados. Estudo de caso: Comando Territorial de Setúbal”, simboliza o culminar do curso de formação de oficiais da Guarda Nacional Republicana (GNR) e foi realizado no âmbito do Mestrado Integrado em Ciências Militares, na especialidade de Segurança. Esta investigação está inserida na área científica de Ciências Jurídicas e proporciona, ao longo da sua elaboração, o desenvolvimento de competências essenciais no âmbito da pesquisa, metodologia, assim como capacidades de investigação, de reflexão e de conhecimento no domínio da prevenção criminal, fundamentais para o exercício de funções na instituição.

Espera-se que os resultados obtidos com a realização do TIA contribuam de forma positiva para a promoção da segurança interna do país, auxiliando no planeamento e adoção de medidas e estratégias mais eficientes de prevenção criminal. De forma a corroborar com a Estratégia da Guarda 2025 e sendo desígnio da GNR (também designada por Guarda) servir Portugal e os seus cidadãos, pretende-se que a informação analisada ao longo da investigação seja uma mais-valia para a instituição “em prol da segurança e bem-estar dos cidadãos, procurando antecipar e ir ao encontro dos seus anseios, da partilha das suas preocupações e na busca de soluções para os seus problemas” (GNR, 2020, p. 53).

No decorrer do presente TIA, elaborou-se o enquadramento legal dos crimes de furto e de roubo, com vista a aluminar aquele que é o principal para a investigação, o crime de furto de veículos motorizados. Foram abordados conceitos de prevenção de criminal e determinados fatores que influenciam, direta e indiretamente, a prática deste tipo de crime.

Em Portugal, o furto de veículos motorizados é um fenómeno pertinente e atual, que requer uma especial atenção. Apesar do crime de furto não ser considerada pela sociedade uma prática criminal alarmante, quando comparadas à criminalidade violenta, é um crime que impacta diretamente a população e as Forças e Serviços de Segurança (FSS), porque há uma necessidade de mobilizar recursos e criar formas de prevenir e combater este problema.

De acordo com o Relatório Anual de Segurança Interna (RASI) de 2024 (GSGSSI, 2025), “a categoria dos crimes contra o património é a mais representativa (...) o crime de furto mantém-se como aquele que mais se destaca” (p. 34), tendo os crimes contra o

património uma representatividade de 52,4%¹. Apesar de se observar uma diminuição acentuada do número de furtos (nas suas diversas formas) até ao ano de 2021. Nos dois anos seguintes, 2023 e 2024, houve um ligeiro aumento de respetivamente 0,9% e 1,5%². À data, representam cerca de 26% do total de crimes mais participados às autoridades competentes.

Em relação ao furto de veículos motorizados, este ocupa a 11.^a posição naqueles que são as tipologias de crimes mais participados em 2024 com 8354 casos³ (GSGSSI, 2025). Este destaque despertou o interesse e motivou a escolha deste tema para o TIA, juntamente com o facto de que, apesar desta tipologia de crime não ser considerada a mais preocupante⁴, a *International Association of Auto Theft Investigators* (IAATI, 2023), afirma que o crime de furto de veículos motorizados está, em grande parte dos casos, associado a outro tipo de atividades criminosas. Acrescenta IAATI (2023) que os veículos furtados são utilizados, por exemplo, na realização de roubos, tráfico de estupefacientes, falsificação de veículos, entre outros. No seu plano estratégico relativo a 2021-2026, IAATI (2023) refere que deve ser dada especial atenção a este problema e devem ser adotadas medidas de prevenção ao crime de furto de veículos motorizados pelas FSS no desempenho das suas funções.

De acordo com a Lei da Política Criminal (LPC), aprovada pela Lei n.º 51/2023, para o biénio de 2023-2025, em cumprimento da Lei Quadro da Política Criminal (LQPC), o crime de furtos de veículos motorizados, no âmbito dos crimes contra o património, é considerado como um dos objetivos, uma das prioridades e orientações no domínio da prevenção criminal⁵. Compete às FSS desenvolver programas e planos de segurança comunitária e de policiamento de proximidade destinados a proteger as vítimas⁶. De acordo com a Lei Orgânica da GNR (LOGNR), uma das atribuições da GNR é prevenir a criminalidade em geral, em coordenação com as demais FSS e com a alínea e) do mesmo artigo, “desenvolver as ações de investigação criminal e contraordenacional que lhe sejam atribuídas por lei, delegadas pelas autoridades judiciárias ou solicitadas pelas autoridades administrativas”⁷.

Segundo os dados estatísticos disponibilizados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE, 2024), a maior taxa de criminalidade de furtos de veículos motorizados incide nos

¹ Cfr. o Anexo C, gráfico ilustrativo da representatividade das categorias criminais, no ano de 2024 (GSGSSI, 2025).

² Cfr. o Anexo E, Evolução do crime de furto nas suas diversas formas (2015 a 2024), (GSGSSI, 2025).

³ Cfr. o Anexo D, Crimes com maiores taxas de participação em Portugal no ano de 2023, (GSGSSI, 2025).

⁴ Quando comparado à criminalidade violenta, especialmente violenta ou altamente organizada.

⁵ Cfr. a alínea b) do art.º 4.º da LPC.

⁶ Cfr. o n.º 1 do art.º 9.º da LPC.

⁷ Cfr. a alínea e) do art.º 3.º da LOGNR.

grandes centros e arredores das áreas metropolitanas do Porto, Lisboa e na região do Algarve. De acordo com as informações apresentadas pela GNR no Relatório de Atividades (RA) de 2022 (GNR, 2023b), sustenta-se que os distritos com o maior número crimes de furto de veículos motorizados, foram Porto, Setúbal, Aveiro, Braga, Lisboa e Faro. Face aos dados apresentados, optou-se por centrar o estudo de caso na Zona de Ação (ZA) do Comando Territorial (CTer) de Setúbal, considerando a sua proximidade ao maior centro urbano do país, a sua relevância no panorama da criminalidade e também por um interesse particular do autor nesta região.

Apesar da presença da Polícia de Segurança Pública (PSP) em algumas freguesias do distrito de Setúbal, foi estabelecida a delimitação de responsabilidades⁸ entre as FSS, podendo-se afirmar que cabe à Guarda, através do CTerSETÚBAL articulado pelas respetivas subunidades, garantir o cumprimento da sua missão numa maior área de responsabilidade significativamente mais ampla. Em acréscimo, a GNR está presente sobre cerca de 94% do território nacional (aproximadamente 86.600 km²), na qual residem cerca de 52% da população (GNR, 2023).

Neste sentido, pretende-se analisar de que forma a GNR, enquanto força de segurança territorialmente competente, tem vindo a atuar no âmbito da prevenção do crime de furto de veículos motorizados. Esta investigação permite perceber se as medidas adotadas pela GNR têm vindo a contribuir para a prevenção deste tipo de crime, as suas maiores dificuldades e perspetivas para o futuro.

Na visão de Creswell e Creswell (2021), a primeira tarefa a realizar numa investigação científica é identificar o Objetivo Geral (OG) para determinar o que procura exatamente compreender. Neste sentido, foi definido como OG da investigação: “Compreender o papel da GNR na prevenção do crime de furto de veículos motorizados”. Fortin (2009) defende que o a investigação deve ser repartida em tópicos mais tangíveis que, de forma linear irão direcionar a investigação de encontro com aquele que é o objetivo final do investigador. Nesta lógica, foram definidos os seguintes objetivos específicos (OE):

- OE1: Perceber o impacto das medidas e estratégias de prevenção adotadas pelo CTerSETÚBAL na redução do furto de veículos motorizados;

⁸ Cfr. a Portaria n.º 340-A/2007, de 30 de março, do Ministério da Administração Interna (MAI), teve como objetivo estabelecer uma “adequada articulação entre as duas forças, a racionalização dos seus recursos e procedimentos e a melhoria das suas infraestruturas e equipamentos, de modo a melhorar a qualidade do serviço prestado aos cidadãos e as condições de trabalho”.

- OE2: Identificar as principais estratégias de prevenção implementadas pelo CTerSETÚBAL face à promoção do sentimento de segurança da população local;
- OE3: Analisar a evolução do furto de veículos motorizados na ZA do CTerSETÚBAL no período de 2019 a 2024, identificando tendências e padrões;
- OE4: Identificar os principais desafios enfrentados pelo CTerSETÚBAL na prevenção furto de veículos motorizados.

A presente investigação está estruturada em duas partes, dedicadas, respetivamente, ao enquadramento teórico e ao enquadramento metodológico e trabalho de campo.

Quanto à Parte I, encontra-se dividida em três capítulos. O seu primeiro capítulo é dedicado ao panorama geral e à contextualização da temática em Portugal, realizando um enquadramento legal do crime de furto de veículos motorizados, distinguindo-o do crime de furto em veículos motorizados, do crime de roubo de veículos e do furto de uso de veículos. O segundo capítulo foca-se no *modus operandi* adotado pelos criminosos, relatando a sua evolução histórica no que concerne às técnicas utilizadas face à evolução das características inerentes aos próprios veículos. O quarto e último capítulo da Parte I, é dedicado à análise do papel da GNR na prevenção do furto de veículos motorizados a nível nacional, na qual foi feita a análise mais aprofundada no CTerSETÚBAL.

Relativamente à Parte II, é composta pelos capítulos quatro e cinco. O quarto capítulo centra-se na caracterização da metodologia adotada, bem como os métodos e materiais utilizados e a análise dos resultados obtidos. Por sua vez o quinto capítulo, apresenta os principais resultados das entrevistas realizadas para a realização da discussão de resultados.

O presente TIA segue as orientações estabelecidas pelas Normas de Execução Permanente (NEP) da Academia Militar (AM) para a redação de trabalhos de investigação. Quanto às referências bibliográficas, estas seguem as diretrizes da 7.^a Edição das normas da Associação Americana de Psicologia (*American Psychological Association*) (APA), por serem as normas com maior reconhecimento a nível internacional, garantindo rigor e uniformidade na apresentação das fontes citadas e consultadas. Para garantir o uso adequado do vocabulário, dos conceitos, das abreviações, das siglas e das expressões utilizadas comumente no contexto da GNR, recorreu-se o Glossário da GNR aprovado internamente pelo Comando de Doutrina e Formação (CDF, 2022).

PARTE I – ENQUADRAMENTO TEÓRICO

CAPÍTULO 1 – FURTO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS: ENQUADRAMENTO LEGAL E CONTEXTUALIZAÇÃO

1.1. Crime de furto de veículos motorizados em Portugal

Segundo o Manual de Preenchimento Modelo de Crimes Registados da Direção-Geral da Política de Justiça (DGPJ, 2024, p. 14), são considerados veículos motorizados “todos os veículos terrestres e com motor próprio, ainda que de pequena cilindrada, elétricos, híbridos ou ecológicos, utilizados usualmente para locomoção de passageiros ou transporte de mercadorias”, ao qual exclui-se as máquinas agrícolas ou florestais por serem destinadas, exclusivamente, à execução de trabalhos agrícolas ou florestais, transitando, excecionalmente na via pública .

É importante saber reconhecer as máquinas agrícolas perante os demais tipos de veículos agrícolas, para tal torna-se indispensável olhar para as definições presentes no art.º 108.º do Código da Estrada (CE), dado que uma má compreensão por parte dos órgãos de polícia criminal (OPC)⁹ poderá originar divergências quanto à classificação do bem furtado e conseqüentemente na tipificação do crime introduzido no sistema interno. Enquadramento legal dos crimes relacionados com veículos motorizados

O furto de veículos motorizados é uma atividade de risco reduzido que origina grandes lucros financeiros, afirma o CDF (2021). Este crime não está, especificamente, tipificado no ordenamento jurídico português, na medida em que não há previsto um artigo autónomo no Código Penal (CP) português para este tipo de furto. Está inserido na categoria dos crimes contra o património, que envolvem a violação da propriedade alheia dado que afetam a propriedade pessoal, os negócios, a economia e a segurança pública. O crime de furto de veículo motorizado é considerado como um furto qualificado, previsto no art.º 204.º do CP e ocorre quando alguém furta o veículo, enquanto bem móvel, na sua totalidade. É um crime público, punido segundo o n.º 2 com pena de prisão de dois a oito anos. Segundo DGPJ (2024), o valor do furto de veículo motorizado “deve restringir-se ao valor do veículo, excluindo o do dano provocado” (p. 14).

⁹ Por OPC, entenda-se, de acordo com o Código de Processo Penal (CPP), “todas as entidades e agentes policiais a quem caiba levar a cabo quaisquer atos ordenados por uma autoridade judiciária ou determinados por este Código”, como é o caso em concreto dos militares da GNR e das demais entidades das FSS portuguesas.

No CP, consegue-se identificar diversos tipos de crimes relacionados com a criminalidade automóvel, dos quais se destacam o furto qualificado, abuso de confiança, furto de uso de veículo, roubo (no carro do roubo de veículos é vulgarmente conhecido como “*carjacking*”), burla, recetação, falsificação de documentos e, por fim, a associação criminosa. Não obstante as suas características distintas, tanto no que se refere ao *modus operandi*¹⁰ quanto nas consequências jurídicas, é fundamental compreender corretamente as suas particularidades, pois são cruciais para uma correta interpretação da temática. Deste modo, este capítulo subdivide-se de forma organizada para a realização do enquadramento legal necessário para uma distinção e diferenciação entre os crimes supramencionados.

De acordo com Albuquerque (2007), nos crimes contra o património, como o furto e o roubo, abandonou-se a teoria de fazer a pena variar em função do valor real do bem subtraído, por ser considerada incorreta, ineficaz e suscetível de gerar injustiças. Portanto, no caso do furto de veículos que por norma são considerados como furto qualificado, não há diferenciação penal consoante o valor do bem furtado. Copes e Tewksbury (2011) afirmam que o valor de um veículo pode divergir, significativamente, conforme as suas características, logo a ausência de uma pena que varie consoante o valor do veículo furtado pode ter implicações indiretas na prevenção deste crime. Esta lacuna influencia negativamente o efeito dissuasor da legislação em vigor e a perceção do risco por parte dos criminosos.

Para Gonçalves (2004), o furto, enquanto crime, é considerado instantâneo, ou seja, o momento da subtração é o único relevante para a configuração do crime, independentemente do tempo durante o qual o infrator tenha mantido a posse do bem furtado. Isso significa que, para que o furto se configure, basta que o objeto ou veículo seja subtraído de forma definitiva e sem o consentimento do proprietário, e não é relevante o tempo em que o criminoso tenha ficado com a posse do bem antes de ser detetado. Assim, o elemento temporal é importante apenas para o momento em que ocorre a subtração, e não para o período subsequente, em que o veículo, por exemplo, pode ter permanecido na posse do infrator antes de ser recuperado.

Para uma análise adequada aos crimes supramencionados, é importante considerar dois aspetos:

¹⁰ *Modus operandi*, conceito utilizado recorrentemente no contexto policial, que significa a maneira de praticar uma operação ou de desenvolver determinada atividade.

- i) Os conceitos de valor elevado, valor consideravelmente elevado e valor diminuto¹¹, uma vez que a qualificação como furto simples e furto qualificado pode variar consoante o valor do bem subtraído;
- ii) A distinção de forma precisa entre os diferentes tipos de crimes que podem ocorrer nesse contexto, através da análise dos art.º 203.º, 204.º, 208.º e 210.º do Capítulo II dos crimes contra a propriedade que está inserido catálogo dos Crimes contra o património, da parte especial do CP.

Esta consideração pelo valor do bem, reflete a necessidade de um critério objetivo para distinguir, de forma proporcional, os furtos de menor gravidade daqueles que apresentam maior relevância patrimonial. Nas suas definições podemos observar que o legislador, a fim de evitar alterações periódicas do CP, optou por utilizar um conceito legal de unidade de conta (UC) (Campos, 1995). Tendo em consideração que o valor da UC à data desta investigação está fixado¹² em 102,00€, portanto, correspondem aos seguintes intervalos:

- i) Valor elevado: superior a 50 UC – de 5.100,00€;
- ii) Valor consideravelmente elevado: superior a 200 UC – 20.400,00€;
- iii) Valor diminuto: inferior a um UC – 102,00€.

Dias e Andrade (2022) alegam que em matéria de furto ou de abuso de confiança, as coisas “de valor superior a 50 e a 200 unidades de conta, avaliadas no momento da prática do facto” (p. 245), permitem uma distinção objetiva e equilibrada, garantido uma proporcionalidade penal. Na perspetiva de Möller (2012), a proporcionalidade é apenas uma estrutura que os juízes utilizam na orientação do “processo de argumentação e decisão sobre se uma determinada medida respeita ou não os direitos” (p. 727), obrigando-os procurar um fim legítimo, que determine se as medidas são necessárias e adequadas e se não consideradas excessivas.

1.1.1. Furto em veículo motorizado

O crime de furto em veículo motorizado ocorre quando são furtados componentes, objetos ou pertences do veículo. Ocorre quando alguém com ilegítima intenção (dolo) de

¹¹ Cfr. as alíneas a) a c) do art.º 202.º do CP.

¹² O valor da UC mantém-se nos 102,00€ por força da alínea a) do art.º 117.º, da Lei n.º 83-B/2014, de 31 de dezembro, que suspendeu o regime de atualização do valor do Indexante dos Apoios Sociais; O artigo 296.º da Lei n.º 45-A/2024, de 31 de dezembro, que aprovou o Orçamento de Estado para 2025, estipula que se mantém a suspensão da atualização automática da UC.

apropriação para si ou para outra pessoa subtrair coisa móvel alheia (*Furtum rei*), nesse momento tem-se por consumado, dependendo do valor dos bens, o crime de furto simples consagrado no art.º 203.º do CP ou crime de furto qualificado consagrado no artigo 204.º do CP. No caso do furto simples, de acordo com o n.º 1 do art.º 203.º, é punível com pena de prisão até três anos ou com pena de multa, já o furto qualificado é punível com pena de prisão até cinco anos ou com pena de multa até 600 dias, conforme o disposto no n.º 1 do art.º 204.º do CP.

Quando falamos num tipo de furto em veículo motorizado comum em Portugal podemos incluir o furto de catalisadores¹³. Segundo Bogdanich et al. (2023), este componente é composto por metais não preciosos (paládio, platina, ródio e molibdénio) e é facilmente removível de veículos ligeiros, pesados, motociclos, de máquinas agrícolas, entre outros, que recorram a motores de combustão interna. e demais equipamentos cujo funcionamento recorra a motores de combustão interna. Devido ao aumento do valor dos seus metais, tem sido um dos problemas que mais têm ganhado relevância em Portugal (GSGSSI, 2025). Este tipo de ilícitos são perpetrados, em regra, por um único autor ou por grupos constituídos por poucos elementos (Silverstein, 2024).

A capacidade e facilidade de escoamento dos objetos furtados é elevada, em mercados de peças de segunda mão, oficinas e sucateiras.

1.1.2. Furto de uso de veículo

O crime de furto de uso de veículo está consagrado no art.º 208.º do CP e consiste na utilização de um veículo motorizado sem a autorização do proprietário, geralmente, os agentes da prática do crime furtam o veículo e utilizam-no durante um determinado período (*Furtum usus*), voltando a colocá-lo posteriormente num sítio visível perto do local do furto ou, por regra, é descartado num sítio aleatório quando deixa de ter utilidade. Normalmente são veículos furtados com intenção de realizar atividades criminosas (roubos, tráfico, entre outros) e de seguida abandonados. Este crime é punido, de acordo com o n.º 1 do art.º 208.º do CP, com pena de prisão até dois anos ou com pena de multa até 240 dias.

O furto de uso de veículo pode ser confundido com o abuso de confiança, consagrado no art.º 205.º do CP. Não abrange o mero abuso de uso, por não se verificar, designadamente, usurpação ilegítima¹⁴. Na ótica de Dias e Andrade (2022) o crime de abuso de confiança “é,

¹³ Cfr. Bogdanich et al. (2023), os catalisadores também são designados por conversores catalíticos. Pertencem ao sistema de escape e têm como função o controlo e a redução das emissões dos gases poluentes.

¹⁴ Cfr. o Ac. do TRE, de 8 de janeiro de 2013, Processo n.º 745/10.7PALGS.E1.

segundo a sua essência típica, apropriação ilegítima de coisa móvel alheia que o agente detém ou possui em nome alheio: é, vistas as coisas por outro prisma, violação da propriedade alheia através de apropriação, sem quebra de posse ou detenção” (p. 94).

O Acórdão (Ac.) do Tribunal da Relação de Évora (TRE), de 21 de junho de 2022, sustenta que o objeto da infração “pode ser qualquer coisa móvel, que terão que ser alheios, podendo ser públicos ou particulares, mas que estejam ou na posse do agente ou lhe sejam acessíveis” é correto afirmar que, neste contexto, um veículo motorizado poderá também ser objeto da prática do crime de abuso de confiança.

Em suma, Albuquerque (2007) ressalva que o uso abusivo do veículo não é crime de furto de uso mas sim abuso de confiança, na medida em que “estando autorizado a utilizar o veículo dentro de certas condições estabelecidas pelo legítimo proprietário ou possuidor, o utiliza sem respeito por essas condições, por exemplo, para além do período temporal do empréstimo” (p. 574).

Para além da diferenciação dos crimes supramencionados, importa, ainda, abordar o crime de recetação no contexto do furto de veículos motorizados. Quem utilizar um veículo furtado por outro indivíduo, pratica o crime de recetação¹⁵ e não o de furto de uso de veículo¹⁶, desde que o arguido tenha conhecimento de que o veículo constitui objeto de um crime contra o património¹⁷, sabendo ou não das circunstâncias do ato anteriormente praticado (STJ, 1997).

1.1.3. Roubo de veículos

De forma a mitigar qualquer dúvida sobre o crime de furto de veículos motorizados, é indispensável distingui-lo do conceito de crime de roubo de veículos também vulgarmente conhecido por *carjacking*, consagrado no art.º 210.º do CP. É um crime público e é punido com pena de prisão de um a oito anos, de acordo com o n.º 1, no caso de “ameaça com perigo iminente para a vida ou para a integridade física”, com pena de prisão de três a quinze anos, de acordo com o n.º 2, se “produzir perigo para a vida da vítima ou lhe infligir (...) ofensa à integridade física grave” e, por último, com pena de prisão de oito a dezasseis anos, conforme o n.º 3, se do ato “resultar a morte de outra pessoa”.

¹⁵ Cfr. o n.º 1 do artigo 231.º do CP.

¹⁶ Cfr. o Ac. do STJ, de 23 de abril de 1997, Processo n.º 96P1282.

¹⁷ O Ac. do Tribunal da Relação de Coimbra (TRC) de 10 de julho de 2013, refere que “a presença das chaves na ignição de uma viatura ou a entrega das mesmas em mão não é elemento de prova suficiente para concluir que quem a recebe deve inferir ou desconfiar que a viatura foi roubada”, a não ser que o veículo apresente sinais claros da prática ilícita, como marcas de arrombamento e fios cortados.

De acordo com o Instituto de Mobilidade e dos Transportes (IMT, 2024), a principal diferença entre o furto e o roubo de veículos é o facto de o roubo de veículos, ocorrer com recurso à violência, recorrendo numa grande maioria das vezes, a armas brancas ou armas de fogo, que colocam em causa a integridade física do proprietário. Segundo a GNR (2025a), os autores de *carjacking* utilizam esquemas, como por exemplo, a simulação de um acidente de viação, através de um ligeiro embate na traseira do veículo da vítima de forma a imobilizar o veículo alvo do roubo, “pode acontecer em qualquer local, sendo mais provável em grandes cidades”.

Apesar do crime de roubo de veículos envolver o recurso à violência ou ameaça grave contra a integridade física de terceiros, importa distinguir os bens jurídicos protegidos pelo crime de roubo e o crime de coação pois, embora os meios de realização possam ser comuns, os interesses protegidos pelo roubo e o crime de coação são distintos¹⁸. O crime de coação¹⁹, foca-se, fundamentalmente, no constrangimento de outra pessoa a uma ação, omissão ou ao suportar de uma atividade, sem a finalidade de atentar contra o património alheio.

¹⁸ Em concordância com o Ac. do Supremo Tribunal de Justiça (STJ) de 16 de abril de 1998, “como o interesse protegido é diferente, é de aceitar a existência de concurso real entre estas infrações” (STJ, 1998).

¹⁹ Consagrado no art.º 154.º do CP.

CAPÍTULO 2 – *MODUS OPERANDI* NO FURTO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS

2.1. Evolução histórica do furto de veículos motorizados

2.1.1. Origens e motivações

Os crimes relacionados com veículos motorizados são um problema persistente a nível mundial, tendo surgido pouco tempo depois da comercialização dos primeiros veículos. No entanto, inicialmente eram pouco comuns, pois apenas uma minoria da população tinha capacidade financeira para adquirir um veículo, por ser considerado um luxo inacessível para a maioria da população (Mira, 2012).

O aumento deste fenómeno ao longo do tempo deve-se a diversas razões. As mais comuns incluem o desmantelamento total ou parcial e a revenda dos seus componentes para a reparação ou modificação de outros veículos da mesma marca e modelo. Nos automóveis por exemplo, os próprios componentes dos modelos equipados com mais extras de fábrica são bastante procurados nos mercados de segunda mão, uma vez que o valor dessas peças, pode, em alguns casos, superar o valor do próprio veículo.

Adicionalmente, e ainda para posterior simulação de furto com a finalidade de receber a indemnização das seguradoras. O muitos dos veículos furtados são alvo de tráfico e viciação para posterior venda no mercado de usados, através da alteração das chapas de matrícula e do número de identificação do veículo (*Vehicle Identification Number*) (VIN²⁰), utilizando o documento único automóvel²¹ (DUA) que outro veículo (Gant & Grabosky 2001). Conforme o Manual de Furto, Tráfico e Viciação de Veículos da GNR (CDF, 2021), para além dos fins já mencionados, grande parte dos veículos furtados tem como destino a exportação para fora do espaço europeu através da fronteira externa utilizando condutores pertencentes aos Grupos de Crime Organizado²² (GCO) conduzindo os “referidos veículos ou transportando estes em camiões ou comboios” (p. 13) sendo que o escoamento do produto

²⁰ VIN, sequência de 17 dígitos (letras e números) que identifica individualmente cada chassi do veículo, garantindo que não há dois veículos com o mesmo número de identificação em circulação. Está dividido em três secções que permitem identificar o fabricante, as informações genéricas do veículo e a identificação específica do veículo, de acordo com o definido pela norma *International Organization for Standardization 3779* (ISO, 2009).

²¹ Cfr. a alínea a) do art.º 255.º conjugado com a alínea a) do n.º 1 do art.º 256.º do CP.

²² O conceito de GCO está previsto art.º 299.º do CP, de epígrafe “associação criminosa” e refere no seu n.º 5 que “considera-se que existe grupo, organização ou associação quando esteja em causa um conjunto de, pelo menos, três pessoas, atuando concertadamente durante um certo período de tempo”.

furtado em território nacional assenta, essencialmente, na colocação dos veículos em armazéns, oficinas e sucateiras (CDF, 2021).

Os autores Birzer e Roberson (2012) introduzem o conceito americano designado por *joyriding*²³, que consiste em conduzir um veículo sem o consentimento do proprietário, sem um fim em específico além do prazer, da adrenalina da condução, da intenção de impressionar outras pessoas ou participação em corridas ilegais. Na sequência da entrevista dada por Hondo Underwood, um ladrão de veículos profissional que furtou centenas de veículos entre 2016 e 2017, Business Insider (2024) considera que a principal motivação dos criminosos para a prática dos furtos é a sensação de adrenalina. Para além da componente financeira, Underwood mencionou que o prazer que sentia desde o momento em que abordava o veículo até à condução ao destino final era “indescritível”.

O furto de veículos está muitas vezes relacionado a outros crimes, sendo utilizados como meio de transporte para a prática de roubos, tráfico de estupefacientes, viciação de veículos, entre outros (IAATI, 2023). O CDF (2021) acrescenta ainda que, para além dos crimes mencionados, este crime também está relacionado com a prática de atos preparatórios de outros crimes (reconhecimentos hostis, seguimentos, pré-posicionamentos para fugas após um ilícito) e com outras atividades do crime organizado, tais como o terrorismo, o comércio ilícito de armas, e contrafação de dinheiro, a corrupção e a burla.

O estudo de Piza e Carter (2017) revela que a proximidade dos veículos às caixas multibanco, aos *Automatic Teller Machine* (ATM) e aos bancos constitui um impulsionador de crime na medida em que “dado o aumento do tráfego pedonal em torno dessas instalações, esses locais podem ter proporcionado aos infratores um nível necessário de discrição para se misturarem com o ambiente antes de cometerem o crime” (p. 23). No entanto, importa salientar que os furtos não ocorrem necessariamente diante dos olhos das pessoas, mas sim nas imediações, onde a movimentação constante dos cidadãos permite aos infratores manter um perfil discreto e agir sem levantar suspeitas.

St. Jean (2007) argumenta que não podemos compreender completamente o impacto desses fatores sem considerar, individualmente, as próprias características e o desenvolvimento do espaço urbano.

Youstin et al. (2011) afirmam que neste tipo furto, os criminosos estão dispostos a deslocarem-se grandes distâncias para furtar um veículo em específico. Esta predisposição relaciona-se com a elevada procura por determinados modelos de veículos no mercado de

²³ O conceito de *joyriding* não possui tradução nem correspondência no ordenamento jurídico português.

usados, seja para revenda ou desmantelamento e posterior venda de componentes. Por norma, há um maior envolvimento por parte dos GCO devido à elevada complexidade desde o planeamento, à logística associada e, muitas vezes, à atuação transnacional dessas redes criminosas.

Nestas ocasiões mais sofisticadas os furtos são realizados por “encomenda”, ou seja, um terceiro identifica os veículos em que está interessado e oferece uma recompensa aos indivíduos que consumam o furto. Para Brown e Clarke (2003), muitos criminosos utilizam locais temporários para esconder os veículos antes de os transferirem para o destino final, evitando a sua deteção imediata por parte das autoridades. Por vezes os elementos não se conhecem de forma direta durante todo o processo, através do recurso a garagens predefinidas ou a zonas de estacionamento movimentadas, onde o veículo pode permanecer por dias sem levantar suspeitas. O facto de os elementos não conhecerem toda a estrutura das organizações criminosas, garante que ao serem intercetados pelas autoridades não consigam dar a conhecer toda a rede criminosa.

2.2. O desenvolvimento dos sistemas de segurança e o *Modus Operandi*

Nas últimas décadas, os veículos sofreram avanços significativos em todos os seus aspetos e em especial, ao nível da segurança com a implementação de novas tecnologias e medidas passivas e ativas de segurança que dificultaram a ação dos criminosos, obrigando-os a desenvolver métodos mais sofisticados para acederem ao veículo. De acordo com os autores Fujita e Maxfield (2012), os ladrões de veículos adaptam-se continuamente e procuram encontrar formas de contornar os sistemas de segurança dos veículos. Este processo é designado por Ekblom (1997) como um processo de coevolução, em que as mudanças dos sistemas de segurança têm um impacto direto no *modus operandi*, no entanto, não são completamente eficazes.

A Organização Internacional dos Fabricantes de Veículos Automóveis, designada e reconhecida originalmente como *Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles* (OICA), desempenha um papel importante na evolução da indústria automóvel, incluindo o desenvolvimento e implementação de normas de segurança. Com o aumento do furto de veículos ao longo do tempo, a OICA, para além de abordar questões relacionadas com a produção e a inovação, trata também questões ao nível dos sistemas segurança em fóruns internacionais que se tornam fundamentais no desenvolvimento de normas globais de segurança (OICA, 2025). Apesar da OICA (2025) incidir na

implementação de novas diretrizes relacionados com a segurança automóvel, a legislação a nível nacional em grande parte dos países, não impõe que os fabricantes adicionem todos os sistemas de segurança desenvolvidos para os modelos de veículos comercializados.

De acordo com Marketplace (2024), na entrevista realizada ao engenheiro principal Steve Launchbury do centro de investigação do Reino Unido (*Thatcham Research*)²⁴, foi identificada uma lacuna que pode ser considerada como um dos principais motivos para o elevado número de furtos de veículos, ao concluir que o modelo do veículo mais furtado no Canadá não dispõe dos mesmos componentes de segurança, como é o caso dos sensores de inclinação e de intrusão, que os mesmos modelos vendidos no Reino Unido. Segundo Marketplace (2024) “No Reino Unido, os automóveis são classificados com base nas suas medidas antirroubo, o que exerce pressão sobre os fabricantes para melhorarem a segurança. Os críticos afirmam que isso não acontece no Canadá por uma razão evidente: a legislação desatualizada não obriga os fabricantes a adicionar medidas de segurança extra.”. Perante este facto, Silversten (2024), diretor do *Canadian Automobile Association Club Group*, reforça que o governo deve legislar de forma a forçar os fabricantes a implementar medidas de segurança mais meticolosas e com maior número de níveis de proteção, colmatando desta forma a discrepância que existe entre os mesmos modelos em países distintos.

2.2.1. Métodos tradicionais (mecânicos)

Numa fase inicial, aproximadamente nas primeiras décadas do século XX, as medidas de proteção eram rudimentares, baseando-se sobretudo na instalação de fechaduras mecânicas convencionais e trancas de direção e pedais. Estes sistemas de segurança obsoletos relevaram-se altamente vulneráveis à mão criminosa. Através da aplicação de métodos de arrombamento e de manipulação das fechaduras, facilmente consumam o furto do veículo.

O método de arrombamento²⁵ consiste na quebra de um dos vidros ou na manipulação do mecanismo interno da porta através do uso de ferramentas como gazuas²⁶ e de uma

²⁴ *Thatcham Research* tem como missão principal compreender as oportunidades e os riscos nas novas tecnologias do ramo automóvel, procurando identificar as melhores medidas e estratégias para a segurança dos veículos, (Thatcham Research, 2025).

²⁵ Arrombamento, conceito presente na alínea d) do art.º 202.º do CP, que consiste no “rompimento, fratura ou destruição, no todo ou em parte, de dispositivo destinado a fechar ou impedir a entrada, exterior ou interiormente, de casa ou de lugar fechado dela dependente”.

²⁶ Ver figura n.º 10, presente no Apêndice K.

espécie de lâminas metálicas²⁷. De acordo com Ollam (2010), estas ferramentas eram introduzidas entre o vidro e a borracha da porta e permitiam acionar o trinco sem necessidade de utilizar a respetiva chave na fechadura da porta. Já o destrancamento da fechadura era realizado com técnicas de estroncamento do canhão, através do uso de uma chave de impacto modificada que permite que o cilindro gire como se fosse a chave original, e com técnicas de *lockpicking*, por intermédio do uso de chaves falsas²⁸, gazuas ou de ferramentas metálicas de ponta fina específicas, designadas por chaves de tensão²⁹ (*tension wrenches*). Segundo Ollam (2010), ao introduzir a ferramenta na fechadura e através de pressão e movimentos circulares, os pinos internos do mecanismo alinham-se, um por um, até a porta destrancar-se por completo.

Após ter acesso ao interior do veículo, o criminoso dispõe de várias formas de colocar o motor do veículo a funcionar sem utilização da respetiva chave original. De acordo com Clarke e Harris (1992), um dos métodos mais comuns ao longo do século XX foi a ligação direta dos fios do sistema de ignição devido à sua simplicidade. Este processo consiste na remoção dos plásticos envolventes da coluna de direção para expor os fios responsáveis pela ativação do motor de arranque. Após identificar os fios, o indivíduo corta-os individualmente e conecta-os manualmente para ativar o circuito elétrico.

Outra técnica comum consistia no uso de uma furadeira, elétrica ou manual, no canhão de ignição até danificar o cilindro do seu interior, destruindo desta forma os mecanismos internos que impedem a rotação sem a chave correspondente. Com o mecanismo danificado, o indivíduo consegue, através de uma chave de fendas, por exemplo, girar o cilindro da ignição de forma a acionar o motor (Ollam, 2010).

Mais exposto à população, mas também bastante recorrente, surge ainda outro método que consiste em criar um circuito elétrico alternativo para forçar a ignição do veículo, através de uma ligação direta. Segundo Ollam (2010), para a realização deste método é necessário, no caso dos automóveis, forçar a abertura do capot para ter acesso ao cofre do motor ficando o criminoso mais exposto que nos restantes métodos durante a prática do furto.

²⁷ As lâminas metálicas são geralmente conhecidas por “*slim jims*”. Não obstante de poderem ser feitas artesanalmente, estão disponíveis para venda em diversos comprimentos, normalmente entre os 20 a 65 centímetros, Figura n.º 9, presente no Apêndice K.

²⁸ Cfr. a alínea f) do art.º 202.º do CP. Por chaves falsas, entenda-se, as imitadas, contrafeitas ou alteradas, as verdadeiras quando estiverem fora do poder de quem tiver o direito de as usar e as gazuas ou quaisquer instrumentos que possam servir para abrir fechaduras ou outros dispositivos de segurança.

²⁹ Cfr. Figura n.º 8, presente no Apêndice K.

Com o intuito de prevenir os furtos de veículos e funcionar como fator inibição à ação criminosa, foram desenvolvidos os primeiros acessórios e sistemas de segurança, tais como as trancas para o volante e pedais, bloqueadores para as rodas (no caso dos motociclos) e a instalação de alarmes básicos. Inicialmente, estes acessórios apenas proporcionavam um maior sentimento de segurança aos proprietários dos veículos pois não impediam, de forma eficaz, a consumação do furto.

Apenas com a evolução tecnológica e a introdução de sistemas eletrónicos avançados, como os imobilizadores eletrónicos e os alarmes modernos, foi possível reduzir significativamente a eficácia dos métodos rudimentares de furto, tornando os veículos progressivamente mais seguros.

2.2.2. Métodos modernos (eletrónicos)

Apesar dos veículos mais antigos, anteriormente referidos, ainda se em circulação³⁰, as técnicas referidas no subcapítulo anterior, tornaram-se progressivamente obsoletas com a introdução de sistemas eletrónicos avançados, como os imobilizadores eletrónicos e os sistemas de chave codificada. À medida que a indústria automóvel evoluiu, houve a necessidade de adaptação do *modus operandi* dos criminosos. Os GCO que operam este tipo de crime requerem cada vez mais, uma elevada competência ao nível da formação das técnicas de furto (*contra legem*) ao nível de recursos humanos, logísticos e de controlo ao longo de todo o processo.

Atualmente, a maioria dos automóveis possuem um sistema automático de trancamento e destrancamento das portas por aproximação³¹ ou por acionamento de um comando remoto. Através do simples ato de pressionar um botão ou a aproximação do proprietário ao veículo com a chave no bolso, é possível destrancar e trancar o veículo. No entanto é um sistema bastante vulnerável que permite aos criminosos novas formas de abertura e acesso ao interior do veículo, mais usualmente através de dispositivos inibidores de sinais mais conhecidos como *jammers*³². Como refere Brown (2013), estes dispositivos funcionam através da emissão de frequências que interferem diretamente com as frequências emitidas pela chave ou comando original do veículo no momento em que o proprietário se

³⁰ Em Portugal, a idade média dos ligeiros de passageiros em circulação ultrapassa os 14 anos, enquanto a nível europeu a média atual está fixada nos 11 anos de idade (ACAP, 2025).

³¹ De acordo com CDF (2021), em veículos sem chave, “o veículo destranca as portas e ativa o sistema para estar pronto a efetuar a ignição, por aproximação de um leitor (...), no entanto é possível enganar o sistema, usando um aparelho extra que desloca o sinal emitido” (pp. 53-54).

³² Cfr. Figura n.º 11, presente no Apêndice K.

afasta do veículo deduzindo que o trancou. De acordo com Insider (2024), os inibidores de sinais conseguem atingir distâncias entre os 20 e 70 metros, dependendo do modelo e da sua capacidade, sendo os mais comuns os modelos com capacidade de até 30 metros (CDF, 2021).

Após pesquisa em fontes abertas (*Open Source Intelligence*) (OSINT) sobre os aparelhos mais suscetíveis de serem usados para o efeito, verificou-se que são utilizados mais recorrentemente os dispositivos de controlo remoto designados por “Chapolin³³” devido a terem sido comercializados sem restrições em mercados online.

No método designado por *Controller Area Network* (CAN-BUS), os criminosos efetuam um recorte com uma rebarbadora na carroçaria, na zona perto da instalação elétrica das portas ou na parte inferior do veículo. Após acederem à instalação, identificam os fios relativos ao comando remoto e alarme (através de um estudo prévio conforme o modelo do veículo), para posteriormente abrirem as portas e desativar o alarme (CDF, 2021).

Uma vez no interior do veículo, o *modus operandi* mais recorrente para colocar o veículo a trabalhar é através da ligação de um aparelho de diagnóstico, conhecido como *On-Board Diagnostic*³⁴ (OBD), na unidade de controlo³⁵ do veículo. Este aparelho é facilmente acessível pelo cidadão comum e, por norma, está presente na grande maioria das oficinas pois na prática, o propósito principal deste aparelho é diagnosticar e resolver anomalias dos veículos.

Na opinião de Koscher et al. (2010), estes sistemas são muito vulneráveis pois podem ser alvo de ciberataques que comprometem todas as informações presentes na unidade de controlo, permitindo que o veículo seja iniciado remotamente.

Para além dos sistemas de segurança referidos, foram desenvolvidos sensores que acionam o alarme em determinadas situações (Marketplace, 2024). O sensor de inclinação faz soar o alarme quando o veículo está trancado e é levantado por um macaco hidráulico, na tentativa do criminoso utilizar o método CAN-BUS explicado anteriormente. No entanto, este sensor torna-se irrelevante, por exemplo, no caso das viaturas mais altas é possível aceder à parte inferior sem recorrer a um macaco. Adicionalmente, foi concebido um sensor de intrusão que ao detetar movimento no interior do habitáculo ativa o alarme.

³³ Dispositivo de controle remoto, capaz de copiar o código de segurança da chave através da frequência dos sinais eletromagnéticos do alarme, Figura n.º 12, presente no Apêndice K.

³⁴ Utilizado nas oficinas de reparação automóvel para proceder a diagnósticos dos veículos, Figura n.º 13, presente no Apêndice K.

³⁵ A unidade de controlo do veículo é, na gíria, conhecida como “centralina” e normalmente está localizada no habitáculo do veículo.

2.2.3. Comparação entre os Métodos Tradicionais e os Métodos Modernos

O presente subcapítulo dedica-se a uma síntese comparativa entre métodos supramencionados. Neste sentido, é apresentado o quadro *infra* (Quadro n.º 1).

Quadro n.º 1 - Comparação entre os métodos tradicionais e os métodos modernos

	Tradicionais	Modernos
Métodos e Técnicas	Arrombamento; Ligação direta na ignição ou no motor de arranque; Manipulação de fechaduras; <i>Bumping</i> ; <i>Lockpicking</i> ; Danificação do cilindro da ignição.	Arrombamento; Estroncamento; Ligação CAN-BUS; Acesso à unidade de controlo.
Ferramentas e Aparelhos Utilizados	Lâminas metálicas (<i>slim jims</i>); Gazuas; Chaves falsas; Chaves de impacto modificadas; Chaves de tensão (<i>tension wrenches</i>); Furadeira elétrica ou manual; Chaves de fendas.	Dispositivos de controlo remoto/Inibidores de sinais (<i>jammers</i>); <i>Softwares</i> de <i>hacking</i> ; Rebarbadora; Aparelhos OBD.
Tempo para Realizar o Furto	Entre dois e seis minutos.	Inferior a um minuto.
Tipo de Veículos	Veículos convencionais sem sistemas eletrónicos avançados, até ao início do século XXI.	Veículos modernos com sistema <i>keyless</i> e tecnologia de controlo remoto para trancamento e destrancamento das portas.
Soluções de Segurança	Trancas de volante e pedais; alarmes sonoros; botão corta-corrente; bloqueador do travão de disco (motociclos).	Imobilizadores do motor; Localizadores GPS; Sensor de inclinação; Sensor de Intrusão; Autenticação biométrica; encriptação de sinais; Sequência de botões de segurança.

CAPÍTULO 3 – O PAPEL DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA NA PREVENÇÃO DO FURTO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS

3.1. Competências e atribuições da GNR

A GNR, conforme estabelecido na LOGNR, é uma força de segurança de natureza militar, constituída por um corpo especial de tropas e dotada de autonomia administrativa, com jurisdição em todo o território nacional. A Guarda está na dependência do membro do Governo responsável pelo MAI e tem como missão assegurar a legalidade democrática, garantir a segurança interna dos cidadãos e colaborar na execução da política de defesa nacional. Desta forma, constitui-se como uma instituição charneira, entre as Forças Armadas e as FSS (GNR, 2025b).

Não obstante os termos consagrados na Lei de Organização da Investigação Criminal (LOIC), apesar da investigação do tráfico e viciação de veículos³⁶ e a falsificação dos DUA³⁷ serem da competência reservada da Polícia Judiciária (PJ), em matéria de investigação criminal e de acordo com o art.º 8.º da referida lei, essa competência pode ser deferida na GNR.

De acordo com a alínea c) do n.º 1 do art.º 3.º da LOGNR, compete à GNR desempenhar funções no âmbito da prevenção criminal em geral, em coordenação com as demais FSS; a alínea h) refere que a Guarda deve participar no controlo da entrada e saída de pessoas e bens no território nacional e, por último, alínea j) do n.º 2 do mesmo artigo explana a imposição de manter o ponto de contacto nacional para intercâmbio internacional de informações criminais dos fenómenos do contexto automóvel com repercussões transfronteiriças. Dado este enquadramento, podemos afirmar a relevância das atribuições da GNR no âmbito da prevenção do furto de veículos motorizados que constitui o objeto de análise deste TIA. Neste contexto, a Guarda assume um papel fundamental na prevenção deste tipo de crime, procurando atuar de forma eficaz através do alinhamento das suas ações com as orientações estabelecidas ao nível das diretrizes da União Europeia (UE).

Segundo GNR (2022), a UE fixou as prioridades criminais para o ciclo 2022/2025, no âmbito do combate à criminalidade internacional, nas quais se encontra o crime contra a propriedade “que visa dismantelar as redes criminosas envolvidas em furtos e roubos

³⁶ Cfr. a alínea m) do n.º 3 do art.º 7.º da LOIC.

³⁷ Cfr. o conceito de tráfico e viciação de veículo, previsto na alínea e) do n.º 3 do art.º 7.º da LOIC.

organizados, criminalidade automóvel” (p. 23), assumindo a GNR a coliderança a nível nacional.

3.1.1. Estrutura organizacional

A estrutura organizacional da GNR assenta num modelo hierárquico projetado para assegurar uma atuação eficaz em toda a sua área de jurisdição ao longo do território nacional. Ao nível distrital, a GNR encontra-se estruturada em CTer que se articulam³⁸ em Destacamentos Territoriais (DTER), que, por sua vez, coordenam a atuação dos Subdestacamentos Territoriais (SDTER) e dos Postos Territoriais (PTER). Estes constituem a atividade no terreno com responsabilidade direta sobre as ações de patrulhamento, policiamento de proximidade, fiscalizações e resposta a ocorrências na respetiva ZA. Esta divisão permite uma maior proximidade com a população e uma capacidade de resposta adequada às características de cada localidade.

Paralelamente à componente territorial, a GNR dispõe de uma estrutura funcional especializada, que assegura a resposta a fenómenos criminais complexos e ao desenvolvimento de programas estratégicos. Neste domínio e para o âmbito do TIA, destaca-se a Divisão de Policiamento Comunitário e Direitos Humanos (DPCDH)³⁹, integrada no Departamento de Operações. A DPCDH subdivide-se na Repartição de Policiamento Comunitário e na Repartição de Prevenção Criminal e Direitos Humanos e Elaborar e dispõe, de acordo com a alínea a) do art.º 14.º do Despacho n.º 8362/2024 de 25 de julho, de competência para “difundir e assegurar a coordenação e monitorização do cumprimento das diretivas e orientações, nas vertentes operativas e de informação, no quadro da atuação da Guarda”

As ações da DPCDH são frequentemente complementadas com informação recolhida, tratada e difundida pela Direção de Informações (DI), responsável pela produção de conhecimento estratégico sobre ameaças, riscos e tendências criminais. A DI constitui um vetor essencial na cadeia de decisão e planeamento, permitindo antecipar fenómenos emergentes e otimizar a alocação de meios.

Paralelamente, a Direção de Investigação Criminal (DIC) coordena e supervisiona a atividade de investigação desenvolvida pelos Núcleos de Investigação Criminal (NIC) e

³⁸ Cfr. a Portaria n.º 1450/2008, de 16 de dezembro, relativa à organização interna das unidades territoriais, especializadas, de representação e de intervenção e reserva da GNR.

³⁹ Vide Organograma do Departamento de Operações, Figura n.º 14, presente no Anexo A.

pelas unidades especializadas da GNR através do Divisão de Análise e de Investigação Criminal⁴⁰ e da Divisão de Criminalística e Ciências Forenses⁴¹.

3.2. Medidas e instrumentos de prevenção criminal

De acordo com Frontex (2023), os criminosos desmantelam os veículos, parcialmente ou totalmente, para facilitar o seu transporte transfronteiriço, tornando mais difícil o seu rastreio. Acrescenta que quando o objetivo é vender o veículo por inteiro para ser alvo de viciação, procuram atravessar as fronteiras antes que as autoridades locais sejam alertadas.

Como é sabido, desde 1985 foi implementado na Europa o espaço Schengen pelo Acordo de Schengen que tinha como objetivo eliminar gradualmente os controlos fronteiriços pelos países signatários, facilitando dessa forma a livre circulação de bens e pessoas (CUE, 2025). Esta livre circulação de bens e pessoas deu azo ao aumento da atividade criminosa dos GCO, sobretudo no furto de veículos motorizados.

Para combater este fenómeno foram criadas bases de dados partilhadas pelas autoridades com o objetivo de melhorar a cooperação policial (PE, 2025). Como refere o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), o seu objetivo é “prevenir, detetar e investigar crimes em toda a UE” (CUE, 2016). Constam na base de dados⁴² desenvolvida pela Organização Internacional de Polícia Criminal (INTERPOL), cerca de 12 milhões de veículos, dos quais incluem-se “carros, camiões, motociclos, atrelados, caravanas, autocarros furtados e os seus componentes” (INTERPOL, 2024a).

De acordo com o Sistema de Segurança Interna (SSI, 2025a), devido à localização geográfica de Portugal, enquanto ponto mais ocidental da Europa continental, faz do país uma das regiões com maior número de rotas⁴³, tanto para negócios lícitos como para negócios ilícitos.

Neste âmbito, consta no Decreto-Lei n.º 10/2020 de 11 de março, a orgânica da estrutura de um Ponto Único de Contacto para a Cooperação Policial Internacional (PUC-CPI), que se traduz num centro operacional responsável pela coordenação policial internacional. Como é referido em SSI (2025b), este centro funciona na dependência e sob coordenação do secretário-geral do SSI, o PUC-CPI tem um gabinete de gestão constituído por elementos da GNR, da PSP e da PJ. A GNR (2020, p. 64) reforça que “a prevenção e a

⁴⁰ Cfr. art.º 17.º do Despacho n.º 8362/2024 de 25 de julho.

⁴¹ Cfr. art.º 18.º do Despacho n.º 8362/2024 de 25 de julho.

⁴² Cfr. INTERPOL (2024a), no ano de 2023 foram recuperados cerca de 226 mil veículos motorizados, com recurso à base de dados.

⁴³ Cfr. Figura n.º 15, presente no Anexo B.

repressão dos fenómenos criminais, riscos e ameaças hodiernos impõem um reforço da cooperação internacional e uma coordenação cada vez mais próxima e eficaz das FSS, interna e externamente”.

3.2.1. Projeto INVEX

De acordo com a INTERPOL (2024a), o crime automóvel transnacional exige uma modernização contínua ao nível tecnológico, para tal é essencial que as FSS adotem as ferramentas desenvolvidas ao nível internacional. A INTERPOL, para além de “assegurar e desenvolver a assistência recíproca entre todas as autoridades de polícia criminal no quadro da legislação existente nos diferentes países e no espírito da Declaração Universal dos Direitos do Homem”⁴⁴, procura estabelecer uma estreita colaboração com o setor privado da indústria automóvel com o propósito de impulsionar a segurança automóvel. Neste sentido, foi criado o Projeto INVEX que constitui uma das mais relevantes iniciativas de cooperação internacional na prevenção e repressão do furto e tráfico de veículos motorizados. Esta plataforma tem como finalidade primordial facilitar a troca segura de dados entre os organismos policiais dos Estados membros da INTERPOL e os fabricantes de automóveis.

O projeto INVEX sustenta uma plataforma designada por Dados de Veículos – *Research International (FADA-RI)*⁴⁵, que tem como objetivo de reforçar as iniciativas já existentes e melhorar o apoio às autoridades dos países membros (incluindo Portugal e a GNR), na identificação de veículos alvo da prática de furtos, roubos e viciação. Consiste numa plataforma centralizada de identificação de veículos motorizados, lançada em 2021 que fornece informações sobre veículos de fabrico exclusivamente alemão, como a Audi, BMW, Porsche, Volkswagen, Opel e Mercedes-Benz (INTERPOL, 2022).

De acordo com INTERPOL (2022), a plataforma permite que as autoridades competentes tenham acesso a informações técnicas dos veículos e ao histórico de produção, como é o caso dos números de série presentes em diversos componentes⁴⁶ do veículo e o VIN do chassis. Através da comparação destes números, é possível comprovar a autenticidade do veículo.

A participação da Guarda neste tipo de iniciativas internacionais constitui uma das grandes linhas de orientação estratégica da instituição (GNR, 2020), ao afirmar que a “manutenção do esforço de cooperação e participação em iniciativas e organizações de nível

⁴⁴ Cfr. o art.º 2.º do Estatuto da INTERPOL (INTERPOL, 2024b).

⁴⁵ FADA é um acrónimo que provém do alemão “*Fahrzeugdaten*” que significa dados do veículo.

⁴⁶ Componentes como os cintos de segurança, vidros, sistema de escape, motor e respetivos periféricos possuem número de identificação própria que por sua vez estão associados ao VIN.

internacional, nomeadamente da INTERPOL (...) como forma de promover o intercâmbio de informação, investigação, formação e boas práticas em prol da segurança global” (p. 64).

3.2.2. Plataforma EuVID e ARGOS

Tendo em conta que a evolução do *modus operandi* dos GCO que praticam este tipo de criminalidade ser altamente móvel, operando a nível transnacional, importa salientar que, de acordo com o Plano de Atividades (PA) da GNR 2024 (GNR, 2023a), a Guarda tem vindo a colaborar com a Agência da União Europeia para a Cooperação Policial (EUROPOL) através de uma iniciativa coordenada internacionalmente pela EUROPOL e a nível nacional pelo GSGSSI. Esta colaboração é designada por *European Multidisciplinary Platform Against Criminal Threats* (EMPACT) e tem como prioridade combater a criminalidade organizada contra a propriedade, concentrando os esforços no desmantelamento dos grupos de criminalidade organizada de elevada mobilidade, que efetuam roubos e furtos organizados em toda a UE.

Neste sentido, foi desenvolvida a plataforma *European Vehicle Identification Database* (EuVID), uma ferramenta operacional destinada única e exclusivamente para as forças de segurança. A EuVID facilita a identificação de veículos e documentos relacionados com o mesmo, pois permite a diferenciação entre os modelos produzidos em países diferentes. Apresenta um catálogo de chaves de veículos e um guia para investigação de crimes relacionados com veículos motorizados.

A plataforma ARGOS, criada em 1984, constitui uma base de dados que, à data, reúne informação sobre mais de uma centena de milhões de automóveis, com de dados alimentados por entidades públicas, companhias de seguros, fabricantes de automóveis (ARGOS, 2013). Esta ferramenta permite que as autoridades autorizadas⁴⁷ tenham rápido acesso à informação através de uma interface disponibilizada no próprio site da ARGOS. A estreita colaboração entre a ARGOS e a GNR foi celebrada através de protocolo entre as entidades na qual foram estabelecidos alguns princípios gerais para garantir um bom funcionamento do sistema de forma a proporcionar “uma melhor capacidade no combate a este tipo de criminalidade” (ARGOS, 2013, p. 3).

⁴⁷ Esta colaboração é realizada com as autoridades policiais, judiciais e alfandegárias (ARGOS, 2013).

3.3. Modelos de Policiamento e os Sistemas de Informação

A Lei de Segurança Interna (LSI) estabelece que “a cessação da atividade de empresas, grupos, organizações ou associações que se dediquem ao terrorismo ou à criminalidade violenta ou altamente organizada” são medidas especiais de polícia⁴⁸.

A nível nacional, a prática dos crimes relacionados com o furto de veículos deve ser encarada pela GNR como “uma ação globalmente estruturada e coordenada” (CDF, 2021, p. 45). Para tal acontecer de forma eficaz, é fundamental haver o intercâmbio de dados com a PSP, PJ e autoridades alfandegárias através da partilha de informações entre as entidades nas respetivas ZA e intensificar o policiamento nas zonas mais críticas.

É sabido que a prevenção e a repressão da criminalidade requerem o processamento eficiente de um grande volume de informação, que requer às FSS uma elevada capacidade na recolha, análise e interpretação dos mesmos (Garicano & Heaton, 2006). Com este intuito, foi criada uma base de dados da GNR designada por Sistema Integrado de Informações Operacionais de Polícia⁴⁹ (SIIOP), que tem por finalidade organizar e manter atualizada a informação necessária ao exercício das missões da instituição⁵⁰. Este sistema tem sofrido atualizações de modo a tornar o sistema mais eficiente, alinhado com a orientação estratégica de racionalização e modernização da Guarda, pois considera o SIIOP uma ferramenta “imprescindível para garantir um serviço de excelência, maior capacidade operacional, de prevenção e combate à criminalidade, ao mesmo tempo que potencia a interoperabilidade entre os sistemas dos vários parceiros, que contribuem para a segurança nacional e internacional” (GNR, 2020, p. 62).

Acrescenta GNR (2020), que o SIIOP se materializa por um repositório único de informações, centralizado e desenvolvido para todo o dispositivo da Guarda, que através da informação recolhida em todo o dispositivo, possibilita a prevenção criminal através das capacidades de Mapeamento do Crime⁵¹ (*Crime Mapping*), Análise Preditiva⁵² (*Predictive Analysis*) e de Policiamento Orientado pelas Informações⁵³ (POI) (*Intelligence-led policing*) que são conceitos presentes no âmbito policial.

⁴⁸ Cfr. a alínea h) do art.º 29.º da LSI.

⁴⁹ Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 2/95 de 25 de janeiro.

⁵⁰ Cfr. o art.º 1.º do Decreto-Lei n.º 2/95 de 25 de janeiro.

⁵¹ Mapeamento do Crime: Técnica que permite a representação dos dados em mapas digitais, como por exemplo os mapas de calor e os mapas de pontos (Bowers & Johnson, 2014).

⁵² Análise Preditiva: algoritmos utilizados para fazer previsões sobre determinadas matérias, bem como a sua aplicabilidade (Ratcliffe, 2016).

⁵³ Existem outros autores que adotam a designação de “policiamento guiado pelas informações” ou de “policiamento orientado pela inteligência”.

O POI surgiu após o estudo dos conceitos anteriores, em que se determinou que é possível adotar uma metodologia de policiamento para um determinado fenómeno criminal, que resultará numa atuação policial de maior eficácia e mais qualificada (Moleirinho, 2018). Teve origem após um aumento acentuado de crimes contra o património (roubos e furtos de e em veículos) no Reino Unido, “numa altura em que os orçamentos e os efetivos daquela polícia estavam a sofrer cortes” (Moleirinho, 2018, p.106).

Previamente, o modelo de policiamento predominante nas forças de segurança era o Policiamento Orientado para os Problemas (POP) que fracionava em quatro etapas, identificar o ilícito, analisar, reagir, e, por fim, avaliar a atuação. Este tipo de policiamento é considerado proativo em que “predominam os fins sobre os meios, isto é, utilizam-se diferentes meios com o objetivo principal de resolver os problemas, não seguindo modelos típicos de ação” (Araújo, 2018, p. 36).

Segundo Ratcliffe (2016), existem os modelos de policiamento tradicionais o reativos e os modelos de policiamento preventivo apresentados no quadro *infra* (Quadro n.º 2).

Quadro n.º 2 - Modelos de Policiamento

Modelos de Policiamento		
	Designação	Aplicação
Modelo Tradicional ou Reativo	Tradicional ou Reativo	Resposta a emergências
	Comunitário	Através de parcerias e presenças
	Orientado para os Problemas	Resolução de incidentes/ocorrências
Modelo Preventivo	Orientado pelas Informações	Análise de informação da criminalidade mais recorrente
	Preditivo	Implementação de algoritmos que criam previsões
	Baseado em evidências	Métodos científicos de avaliação

Fonte: Adaptado de Ratcliffe (2016)

Na opinião de Moleirinho (2018), as autoridades estão a procurar adotar o modelo de proximidade à comunidade de forma a aumentar o sentimento de segurança na população. Acrescenta que diversos estudos “revelam que hoje os métodos tradicionais de combate às incivildades e à criminalidade, nomeadamente aqueles que recorrem ao reforço da estrutura policial e ao aumento das penas, não têm tido o sucesso que seria expectável” (p. 102). O conceito de Policiamento de Proximidade, segundo GNR (2023b), consiste, na vontade política que, em termos estratégicos, se pretende associar às polícias, numa imagem

amigável, capaz de resolver os problemas da ordem pública e de segurança, através da presença de elementos policiais no terreno. Desta forma, uma das principais estratégias da GNR na prevenção criminal relaciona-se com a aproximação social com os cidadãos.

Este modelo de policiamento numa vertente mais preventiva, vai de encontro com CDF (2021), que refere os militares durante um policiamento de incidência rodoviária terão que redobrar o interesse para esta realidade, advindo à Guarda “uma responsabilidade acrescida que decorre da sua implantação nacional” (pp. 13-14). Em suma, a fiscalização a uma viatura, não se deve restringir aqueles que são os documentos do condutor e do veículo, deve-se alargar a fiscalização ao observar e verificar todos os elementos identificativos da carroçaria/chassi, privilegiando a deteção de indícios de viciação através da análise documental e respetivo VIN.

PARTE II – ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO E TRABALHO DE CAMPO

CAPÍTULO 4 - METODOLOGIA, MÉTODOS E MATERIAIS

Finalizados os capítulos da Parte I relativos ao enquadramento teórico, segue-se o enquadramento metodológico. Este capítulo tem como finalidade apresentar a metodologia, métodos e materiais utilizados na realização do presente TIA. Numa investigação de cariz científico, a metodologia tem um papel fundamental na confiabilidade dos resultados obtidos pois o investigador utiliza várias fontes como forma de obtenção de informação (Santos et al., 2019). O autor acrescenta que o recurso a métodos científicos valoriza o estudo pela comunidade científica, uma vez que resultou de uma síntese de ideias que se verificam os com factos aplicados através da experimentação.

Como é sabido, (Bloise, 2020), numa investigação é necessário ter uma perspetiva fora do senso comum e procurar conhecimento científico e filosófico, sendo que a metodologia é o processo que organiza toda essa pesquisa, orientando os traços gerais do estudo a fim de alcançar os objetivos propostos pelo investigador.

Neste sentido, o presente capítulo subdivide-se em cinco subcapítulos que abordar o modelo de análise objetivos de investigação, o método de abordagem e procedimento metodológico, os métodos e técnicas de recolha de dados e entrevistas, a amostragem e, por último, as técnicas de tratamento e análise de dados.

4.1. Modelo de análise e objetivos de investigação

Segundo Gil (2008), uma investigação deve ter na sua origem uma pergunta de partida (PP) a qual servirá como guia para todo o processo de pesquisa. A PP deve estar obrigatoriamente relacionada com o tema em estudo e deve ser formulada reunindo características como a clareza, a univocidade, a concisão, a relevância, a exequibilidade e a compacidade de ser compreensiva ou explicativa (Rosado, 2017). Neste sentido e diretamente alinhada com o OG estabelecido na introdução do presente TIA, foi definida como PP: “Qual é o papel da GNR na prevenção do crime de furto de veículos motorizados?”.

Fortin (2009) considera que é necessário delimitar e especificar determinados aspetos para subdividir e direccionar o estudo. Segundo Rosado (2017), a PP deve ser repartida em

“questões de cariz mais limitado, dispostas em setores de análise que estão circunscritos no domínio da área da pergunta de partida” (p. 122).

Desta forma e com a finalidade do autor alcançar a resposta à PP apresentada, foram definidas as seguintes perguntas derivadas (PD):

- PD1: Quais foram as principais medidas e estratégias adotadas pelo CTerSETÚBAL na prevenção do furto de veículos motorizados?;
- PD2: De que forma as medidas e estratégias implementadas pelo CTerSETÚBAL têm contribuído para a redução do furto de veículos motorizados?;
- PD3: Como tem evoluído o número de furtos de veículos motorizados na ZA do CTerSETÚBAL de 2019 a 2024? Existem tendências e padrões identificáveis?;
- PD4: Quais são os principais desafios enfrentados pelo CTerSETÚBAL na prevenção e combate ao furto de veículos motorizados?.

O quadro *infra* (Quadro n.º 3) oferece uma visualização estruturada da correlação entre os objetivos da investigação e as questões da investigação. Essa relação é essencial para garantir a coerência e a lógica do processo, assegurando que cada pergunta contribua diretamente para o alcance dos objetivos definidos.

Quadro n.º 3 - Modelo de análise da investigação

OG	Compreender o papel da GNR na prevenção do crime de furto de veículos motorizados.	PP	Qual é o papel da GNR na prevenção do crime de furto de veículos motorizados?
OE1	Perceber o impacto das medidas e estratégias de prevenção adotadas pelo CTerSETÚBAL na redução do furto de veículos motorizados.	PD1	De que forma as medidas e estratégias implementadas pelo CTerSETÚBAL têm contribuído para a redução do furto de veículos motorizados?
OE2	Identificar as principais estratégias de prevenção implementadas pelo CTerSETÚBAL face à promoção do sentimento de segurança da população local.	PD2	Quais foram as principais estratégias adotadas pelo CTerSETÚBAL para combater o crime de furto de veículos motorizados?
OE3	Analisar a evolução do furto de veículos motorizados na ZA do CTerSETÚBAL no período de 2019 a 2024, identificando tendências e padrões.	PD3	Como tem evoluído o número de furtos de veículos motorizados na ZA do CTerSETÚBAL entre de 2019 a 2024? Existem tendências e padrões identificáveis?
OE4	Identificar os principais desafios enfrentados pelo CTerSETÚBAL na prevenção furto de veículos motorizados.	PD4	Quais são os principais desafios enfrentados pelo CTerSETÚBAL na prevenção e combate ao furto de veículos motorizados?

4.1.1. Hipóteses de Investigação

De forma a orientar a investigação numa fase inicial e prever a confirmação dos resultados esperados, num processo de investigação é possível formular hipóteses de investigação (HI). A formulação das HI permite o alinhamento de respostas prováveis e provisórias para a PP, designada por hipótese de investigação da pergunta de partida (HI_{pp}) e para as PD que irão ser exploradas no decorrer do processo de investigação, designadas por hipóteses de investigação das perguntas derivadas (HI_{pd}) (Rosado, 2017). Refere Flick (2012) que as hipóteses formuladas devem ter em consideração os meios disponíveis para a investigação e carecem de ser claras e específicas.

Com este objetivo foram definidas as seguintes HI para as questões de investigação numa primeira fase do estudo, conforme o quadro *infra* (Quadro n.º 4).

Quadro n.º 4 - Hipóteses de Investigação

PP	Qual é o papel da GNR na prevenção do crime de furto de veículos motorizados?
HI_{pp}	A GNR tem um papel fundamental na prevenção do crime de furto de veículos motorizados, em colaboração com as restantes FSS.
PD1	De que forma as medidas e estratégias implementadas pelo CTerSETÚBAL têm contribuído para a redução do furto de veículos motorizados?
HI_{pd1}	As medidas de prevenção e repressão implementadas pelo CTerSETÚBAL têm sido eficazes e potenciaram de certa forma o sentimento de segurança na população em geral.
PD2	Quais foram as principais estratégias adotadas pelo CTerSETÚBAL para combater o crime de furto de veículos motorizados?
HI_{pd2}	As principais estratégias adotadas pelo CTerSETÚBAL para combater o crime de furto de veículos motorizados foram o aumento do policiamento de proximidade e a implementação de medidas fruto de diretrizes europeias.
PD3	Como tem evoluído o número de furtos de veículos motorizados na ZA do CTerSETÚBAL entre de 2019 a 2024? Existem tendências e padrões identificáveis?
HI_{pd3}	Ao longo dos anos o número de registos de furtos de veículos motorizados tem vindo a decrescer, no entanto, existe um padrão que se repete.
PD4	Quais são os principais desafios enfrentados pelo CTerSETÚBAL na prevenção e combate ao furto de veículos motorizados?
HI_{pd4}	As principais dificuldades e desafios enfrentados pelo CTerSETÚBAL no combate ao furto de veículos motorizados têm sido a falta de efetivo e a constante evolução do <i>modus operandi</i> dos criminosos.

4.2. Método de abordagem e procedimento metodológico

Para Creswell e Creswell (2021), o método de abordagem de uma investigação relaciona-se com o conjunto de atividades realizadas na recolha de dados e na escolha dos instrumentos utilizados para o tratamento dos mesmos. Na opinião de Marconi e Lakatos

(2017), o investigador pode adotar quatro métodos diferentes, nomeadamente, o método indutivo, dedutivo, hipotético-dedutivo e, por último, o método dialético. Nesta linha, esta investigação baseou-se num estudo não experimental, descritivo de estudo de caso e foi adotado o raciocínio hipotético-dedutivo (através da verificação de hipóteses), “que se alicerça no levantamento de conjecturas que relacionam e explicam os fenómenos em estudo” (Rosado, 2017, p. 118). Em conformidade com Gil (2008), o investigador procura encontrar evidências empíricas que confirmem as hipóteses que formulou.

Rosado (2017) considera que, “em função do problema que se pretende investigar, deverão ser adotados uma determinada estratégia de investigação (quantitativa, qualitativa ou mista)” (p. 119). Sendo esta uma investigação de índole científico e de uma temática algo delicada, decidiu-se seguir uma estratégia de investigação mista para atingir com sucesso os objetivos propostos na fase de imersão do presente estudo.

4.3. Métodos e técnicas de recolha de dados e entrevistas

De acordo com Fortin (2009), perante uma investigação deve-se escolher o método de recolha de dados que se adapta melhor à temática em estudo, devendo recorrer a diversas fontes, de forma a alargar o conhecimento e a garantir uma melhor fundamentação da investigação. No que concerne às técnicas de recolha de dados, Freixo (2011) distingue a entrevista, o inquérito e a observação.

No presente TIA, foram utilizadas técnicas de pesquisa e análise documental e de conteúdo, estatística descritiva dos dados trabalhados no âmbito do contexto real do furto de veículos motorizados naquele que é o estudo de caso do TIA, o CTerSETÚBAL. Recorreu-se ainda a fontes OSINT, tais como relatórios de matéria de segurança interna, conferências, legislação e comunicados.

O processo de recolha de dados iniciou-se desde cedo, numa fase embrionária do TIA, através de fontes primárias, secundárias e terciárias. Para Freixo (2011), as fontes primárias, ao contrário das fontes secundárias e terciárias, consistem em documentos que não foram alvo de interpretação e análise por parte de outros autores. Rosado (2017, p. 124) acrescenta que ao nível da pesquisa de recursos documentais, bibliográficos e estatísticos, existem bases de dados científicas que “muito ajudam os pesquisadores na procura de informações úteis, em tempo oportuno, no regular desenvolvimento dos seus trabalhos”.

Neste contexto, recorreu-se a várias fontes primárias, tais como a legislação e os relatórios. A recolha de dados internos mais específicos foi realizada através de um pedido

formal, direcionado ao CTerSETÚBAL, à Direção de Investigação Criminal (DIC) e à DI. Quanto aos dados obtidos em fontes secundárias, foram utilizados livros, artigos publicados em revistas e jornais científicos, documentários e conferências (através da visualização online).

Ao nível da pesquisa documental, para além de livros em bibliotecas físicas, utilizou-se bases de dados científicas digitais quer a nível nacional, quer a nível internacional. Designadamente, foram utilizadas as seguintes: o Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal (RCAAP), a o portal estatístico da Fundação Francisco Manuel dos Santos (PORDATA), a Plataforma EBSCO, o Instituto Nacional de Estatística (INE), o *Journal Storage* (JSTOR), o Google Scholar e, por último, a base de dados Scopus.

Parte dos artigos científicos utilizados no enquadramento teórico estão publicados em jornais científicos que podem ser classificados em quartis com base no seu impacto e visibilidade, normalmente avaliados através de métricas que medem a relevância das publicações (García et al. 2011). De acordo com Putri et al. (2023), estes quartis (Q) são divididos em quatro categorias designados, por Q1, Q2, Q3 e Q4, de modo que cada parte represente 25% da amostra, respetivamente. Neste sentido, o quartil com maior valor científico é o Q1, pois engloba os jornais com maior impacto na área científica e com maior número de citações. Já o Q2 é atribuído a jornais de boa qualidade científica, mas com uma influência inferior ao Q1. Passando para o Q3, são normalmente atribuídos a revistas mais especializadas ou de recente entrada no âmbito científico. Por último, o Q4 engloba os jornais com menor visibilidade e publicações mais recentes sem impacto.

Segundo Putri et al. (2023) e García et al. (2011), o índice h é uma métrica que avalia simultaneamente a produtividade e o impacto científico de uma revista, indicando o número de artigos que foram citados pelo menos esse mesmo número de vezes. Já o fator de impacto mede a média de citações que os artigos de uma revista receberam nos dois anos anteriores. O fator de impacto é expresso numericamente e, de um modo geral, quanto mais elevado for o seu valor, maior é a influência e o reconhecimento da revista no seu campo científico.

Ambos os indicadores são utilizados para avaliar a qualidade e a influência de revistas científicas nas respetivas áreas de conhecimento, com maior rigor, de forma a justificar a seleção das fontes bibliográficas utilizadas ao longo da investigação (Putri et al., 2023).

Considerando a área científica de Criminologia e Penologia, foi elaborado o quadro *infra* que representa a classificação dos jornais utilizados⁵⁴ no presente TIA.

Quadro n.º 5 - Classificação dos jornais e revistas científicas

Jornal/Revista	Quartil (Q)	Índice h	Fator de Impacto
<i>Security Journal</i>	Q2	36	1.79
<i>Journal of Crime & Justice</i>	Q2	36	1.42
<i>International Journal of Risk, Security and Crime Prevention</i>	Q1	31	N/A
<i>Trends & Issues in Crime and Criminal Justice</i>	Q1	20	2.0
<i>Centre for Economic Policy Research</i>	Q1	88	N/A
<i>Justice Quarterly</i>	Q1	105	2.6
<i>The Economic Journal</i>	Q1	185	4.5
<i>Criminal Justice and Behavior</i>	Q1	112	2.1

Ainda na fase de sistematização, foram realizadas técnicas de recolha de dados não documentais, por meio de observação não participante⁵⁵ (indireta) e da realização de 16 entrevistas. Embora, numa fase inicial do trabalho de campo, o autor tivesse a intenção de um número maior de entrevistas, este número de entrevistas revelou-se suficiente para atingir a saturação, uma vez que, conforme é referido pela literatura, “quando as entrevistas já não produzem mais informações consideradas pertinentes (...) opta por encerrar esse instrumento de recolha de dados” (Rosado, 2017, p. 126). As entrevistas foram estruturadas com uma sequência de perguntas fechadas e uma pergunta aberta que tiveram como finalidade a obtenção de informações julgadas necessárias para posterior análise do seu conteúdo de modo a contribuir para atingir os objetivos de investigação estabelecidos para a discussão de resultados.

⁵⁴ A consulta da classificação pode ser feita através da plataforma online *SCImago Journal Rank* (SJR) para a área científica do Direito e através do *Journal Citation Reports* (JCR) para a área científica da Criminologia e Penologia.

⁵⁵ Na observação não participante, o investigador não está fisicamente presente durante a ocorrência dos eventos e obtém informações por meio de registos, como vídeos, áudios, fotografias ou documentos.

Tendo em conta a necessidade de entrevistar grupos amostrais⁵⁶ com diferentes perspetivas, foram elaborados dois tipos de guiões de entrevista distintos⁵⁷. O guião de entrevista do tipo A, dirigido a militares da instituição em estudo, doravante designados por entrevistados através do guião de entrevista do Tipo A (EA), é constituído por nove perguntas fechadas e uma pergunta aberta. Já o guião de entrevista do tipo B foi direcionado a entidades externas à GNR, doravante designados por entrevistados através do guião de entrevista do Tipo B (EB), e integra sete perguntas fechadas e uma pergunta aberta.

Foram estabelecidos, previamente, contactos via internet através do correio eletrónico institucional e via telefónica para agendar as entrevistas presenciais, facultou-se aos entrevistados a carta de apresentação (presente no Apêndice A) para melhor contextualização da investigação.

4.4. Amostragem

Considerando que o OG do presente TIA é compreender o papel da GNR na prevenção do crime de furto de veículos motorizados, decidiu-se incidir numa amostra com conhecimento na matéria. Segundo Rosado (2017), a construção da amostra é um passo fundamental no processo de investigação. Neste sentido e visto que o estudo incidiu no CTerSETÚBAL, foi adotado o método de amostragem não probabilístico ou não aleatório, na medida em que existiu uma escolha de todos os intervenientes que constituíram a amostra (Rosado, 2017), garantindo que os participantes satisfizessem as exigências da investigação.

Assim sendo, foram entrevistados um total de dez militares da GNR com funções de comando ou chefia na ZA. Através dos dados fornecidos pela DIC, o investigador optou por seleccionar o respetivo Comandante (Cmdt) dos oito PTer com maior Número Único Identificador de Processo Crime (NUIPC) de furto de veículos motorizados no CTer, o Cmdt do SDTerCCAPARICA e o Chefe da Secção de Operações, Treino e Relações Públicas (SOTRP).

Tendo em vista a obtenção de uma perspetiva exterior à Guarda, revelou-se oportuno entrevistar entidades mediadoras com responsabilidade complementar à prevenção deste crime. De acordo com Rosado (2017, p. 128), as entidades mediadoras são “variáveis que possibilitam explicações mais robustas” sobre o conteúdo analisado num estudo científico.

⁵⁶ Cfr. Seleção e caracterização dos entrevistados do Guião do Tipo A e do Tipo B, presentes, respetivamente no Quadro n.º 24 e n.º 25, do Apêndice E.

⁵⁷ Cfr. as sinopses da relação entre as perguntas derivadas e as questões de entrevista, presentes nos Quadros n.º 26 e n.º 27, do Apêndice F.

Apesar da intenção de entrevistar os presidentes das Câmaras Municipais e das Juntas de Freguesias das ZA referidas anteriormente, apenas foi conduzida uma entrevista a um presidente da Câmara e a duas entidades da Junta de Freguesia. Em acréscimo, foram entrevistados os presidentes do Observatório de Segurança Interna (OSI), do Observatório de Segurança, Criminalidade Organizada e Terrorismo (OSCOT) e a um agente do Gabinete da PUC-CPI da INTERPOL.

4.5. Técnicas de tratamento e análise de dados

A análise de dados é um processo da investigação em que o investigador procura interpretar, relacionar e discutir os resultados de forma a recolher aquelas que são as informações fundamentais para as conclusões da investigação (Creswell & Creswell 2021).

Sendo as entrevistas de resposta a perguntas maioritariamente fechadas, após a transcrição das entrevistas, foi necessário filtrar o conteúdo para uma compreensão adequada dos pontos e ideias principais das respostas transmitidas pelos entrevistados.

Através das sinopses da relação entre as PD e as questões de entrevista referidas anteriormente, foi possível analisar os dados e testar as HI apresentadas anteriormente no Quadro n.º 2. Mediante esta análise foi possível alinhar os resultados obtidos com os objetivos e questões de investigação que delimitaram o estudo, numa fase inicial do TIA.

Quanto aos dados quantitativos fornecidos pelas entidades mencionadas nos subcapítulos *supra* que permitiram identificar certos padrões e verificar critérios que resultam numa maior incidência da prática criminal em estudo. Devido à complexidade e grande volume de informação, optou-se por utilizar os *softwares Microsoft Power BI Desktop e Microsoft Excel* para o tratamento de dados e elaboração das figuras que se encontram nos Apêndices I e J.

CAPÍTULO 5 - APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS

Este capítulo tem como finalidade apresentar e discutir as respostas obtidas através dos inquéritos por entrevistas, realizadas a partir das questões presentes nos dois distintos guíões de entrevista⁵⁸ (Tipo A e Tipo B) conforme explicado no capítulo 5. Segundo Rosado (2017), este processo insere-se na última fase de um estudo científico e “materializa tanto quanto possível a visão inicial que o investigador tinha para a investigação, espelhando assim os resultados obtidos” (p. 121).

Depois de uma atenta análise às respostas obtidas⁵⁹, tenciona-se estabelecer uma correlação entre as mesmas, procurando identificar os segmentos de resposta com pontos comuns, em concordância com a revisão da literatura.

5.1. Apresentação de resultados

Neste subcapítulo procedeu-se à organização e sistematização dos dados recolhidos através das entrevistas realizadas aos diferentes grupos de participantes. Foram elaborados quadros de síntese que agregam os tópicos mais relevantes e recorrentes mencionados pelos entrevistados em resposta a cada uma das questões do guião. Esta apresentação visa proporcionar uma leitura estruturada para facilitar a análise e discussão de resultados que se encontra no subcapítulo seguinte, relacionando-os com a análise estatística⁶⁰.

5.1.1. Guião de Entrevista do Tipo A

Quadro n.º 6 - Resultados da questão n.º 1 do Guião de Entrevista do Tipo A

1. Quais são as principais ações que têm sido implementadas para prevenir o furto de veículos motorizados? Existem medidas específicas direcionadas a determinados tipos de veículos ou locais?											
Argumentos Principais	EA1	EA2	EA3	EA4	EA5	EA6	EA7	EA8	EA9	EA10	Total
Aumento do patrulhamento/visibilidade nas zonas vulneráveis	X		X	X	X	X			X		6/10
Permanência em locais mais sensíveis (pouca luminosidade, pouca afluência de pessoas, fronteiras entre as ZA dos Pter)		X				X					2/10
Planeamento de operações de fiscalização rodoviária		X			X			X		X	4/10

⁵⁸ Cfr. Apêndice C e D, respetivamente para os Guiões de Entrevista do Tipo A e do Tipo B.

⁵⁹ As respostas completas encontram-se, na sua íntegra, disponibilizadas nos Apêndices G e H.

⁶⁰ Análise estatística presente nas Figuras n.º 3 a 7, nos Apêndices I e J.

Argumentos Principais	EA1	EA2	EA3	EA4	EA5	EA6	EA7	EA8	EA9	EA10	Total
Campanhas/Ações de sensibilização					X	X	X				3/10
Partilha de informações/Colaboração entre diferentes U/E/O e entre FSS						X					1/10
Traçar um perfil dos modelos de veículos com maior risco de serem furtados	X				X	X				X	4/10
Policimento com base nas informações (direcionamento eficiente das PO)						X		X	X	X	4/10

Quadro n.º 7 - Resultados da questão n.º 2 do Guião de Entrevista do Tipo A

2. Na sua opinião, o tipo de policiamento que tem sido aplicado no CTERSETÚBAL estão a ser eficazes na prevenção do furto de veículos motorizados? Porquê?											
Argumentos Principais	EA1	EA2	EA3	EA4	EA5	EA6	EA7	EA8	EA9	EA10	Total
Diminuição do número de furtos de veículos motorizados	X								X		2/10
Proatividade das PO	X	X			X	X	X				5/10
Patrulhamento de visibilidade			X	X	X	X	X			X	6/10
Reforço do patrulhamento nas zonas mais vulneráveis			X			X		X		X	4/10
Vigilância pelos NIC em locais estratégicos						X					1/10
Aumento da fiscalização								X			1/10

Quadro n.º 8 - Resultados da questão n.º 3 do Guião de Entrevista do Tipo A

3. Existem parcerias ou protocolos com outras entidades locais para reforçar a prevenção deste tipo de furto? Quais são os seus impactos práticos na identificação de suspeitos e recuperação de veículos?											
Argumentos Principais	EA1	EA2	EA3	EA4	EA5	EA6	EA7	EA8	EA9	EA10	Total
Não existem	X	X	X	X	X	X	X	X		X	9/10
Colaboração com entidades gestoras de vias									X		1/10
Articulação com os municípios para remoção de veículos abandonados ou suspeitos									X	X	2/10

Quadro n.º 9 - Resultados da questão n.º 4 do Guião de Entrevista do Tipo A

4. Com base na sua experiência, quais das estratégias adotadas demonstraram um impacto mais significativo na redução do furto de veículos motorizados? Se possível fundamente a sua resposta com exemplos concretos.											
Argumentos Principais	EA1	EA2	EA3	EA4	EA5	EA6	EA7	EA8	EA9	EA10	Total
Patrulhamento de visibilidade	X	X	X	X					X		5/10
Envolvência das equipas do NIC	X					X					2/10
Realização de operações		X			X			X			3/10
Intensificação do patrulhamento		X			X						2/10
Passagem regular das PO por arruamentos secundários, oficinas, parques de estacionamento, entre outros				X	X						2/10
Instalação de câmaras em locais de maior incidência						X				X	2/10
Campanhas/Ações de sensibilização							X				1/10
Formação específica para facultar melhor conhecimento aos militares								X			1/10
Partilha de informação									X		1/10
Melhoria na iluminação de zonas mais vulneráveis										X	1/10

Quadro n.º 10 - Resultados da questão n.º 5 do Guião de Entrevista do Tipo A

5. Do ponto de vista operacional, existem indicadores objetivos que demonstrem a eficácia das medidas implementadas (como por exemplo: taxas de recuperação de veículos, tempos médios de resposta, redução do número de furtos)?											
Argumentos Principais	EA1	EA2	EA3	EA4	EA5	EA6	EA7	EA8	EA9	EA10	Total
Redução do número de furtos	X		X						X	X	4/10
Partilha de informação		X									1/10
Não existem indicadores					X		X	X			3/10
Identificação e detenção de autores						X					1/10
Apreensão de objetos do crime						X					1/10
Recuperação de bens furtados						X					1/10
Tempo médio de resposta						X					1/10

Quadro n.º 11 - Resultados da questão n.º 6 do Guião de Entrevista do Tipo A

6. Há alguma estratégia que tenha sido modificada ou descontinuada por se revelar ineficaz? O que motivou essa decisão e que medidas foram adotadas para substituir a estratégia anterior?											
Argumentos Principais	EA1	EA2	EA3	EA4	EA5	EA6	EA7	EA8	EA9	EA10	Total
Não houve nenhuma estratégia alterada	X	X	X	X	X	X	X	X		X	9/10
Modelo de policiamento de repressão foi alterado para prevenção e policiamento de proximidade									X		1/10

Quadro n.º 12 - Resultados da questão n.º 7 do Guião de Entrevista do Tipo A

7. Considera que existem locais específicos, padrões sazonais ou horários em que este tipo de crime ocorre com maior frequência? A que se deve essas tendências e como influenciam a distribuição do efetivo e a alocação de recursos?											
Argumentos Principais	EA1	EA2	EA3	EA4	EA5	EA6	EA7	EA8	EA9	EA10	Total
Sem conhecimento								X			1/10
Período noturno	X		X	X		X	X		X	X	7/10
Locais pouco iluminados						X			X		2/10
Locais isolados						X			X	X	3/10
Bairros sociais		X									1/10
Limites da ZA dos Pter		X									1/10
Durante o verão				X	X	X					3/10
Fins de semana prolongados						X					1/10
Zonas balneares				X	X	X					3/10
Destinos turísticos						X					1/10
Centros comerciais						X					1/10
Áreas de lazer						X					1/10
Eventos de grande concentração de pessoas				X		X					2/10

Quadro n.º 13 - Resultados da questão n.º 8 do Guião de Entrevista do Tipo A

8. Na sua perspetiva, qual é o <i>modus operandi</i> utilizado pelos criminosos que tem originado maiores dificuldades à GNR no âmbito da prevenção e recuperação dos veículos?											
Argumentos Principais	EA1	EA2	EA3	EA4	EA5	EA6	EA7	EA8	EA9	EA10	Total
Rapidez no furto	X				X	X		X			4/10
Furto por oportunidade		X		X		X					3/10
Utilização dos veículos furtados para outros crimes		X					X				2/10
Abandono dos veículos furtados em locais isolados		X	X								2/10
Abandono dos veículos furtados em locais com muito movimento			X								1/10
Imprevisibilidade das ocorrências	X				X	X					3/10
<i>Carjacking</i>						X					1/10
Posterior falsificação de matrículas e documentos								X			1/10
Desmantelamento do veículo							X				1/10
GCO										X	1/10
Utilização de chaves falsas ou outras tecnologias de abertura e de ignição									X	X	2/10

Quadro n.º 14 - Resultados da questão n.º 9 do Guião de Entrevista do Tipo A

9. Quais são os principais desafios operacionais na prevenção e combate ao furto de veículos motorizados? A falta de recursos (humanos, tecnológicos, materiais) tem sido um obstáculo significativo? Como poderia ser melhorado esse aspeto?											
Argumentos Principais	EA1	EA2	EA3	EA4	EA5	EA6	EA7	EA8	EA9	EA10	Total
Falta de recursos humanos	X	X	X	X	X	X	X		X	X	9/10
Falta de materiais/equipamentos adequados	X	X		X	X	X	X	X	X	X	9/10
Aumento da população local e de veículos em circulação			X								1/10
Imprevisibilidade das ocorrências					X	X				X	3/10
Ausência de um padrão					X						1/10
Adaptação constante do <i>modus operandi</i>					X	X					2/10
Extensão territorial					X						1/10
Falta de formação adequada						X		X			2/10

Quadro n.º 15 - Resultados da questão n.º 10 do Guião de Entrevista do Tipo A

10. Há alguma sugestão ou contributo adicional, que não tenha sido abordado nas questões anteriores, que considere relevante para melhorar a atuação da GNR?											
Argumentos Principais	EA1	EA2	EA3	EA4	EA5	EA6	EA7	EA8	EA9	EA10	Total
Nada a acrescentar	X		X	X	X			X		X	6/10
Melhorar a formação nos cursos		X									1/10
Mais viaturas disponíveis nos Pter		X									1/10
Filtrar melhor os candidatos nas provas de seleção		X									1/10
Atualização contínua das estratégias de patrulhamento						X					1/10
Adaptação às novas tecnologias e <i>modus operandi</i>						X			X		2/10
Implementação de ferramentas com IA no âmbito da análise de dados						X					1/10
Estabelecer parcerias/protocolos de colaboração mais robustos com outras entidades						X					1/10
Melhorar alguns aspetos na legislação							X				1/10
Partilha de recursos e informações						X					1/10

5.1.2. Guião de Entrevista do Tipo B

Quadro n.º 16 - Resultados da questão n.º 1 do Guião de Entrevista do Tipo B

1. Na sua opinião, o furto de veículos motorizados é uma preocupação relevante na sua área de atuação? Como tem impactado a comunidade local?							
Argumentos Principais	EB1	EB2	EB3	EB4	EB5	EB6	Total
Não é um fenómeno preocupante	X		X			X	3/6
É um fenómeno preocupante		X		X	X		3/6
Aumento do sentimento de insegurança		X					1/6
Aumento do sentimento de injustiça social		X					1/6
Afeta a componente económica da população		X			X		2/6
Causa alarme social					X		1/6

Quadro n.º 17 - Resultados da questão n.º 2 do Guião de Entrevista do Tipo B

2. Com base no seu conhecimento, quais são os métodos mais comuns utilizados pelos criminosos para furto de veículos na sua área?							
Argumentos Principais	EB1	EB2	EB3	EB4	EB5	EB6	Total
Sem conhecimento	X		X	X			3/6
Furto de chaves		X					1/6
Duplicação de chaves					X		1/6
<i>Relay attack</i> (sistema <i>keyless</i>)		X					1/6
Clonagem da frequência		X			X		2/6
Dispositivos OBD-II		X					1/6
Arrombamento		X			X	X	3/6
Ligação direta		X			X	X	3/6
<i>Carjacking</i>		X					1/6

Quadro n.º 18 - Resultados da questão n.º 3 do Guião de Entrevista do Tipo B

3. Existe algum tipo de colaboração entre a sua entidade e a Guarda Nacional Republicana (GNR) para prevenir o furto de veículos motorizados? Como avalia essa cooperação?							
Argumentos Principais	EB1	EB2	EB3	EB4	EB5	EB6	Total
Existe colaboração	X	X		X	X	X	5/6
Não existe colaboração			X				1/6

Quadro n.º 19 - Resultados da questão n.º 4 do Guião de Entrevista do Tipo B

4. Existem locais que considera mais vulneráveis ao furto de veículos (ex.: parques de estacionamento públicos, zonas residenciais, áreas comerciais)? Por que razão?							
Argumentos Principais	EB1	EB2	EB3	EB4	EB5	EB6	Total
Sem conhecimento					X		1/6
Zonas residenciais	X	X					2/6
Bairros sociais	X						1/6
Parques públicos	X					X	2/6
Garagens de moradias		X					1/6
Áreas comerciais		X					1/6
Estacionamentos próximos aos estabelecimentos de diversão noturna		X					1/6
Locais com fraca luminosidade	X		X			X	3/6

Quadro n.º 20 - Resultados da questão n.º 5 do Guião de Entrevista do Tipo B

5. Acha que a sensibilização da população poderia ajudar a reduzir o número de furtos? Que tipo de campanhas ou ações informativas seriam mais eficazes?							
Argumentos Principais	EB1	EB2	EB3	EB4	EB5	EB6	Total
Sim, ajudaria a reduzir	X	X	X	X	X	X	6/6
Publicações nas redes sociais	X	X					2/6
Sensibilização nas escolas	X						1/6
Exposição em cartazes	X						1/6
Colaboração com influenciadores		X					1/6
Emissão rádio		X					1/6
Televisão		X					1/6
Spots/demonstrações na rua		X				X	2/6
Folhetos		X				X	2/6
Placas sinaléticas em locais sensíveis (Zonas sem vigilância)		X					1/6

Quadro n.º 21 - Resultados da questão n.º 6 do Guião de Entrevista do Tipo B

6. Considera que há falhas na articulação entre as forças de segurança e as entidades locais para combater este crime? O que poderia ser melhorado?							
Argumentos Principais	EB1	EB2	EB3	EB4	EB5	EB6	Total
Não existem falhas	X			X	X	X	4/6
Alterações na legislação		X					1/6
Articulação insuficiente		X	X				2/6

Quadro n.º 22 - Resultados da questão n.º 7 do Guião de Entrevista do Tipo B

7. Quais são os principais desafios que considera serem os mais impactantes na prevenção deste crime? Considera que a falta de recursos (humanos, tecnológicos, financeiros) tem sido um entrave?							
Argumentos Principais	EB1	EB2	EB3	EB4	EB5	EB6	Total
Dificuldade em estar presente em todo o território	X	X					2/6
Falta de efetivos	X	X	X	X		X	5/6
Evolução constante do <i>modus operandi</i>		X					1/6
Falta de material/equipamento adequado		X				X	2/6
Identificação e deteção dos veículos					X		1/6
Custos de sistemas de segurança						X	1/6

Quadro n.º 23 - Resultados da questão n.º 8 do Guião de Entrevista do Tipo B

8. Há alguma sugestão ou contributo adicional, que não tenha sido abordado nas questões anteriores, que considere relevante acrescentar?							
Argumentos Principais	EB1	EB2	EB3	EB4	EB5	EB6	Total
Nada a acrescentar	X			X			2/6
Implementação de sistemas IA		X					1/6
Alteração legislativa		X			X		2/6
Formação mais adequada		X		X	X		3/6
Tecnologias de localização e rastreio		X					1/6
Criação de uma base de dados a nível europeu		X					1/6
Maior investimento do governo			X				1/6
Classificação do crime na tipologia correta					X		1/6
Uniformização dos locais de números de identificação dispersos pelo veículo					X		1/6
Estar alerta para simulação de furto						X	1/6

5.2. Análise e discussão de resultados

Este subcapítulo visa interpretar os dados apresentados nos quadros do ponto anterior, estabelecendo uma ponte com os dados estatísticos recolhidos e apresentados nos apêndices, bem como com os contributos teóricos identificados na revisão da literatura. Esta abordagem permite analisar os principais aspetos respondidos pelos EA e EB nas entrevistas.

Observa-se uma valorização consistente, por parte dos EA, das práticas de patrulhamento de visibilidade como principal medida de prevenção do furto de veículos motorizados. Esta perceção é expressamente referida, pelo EA1, EA3, EA4, EA5 e EA6 e pelo EA9, que destacam a importância da presença das PO em zonas críticas para dissuadir a prática deste tipo de crime. Tal valorização encontra correspondência nos dados estatísticos representados no gráfico *infra*, presente na Figura n.º 1, onde se verifica maior incidência de

furtos em horários em que os veículos permanecem estacionados por longos períodos. Os picos de ocorrências registam-se entre as 9h e as 10h, e entre as 20h e as 23h, sugerindo que o reforço do policiamento nestes períodos pode exercer um efeito dissuasor significativo, como principal medida de prevenção do furto de veículos motorizados.

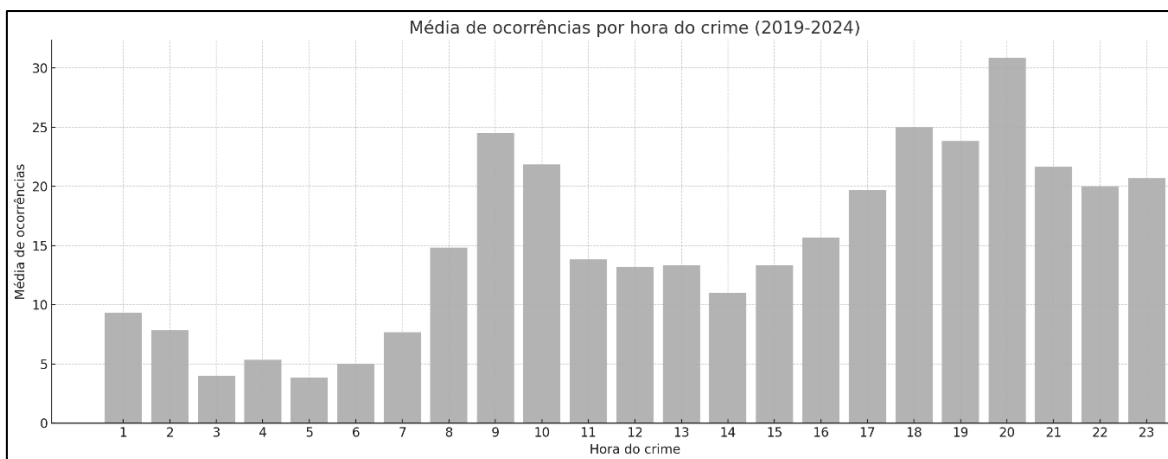


Figura n.º 1 - Média do n.º de veículos motorizados furtados na ZA do CTerSETÚBAL, por hora, em 2019 a 2024

Fonte: Adaptado de DIC (2025)

Simultaneamente, as respostas refletem a adoção crescente de estratégias baseadas em análise criminal e georreferenciação. EA6, EA8, EA9 e E10 referem o policiamento com base nas informações, com o objetivo de planejar operações e distribuir as PO de forma mais eficaz. Esta tendência demonstra a incorporação progressiva de uma lógica do POI em detrimento do POP. Neste aspeto, o uso de mapas de calor e de pontos críticos para planejar operações e orientar o giro das patrulhas é um aspeto fundamental, que está em conformidade com os princípios referidos por Moleirinho (2018) na sua abordagem ao *Intelligence-Led Policing*, que valoriza a atuação proativa assente na análise sistemática da informação criminal.

Outro aspeto relevante prende-se com a perceção diferenciada de risco associada a determinados tipos de veículos e locais. EA3, EA4 e EA5 referem as zonas balneares durante os meses de verão como padrão de maior risco. Esta perceção coincide com os períodos de maior incidência estatística, conforme evidenciado na Figura n.º 2 (distribuição mensal), que mostra um aumento de ocorrências entre os meses de maio e outubro.

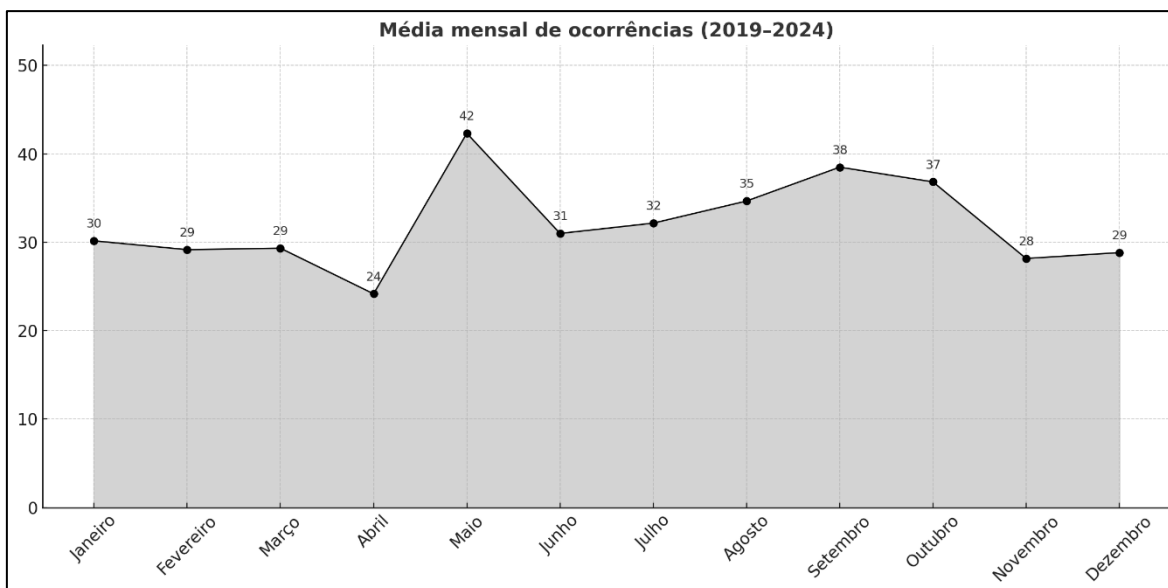


Figura n.º 2 – Média do n.º de veículos motorizados furtados na ZA do CTerSETÚBAL, por mês, de 2019 a 2024

Fonte: Adaptado de DIC (2025)

Estes meses coincidem com maior circulação populacional e utilização intensiva de espaços públicos, o que reforça a importância de estratégias preventivas direcionadas por perfil e contexto, associada a determinados tipos de veículos e locais.

Adicionalmente, alguns entrevistados, como EA5, EA6 e EA7, destacam a importância das ações de sensibilização na comunidade através de campanhas informativas. Reconhece-se que a prevenção criminal depende também da responsabilização dos cidadãos, que se realiza através das campanhas junto dos condutores e do reforço do sentimento de segurança.

Apesar do reconhecimento generalizado das boas práticas implementadas, EA2, EA5 e EA10 apontam diversos desafios operacionais na prevenção e no combate ao furto de veículos motorizados, como a escassez de meios humanos, a rotatividade de efetivos, a imprevisibilidade e a insuficiência de formação técnica para identificar veículos furtados. Neste último aspeto, EB2, EB4 e EB5 reforçam que a formação neste âmbito é insuficiente, inclusive, EB5 refere que a INTERPOL possui elementos especializados para lecionar esse tipo de formação sempre que solicitado pelos militares e agentes das FSS.

A reduzida menção ao uso de sistemas tecnológicos como o FADA-RI da INTERPOL constitui uma lacuna que importa colmatar, especialmente face à sofisticação crescente dos métodos de atuação dos GOC, conforme descrito no relatório da própria

INTERPOL (2022), que destaca o papel destas ferramentas na deteção de viaturas clonadas e furtadas à escala internacional.

A nível nacional, constata-se que a articulação interinstitucional, por vezes, não é a mais adequada pois existem algumas dificuldades nível burocrático que poderiam ser mais céleres. Em contraste, os representantes das entidades externas (EB) avaliam como positiva a cooperação e a partilha de informação com as FSS. Esta assimetria aponta para a necessidade de reforçar os mecanismos de comunicação entre as próprias FSS, autarquias e entidades privadas, sobretudo num contexto de criminalidade rodoviária com características transversais e transnacionais.

No contexto da presente análise, importa confrontar os dados recolhidos com as HI inicialmente formuladas. A HIpp que defende o papel fundamental da GNR na prevenção do furto de veículos motorizados, é confirmada através dos EA, que realçam o impacto positivo do patrulhamento de visibilidade, da análise criminal e da georreferenciação no planeamento antecipado da atividade operacional. Esta perceção é reforçada pelas evidências estatísticas constantes nos gráficos apresentados, bem como pelo alinhamento com as medidas práticas implementadas pelo CTerSETÚBAL.

A HIpd1, que sustenta que as medidas implementadas contribuíram para a redução do furto e para o aumento do sentimento de segurança, é corroborado pelas ações descritas, como o patrulhamento direcionado a pontos críticos e os controlos de trânsito planeados com base nos padrões criminais analisados superiormente. Esta adaptação revela um esforço contínuo nesse sentido. Ainda assim, a maioria dos EA salientam que o impacto poderia ser mais significativo caso existissem mais militares e recursos tecnológicos mais adequados.

Relativamente à HIpd2, que aponta o policiamento de proximidade e a adoção de medidas e estratégias de prevenção, estão alinhadas com as diretrizes europeias. Verifica-se que estas práticas estão efetivamente presentes na atuação do CTer. A referência às campanhas de sensibilização, bem como à cooperação com entidades como a INTERPOL e à utilização da plataforma FADA-RI, ilustram essa orientação.

A análise estatística referente ao período do ano de 2019 a 2024 permite validar a HIpd3, que previa uma tendência de decréscimo nos furtos, ainda que com padrões recorrentes. Essa tendência é visível nas variações mensais e na identificação de horários críticos, confirmando a existência de padrões temporais relevantes para o planeamento da atividade policial.

Finalmente, a HIpd4, que prevê como principais desafios a escassez de efetivo, a falta de equipamento adequado e a sofisticação crescente do *modus operandi* utilizado pelos

criminosos, é confirmada pelas entrevistas, uma vez que a maioria dos EA, enquanto Cmdts de PTer e SDTer. Outra dificuldade considerada relevante é a falta de formação dos OPC no domínio da fiscalização rodoviária, especialmente no que se refere na capacidade de detetar e identificar indicadores essenciais associados aos veículos furtados.

CONCLUSÕES

Efetuada a revisão da literatura e o enquadramento metodológico e trabalho de campo, importa agora inalar as conclusões nesta última fase da redação. Esta componente final do estudo visa responder às PD e à PP, enunciar as dificuldades e limitações sentidas ao longo de todas as fases do TIA, e ainda, propor algumas recomendações julgadas relevantes para serem objeto de investigações futuras.

O presente TIA procurou compreender qual o papel desempenhado pela GNR na prevenção do furto de veículos motorizados, tendo como estudo de caso o CTerSETÚBAL. O trabalho centrou-se na análise do enquadramento legal do crime, da evolução estatística deste fenómeno no espaço temporal de 2019 a 2024 e das práticas adotadas pela Guarda nos últimos anos no âmbito das estratégias e medidas de prevenção, com recurso a uma estratégia de investigação mista.

A análise dos dados relativos ao período entre os anos 2019 e 2024 revelou um impacto significativo deste tipo de crime na ZA do CTerSETÚBAL, sobretudo nas zonas balneares, locais pouco iluminados, parques de estacionamento, e, sobretudo, durante o período noturno. Estes dados, juntamente com o trabalho de campo, permitiram afirmar perante a PD1 “De que forma as medidas e estratégias implementadas pelo CTerSETÚBAL têm contribuído para a redução do furto de veículos motorizados?”, que a GNR tem contribuindo positivamente para a redução dos furtos de veículos motorizados. Apesar do número de furtos no ano de 2024 (366 furtos) ter sido superior ao ano de 2019 (355), verificou-se uma diminuição nos restantes anos.

Quanto à PD2 “Quais foram as principais medidas e estratégias adotadas pelo CTerSETÚBAL na prevenção do furto de veículos motorizados?”, evidenciou-se que as principais medidas e estratégias foram a implementação do POI, através o aumento do patrulhamento de visibilidade nos locais previamente identificados através da análise das informações.

Os EA e EB destacaram também a importância de medidas preventivas, como as ações de sensibilização junto da população, através de publicações nas redes sociais, apresentações em escolas, entre outros. Estas iniciativas têm-se revelado um canal eficaz de transmissão de informação à sociedade, uma vez que a mensagem é frequentemente partilhada de forma indireta com outras pessoas próximas do público-alvo da campanha, como por exemplo, com os familiares e amigos.

No que diz respeito à PD3 “Como tem evoluído o número de furtos de veículos motorizados na ZA do CTerSETÚBAL de 2019 a 2024? Existem tendências e padrões identificáveis?”, verificou-se que o número de furtos de veículos motorizados registou uma tendência decrescente até 2022, conforme demonstra a Figura n.º 5 (Apêndice K), o número de furtos desceu cerca de 19,72%, de 355 para 285. Apesar deste decréscimo poder estar associado ao impacto do COVID-19 nas restrições na circulação populacional, a GNR manteve um papel ativo na prevenção criminal.

Quanto aos padrões e tendências, verifica-se que a maioria dos furtos ocorre no período pós-laboral, principalmente entre as 18h00 e as 21h00. Constatou-se que os dias da semana mais críticos e com maior incidência desta prática criminal são a sexta-feira, o sábado e o domingo. No caso específico do distrito de Setúbal, esta tendência agrava-se devido à proximidade com a capital do país, uma vez que muitas pessoas trabalham em Lisboa e residem durante a semana no distrito de Setúbal, regressando durante o fim de semana às suas terras natais, deixando assim os seus veículos estacionados na via pública.

Do ponto de vista sazonal, os meses de julho, agosto e outubro registam uma incidência superior de furtos, o que pode estar relacionado com o aumento da circulação rodoviária durante o verão até ao regresso às rotinas, sensivelmente em outubro. Geograficamente, como pudemos observar no mapa de calor (Figura n.º 19) e no mapa de pontos (Figura n.º 20) os concelhos de Almada, Seixal e Setúbal concentram a maior parte dos furtos de veículos motorizados, revelando-se como verdadeiros “*hotspots*” criminais dentro da ZA do CTerSETÚBAL. Estes “*hotspots*”, apresentam inúmeras vias de acesso e de fuga, parques de estacionamento com elevado tráfego automóvel que favorece a atuação dos GOC ou de indivíduos singulares. Os respetivos municípios distinguem-se pela elevada densidade populacional, pela complexa rede rodoviária e pela presença de zonas habitacionais, comerciais e industriais que facilitam a prática do crime e dificultam a sua deteção imediata.

Passando para a PD4 “Quais são os principais desafios enfrentados pelo CTerSETÚBAL na prevenção e combate ao furto de veículos motorizados?”, um dos principais desafios identificados prende-se com a escassez de recursos humanos e materiais, que condiciona fortemente a capacidade de atuação da GNR. A falta de militares disponíveis, especialmente durante os períodos noturnos e aos fins de semana, compromete a eficácia das PO e a sua capacidade de resposta. Apesar dos locais sensíveis estarem identificados na rota definida nas guias de patrulha, por vezes a PO tem de responder a outro tipo de ocorrências do quotidiano o que impossibilita os militares de fazerem uma passagem regular nos sítios

identificados e determinados pelo planeamento prévio que é realizado através da análise das informações criminais.

A esta limitação junta-se a carência de meios tecnológicos, como sistemas de videovigilância em zonas críticas e dispositivos mais adequados para a atualidade, cuja ausência dificulta a deteção e rastreio de veículos furtados em tempo útil. Nos dias de hoje, a implementação de câmaras videovigilância IA apresentam a capacidade de gerar alertas automáticos, reduzindo o tempo de resposta operacional. Esta tecnologia possibilita a extração e monitorização dos dados em tempo real e permite relacioná-los com outras métricas para apoiar os Cmdts na tomada de decisão. No contexto do furto de veículos motorizados, a deteção e classificação automática de objetos, como veículos e pessoas seria uma mais-valia na redução o tempo de pesquisa e investigação.

Estes desafios, identificados ao longo desta investigação com base na análise de dados e no trabalho de campo, apontam para a necessidade urgente de reforço dos meios humanos e materiais, da aposta em tecnologia de apoio à atividade policial e do fortalecimento da articulação com a comunidade. Esta afirmação vai de encontro àquela que é uma grandes linhas de orientação da estratégia da GNR a inovação, a modernização, a aquisição e atualização de equipamentos tecnológicos com a intuito de racionalizar e otimizar recursos (GNR, 2020).

Ao longo da elaboração do TIA surgiu, desde logo uma dificuldade na recolha e tratamento de informação pois por vezes a classificação desta tipologia de crime é inserida incorretamente pelo OPC⁶¹. Outra grande dificuldade prende-se com a pouca disponibilidade das entidades selecionadas para as entrevistas, que limitou imenso a recolha de informação.

Não obstante estas limitações, a investigação permitiu cumprir os objetivos propostos e dar resposta à PP “Qual é o papel da GNR na prevenção do crime de furto de veículos motorizados?”. Constatou-se que a GNR desempenha um papel fundamental na prevenção do crime de furto de veículos motorizados, assumindo-se como uma das principais forças de segurança responsáveis por garantir a ordem pública, proteger pessoas e bens e promover um ambiente de segurança e tranquilidade junto da população. Conclui-se que a GNR estabelece de papel decisivo na prevenção do furto de veículos motorizados, quer através do policiamento de visibilidade no terreno, quer pelo desenvolvimento de estratégias de

⁶¹ Como foi referido no Capítulo 1 sobre enquadramento legal e contextualização do furto de veículos motorizados, surgem muitas dúvidas sobre a correta classificação dos furtos que resulta, frequentemente numa má interpretação.

proximidade, análise e cooperação, contribuindo de forma significativa para a redução da criminalidade e o reforço da segurança pública em todo o território nacional.

Em acréscimo, conclui-se que a modernização dos sistemas de vigilância e a implementação de estratégias de POI, em detrimento do POP, são medidas essenciais para que o CTERSETÚBAL possa dar uma resposta mais eficaz no âmbito dos crimes contra o património, em particular, no fenómeno criminal em estudo, o furto de veículos motorizados.

Por fim, recomenda-se em investigações futuros estudar-se a importância da implementação de sistemas de videovigilância com IA. A utilização destes sistemas, permitem alocar os recursos humanos e materiais de com mais eficiência através do tratamento e análise em tempo real dos metadados e relacioná-los com outras métricas para apoiar os Cmdts na tomada de decisão. Com o objetivo de obter lições aprendidas, será imprescindível fazer um estudo e recolha de informação a nível europeu nos países que adotaram esta tecnologia, de forma a analisar as vantagens e desvantagens da implementação em território nacional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Academia Militar [AM]. (2024a). *NEP 520/6.ª, de 24 de junho de 2024: Trabalho Final de Investigação*. Academia Militar
- Academia Militar [AM]. (2024b). *NEP 522/2.ª, de 24 de junho de 2024: Normas para a Redação dos Trabalhos Finais de Investigação*. Academia Militar
- Albuquerque, P. P. (2024). *Comentário do Código Penal à luz da Constituição da República e da Convenção Europeia dos Direitos Humanos* (6.ª Edição). UCP Editora
- American Psychological Association [APA]. (2020). *The Publication of the American Psychological Association* (7th Edition). American Psychological Association. <https://apastyle.apa.org/products/publication-manual-7th-edition>
- Araújo, D. (2018). A importância dos modelos preditivos na área da segurança. Entre riscos e equilíbrios instáveis. In Rodrigues, T. F. & Painho, M. (Eds.), *Modelos Preditivos e Segurança Pública* (1.ª Edição pp. 25-45). Fronteira do Caos. <http://sim4security.novaims.unl.pt/wp-content/uploads/2016/11/Modelos-Preditivos-e-Seguranca-Publica.pdf>
- ARGOS. (2013). *Protocolo entre a Guarda Nacional Republicana e a GIE-ARGOS*. ARGOS
- Associação Automóvel de Portugal [ACAP]. (2025). *Estatísticas*. Associação Automóvel de Portugal. <https://www.acap.pt/pt/estatisticas>
- Birzer, M. & Roberson, C. (2012). *Introduction to Criminal Investigation* (1st Edition). Routledge
- Bloise, D. M. (2020, June). A importância da metodologia científica na construção da ciência. *Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento*, 6(6), 105-122. <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/educacao/metodologia-cientifica>
- Bogdanich, W., Hüllert, I. & Tan, E. (2023, November 15). *So Thieves Nabbed Your Catalytic Converter. Here's Where It Ended Up*. The New York Times. <https://www.nytimes.com/2023/11/14/us/catalytic-converters-thefts-recycling.html>
- Bowers, K. & Johnson, S. (2014, June). Crime Mapping as a Tool for Security and Crime Prevention. *The Handbook of Security*, 566-587. Palgrave Macmillan. [doi:10.1007/978-1-349-67284-4_25](https://doi.org/10.1007/978-1-349-67284-4_25)
- Brown, R. (2013). Reviewing the effectiveness of electronic vehicle immobilization: Evidence from four countries. *Security Journal*, 28(4), 329-351. [doi:10.1057/sj.2012.55](https://doi.org/10.1057/sj.2012.55)

- Brown, R. & Clarke, R. V. (2003). International Trafficking in Stolen Vehicles. *Crime and Justice*, 30(1), 197-227. <https://www.jstor.org/stable/1147699>
- Business Insider. (2024, April 16). *How 'Grand Theft Auto' Actually Works, According to a Former Car Thief* [Video]. How Crime Works. <https://www.businessinsider.com/how-grand-theft-auto-works-former-car-thief-crime-2024-4>
- Campos, R. F. (1995). O conceito de valor como circunstância modificativa nos crimes contra o património. *Direito e Justiça*, 9(2), 295-301. <https://doi.org/10.34632/direitoejustica.1995.10934>
- Clarke, R. V. & Harris, P. M. (1992). Auto Theft and Its Prevention. *Journal of Crime & Justice*, 16(1), 1-54. <https://www.jstor.org/stable/1147560>
- Comando de Doutrina e Formação [CDF]. (2021). *PDGNR M 1-03-23: Manual de Furto, Tráfico e Viciação de Veículos da GNR*. Guarda Nacional Republicana
- Comando de Doutrina e Formação [CDF]. (2022). *PDGNR M 2-04-01 (1): Glossário da GNR*. Guarda Nacional Republicana
- Conselho da União Europeia [CUE]. (2016). *Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia* [TFUE]. Conselho da União Europeia. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0019.01/DOC_3&format=PDF
- Conselho da União Europeia [CUE]. (2025). *O espaço Schengen em síntese*. Conselho da União Europeia. <https://www.consilium.europa.eu/pt/policies/schengen-area/>
- Copes, H. J. & Tewksbury, R. (2011, February 18). Criminal experience and perceptions of risk: what auto thieves fear when stealing cars. *Journal of Crime & Justice*, 34(1), 62-79. <https://doi.org/10.1080/0735648X.2011.554747>
- Creswell, J. W. & Creswell, J. D. (2021). *Projeto de Pesquisa. Métodos qualitativos, quantitativos e mistos* (5.ª Edição). Penso Editora
- Decreto-Lei n.º 10/2020 do Governo. (2020). *Orgânica do Ponto Único de Contacto para a Cooperação Policial Internacional* [PUC-CPI]. Diário da República: I série, n.º 50. https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=3250&tabela=leis&so_miole=
- Decreto-Lei n.º 2/1995 do Ministério da Administração Interna [MAI]. (1995). *Regulamenta a manutenção de uma base de dados pessoais pela Guarda Nacional Republicana (GNR)*. Diário da República: I-B série, n.º 21. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-regulamentar/2-1995-139745>

- Decreto-Lei n.º 48/1995 do Ministério da Justiça. (1995). *Código Penal* [CP]. Diário da República: I-A série, n.º 63. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/48-1995-185720>
- Decreto-Lei n.º 78/1987 do Ministério da Justiça. (1987). *Código de Processo Penal* [CPP]. Diário da República: I-A série, n.º 40. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/78-1987-662562>
- Despacho n.º 18/14-OG do Gabinete do Comandante-Geral. (2014). *Organização da Estrutura de Investigação Criminal*. Guarda Nacional Republicana
- Despacho n.º 190/24-OG do Gabinete do Comandante-Geral. (2024). *Orgânica do Comando Operacional*. Guarda Nacional Republicana
- Dias, J. F. & Andrade, M. C. (2022). *Comentário Conimbricense do Código Penal* (2.ª Edição). Gestlegal
- Direção-Geral da Política de Justiça [DGPJ]. (2024). *Manual de Preenchimento*. Direção-Geral da Política de Justiça. https://estatisticas.justica.gov.pt/sites/siej/pt-pt/Documents/M262_Regras_Preenchimento.pdf
- Eklblom, P. (1997, January). Gearing up against crime: A dynamic framework to help designers keep up with the adaptive criminal in a changing world. *International Journal of Risk, Security and Crime Prevention*, 2(4), 249-265. https://www.researchgate.net/publication/291456106_Gearing_up_against_crime_A_dynamic_framework_to_help_designers_keep_up_with_the_adaptive_criminal_in_a_changing_world
- Flick, U. (2012). *Introdução à Metodologia de Pesquisa: um guia para iniciantes*. Penso Editora
- Fortin, M. (2009). *O processo de investigação: da conceção à realização* (5.ª Edição). Loures: Lusociência
- Freixo, M. J. V. (2011). *Metodologia científica - Fundamentos, métodos e técnicas*. Instituto Piaget
- Frontex. (2023). *True crime: Car theft*. Frontex. <https://www.frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/true-crime-car-theft-1vBT7u>
- Fujita, S. & Maxfield, M. (2012, January). Security and the drop in car theft in the United States. *The International Crime Drop*, 231-249. [doi:10.1057/9781137291462_10](https://doi.org/10.1057/9781137291462_10)
- Gabinete do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna [GSGSSI]. (2025). *Relatório anual de segurança interna [RASI] 2024*. Sistema de Segurança Interna.

- <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc24/comunicacao/documento?i=relatorio-anual-de-seguranca-interna-rasi-2024>
- Gant, F. & Grabosky, P. (2001, October 17). The Stolen Vehicle Parts Market. *Trends & Issues in Crime and Criminal Justice*, 215. <https://www.aic.gov.au/publications/tandi/tandi215>
- García, J. A., Rodriguez-Sánchez, R., Fdez-Valdivia & Martinez-Baena, J. (2011, October 15). On first quartile journals which are not of highest impact. *Scientometrics*, 90(3), 925-943. [doi:10.1007/s11192-011-0534-3](https://doi.org/10.1007/s11192-011-0534-3)
- Garicano, L., & Heaton, P. (2006, November). Computing Crime: Information Technology, Police Effectiveness, and the Organization of Policing. *Centre for Economic Policy Research*, 5837. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=944874#
- Gil, A. C. (2008). *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social* (6.ª Edição). Editora Atlas S.A. <https://ayanrafael.com/wp-content/uploads/2011/08/gil-a-c-mc3a9todos-e-tc3a9cnicas-de-pesquisa-social.pdf>
- Gonçalves, M. (2004). *Código Penal Português - Anotado e Comentado* (16.ª Edição). Coimbra: Edições Almedina
- Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2020). *Estratégia da Guarda 2025, uma Estratégia centrada nas pessoas*. Guarda Nacional Republicana. https://www.gnr.pt/InstrumentosGestao/estrategia_2025.pdf
- Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2023a). *Plano de Atividades 2024*. Guarda Nacional Republicana. https://www.gnr.pt/InstrumentosGestao/2024/PA2024_vfinal.pdf
- Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2023b). *Relatório de Atividades 2022*. Guarda Nacional Republicana. <https://www.gnr.pt/InstrumentosGestao/quar/RA2022.pdf>
- Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2025a). *Carjacking*. Guarda Nacional Republicana. https://www.gnr.pt/Cons_carjacking.aspx
- Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2025b). *Missão da Guarda Nacional Republicana*. Guarda Nacional Republicana. <https://www.gnr.pt/missao.aspx>
- Instituto Nacional de Estatística [INE]. (2024). *Taxa de Criminalidade*. Instituto Nacional de Estatística. https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&userLoadSave=Load&userTableOrder=12933&tipoSelecao=1&contexto=pq&selTab=tab1&submitLoad=true

- International Association of Auto Theft Investigators [IAATI]. (2023). *Strategic Plan 2021-2026*. International Association of Auto Theft Investigators. https://iaati.org/system/files/2023-11/Strategic_Plan_2021_26_Final.pdf
- International Criminal Police Organization [INTERPOL]. (2022). *INTERPOL FADA Research International (FADA-RI)*. International Criminal Police Organization.
- International Criminal Police Organization [INTERPOL]. (2024a). *Operational and training support help combat vehicle crime*. International Criminal Police Organization. <https://www.interpol.int/en/Crimes/Vehicle-crime/Our-response>
- International Criminal Police Organization [INTERPOL]. (2024b). *Constitution of the ICPO-INTERPOL*. International Criminal Police Organization. <https://www.interpol.int/en/Who-we-are/Legal-framework/Legal-documents>
- International Organization for Standardization [ISO]. (2009). *ISO 3779:2009 - Road vehicles - Road vehicles - Vehicle identification number (VIN) - Content and structure*. International Organization for Standardization <https://cdn.standards.iteh.ai/samples/52200/7d8a69ace84c4ad28231053f49f4966e/ISO-3779-2009.pdf>
- International Organization of Motor Vehicle Manufacturers [OICA]. (2025). *About us*. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. <https://www.oica.net/category/about-us/>
- Jammers Store. (2025). *All categories*. Jammers Store. <https://jammers.store/>
- Koscher, K., Czeskis, A., Roesner, F., Patel, S. & Kohno, T. (2010). Experimental security analysis of a modern automobile. *IEEE Symposium on Security and Privacy*. <http://www.autosec.org/pubs/cars-oakland2010.pdf>
- Lei n.º 17/2006 da Assembleia da República. (2006). *Lei Quadro da Política Criminal [LQPC]*. Diário da República: I-A série, n.º 99. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/17-2006-633285>
- Lei n.º 45-A/2024 da Assembleia da República. (2024). *Orçamento de Estado para 2025*. Diário da República: I série, n.º 253. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/45-a-2024-901667918>
- Lei n.º 49/2008 da Assembleia da República. (2008). *Lei de Organização da Investigação Criminal [LOIC]*. Diário da República: I série, n.º 165. <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/lei/2008-67191210>

- Lei n.º 51/2023 da Assembleia da República. (2023). *Lei da Política Criminal [LPC] para o biênio de 2023-2025*. Diário da República: I série, n.º 166. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/51-2023-220949538>
- Lei n.º 53/2008 da Assembleia da República. (2008). *Lei de Segurança Interna [LSI]*. Diário da República: I série, n.º 167. <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/lei/2008-34501675>
- Lei n.º 63/2007 da Assembleia da República. (2007). *Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana [LOGNR]*. Diário da República: I série, n.º 213. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/63-2007-629449>
- Lei n.º 72/2013 da Assembleia da República. (2013). *Código da Estrada [CE]*. Diário da República: I série, n.º 169. <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/lei/2013-116041830>
- Lei n.º 82-B/2014 da Assembleia da República. (2014). *Orçamento de Estado para 2015*. Diário da República: I série, n.º 252. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/82-b-2014-66016527>
- Lockpickable. (2025). *Products*. Lockpickable. <https://lockpickable.com/products/klom-double-ended-y-wrench>
- Lockpickmall. (2025). *Products*. Lockpickmall. https://www.lockpickmall.com/car-lock-pick-master-key-for-auto-door-open_p.html
- Marconi, M., & Lakatos, E. (2003). *Fundamentos de metodologia científica* (5.ª Edição). Atlas
- Marketplace. (2024, October 25). *Stolen in Seconds: Why aren't carmakers doing more?* [Video]. CBC News. <https://www.cbc.ca/news/marketplace/marketplace-car-theft-1.7361827>
- Mira, J. M. (2012). *A Evolução do Automóvel*. Contra a Corrente
- Moleirinho, P. (2018). A importância dos modelos preditivos na área da segurança. Entre riscos e equilíbrios instáveis. In Rodrigues, T. F. & Painho, M. (Eds.), *Modelos Preditivos e Segurança Pública* (1.ª Edição pp. 99-130). Fronteira do Caos. <http://sim4security.novaims.unl.pt/wp-content/uploads/2016/11/Modelos-Preditivos-e-Seguranca-Publica.pdf>
- Möller, K. (2012, July 2). Proportionality: Challenging the critics. *International Journal of Constitutional Law*, 10(3), 709-731. <https://doi.org/10.1093/icon/mos024>
- Ollam, D. (2010). *Practical Lock Picking: A Physical Penetration Tester's Training Guide* (2nd Edition). Syngress

- Parlamento Europeu [PE]. (2025). *Cooperação Policial*. Parlamento Europeu. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/156/cooperacao-policial>
- Piza, E. L. & Carter, J. G. (2017, June 30). Predicting Initiator and Near Repeat Events in Spatiotemporal Crime Patterns: An Analysis of Residential Burglary and Motor Vehicle Theft, *Justice Quarterly*, 35(5), 842-870. <https://doi.org/10.1080/07418825.2017.1342854>
- Portaria n.º 1450/2008 do Ministério da Administração Interna [MAI]. (2008). *Organização interna das unidades territoriais, especializadas, de representação e de intervenção e reserva da Guarda Nacional Republicana*. Diário da República: I série, n.º 242. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/portaria/1450-2008-443766>
- Portaria n.º 340-A/2007 do Ministério da Administração Interna [MAI]. (2007). *Delimita as áreas da responsabilidade da GNR e da PSP*. Diário da República: II série, n.º 64. <https://dre.tretas.org/dre/209260/portaria-340-A-2007-de-30-de-marco>
- Pro-Lok. (2025). *Products*. Pro-Lok. <https://www.pro-lok.com/shop/pro-lok/automotive/auto-entrcar-opening/slim-jims/original-slim-jim/>
- Putri, N. S. F., Wibawa, A. P., Rasyid, H. A., Handayani, A. N., Nafalski, A., Hawali, E. V. & Hammad, J. (2023). Classification of Engineering Journals Quartile using Various Supervised Learning Models, *Ilkom Jurnal Ilmiah*, 15(1), 101-106. DOI: <https://doi.org/10.33096/ilkom.v15i1>
- Ratcliffe, J. (2016). *Intelligence-Led Policing* (2nd Edition). Routledge
- Rosado, D. P. (2017). *Elementos Essenciais de Sociologia Geral* (1.^a Edição). Gradiva
- Santos, L. A., Lima, J. M., Garcia, F. M., Monteiro, F. T., Silva, N. M., Silva, J. C., Santos, C. F., Afonso, C. F. & Piedade, J. C. (2019). *Orientações Metodológicas para a elaboração de Trabalhos de Investigação* (2.^a Edição). Instituto Universitário Militar. https://www.iium.pt/files/publicacoes/Cadernos/8/Cadernos_IUM_8_Orientacoes_Metodologicas_TI_2Ed.pdf
- Silverstein, E. (2024, February 8). *Auto Theft Summit 2024* [Conference session]. National Summit on Combatting Auto Theft, Ottawa, Canadá. <https://www.cpac.ca/headline-politics/episode/national-summit-on-combatting-auto-theft--february-8-2024?id=29278201-c063-4e3c-8f01-02e5d88cb5a5>
- Sistema de Segurança Interna [SSI]. (2025a). *Gabinete EUROPOL e INTERPOL*. Sistema de Segurança Interna. <https://www.puc-spoc.pt/uo/pol>
- Sistema de Segurança Interna [SSI]. (2025b). *Ponto Único de Contacto para a Cooperação Policial Internacional*. Sistema de Segurança Interna. <https://www.puc-spoc.pt/>

- St. Jean, P. K. B. (2007). *Pockets of Crime: Broken Windows, Collective Efficacy, and the Criminal Point of View*. The University of Chicago Press
- Supremo Tribunal de Justiça [STJ]. (1997). *Acórdão do STJ de 23 de abril de 1997*. Processo n.º 96P1282. <https://www.dgsi.pt/jstj.nsf?OpenDatabase>
- Supremo Tribunal de Justiça [STJ]. (1998). *Acórdão do STJ de 16 de abril de 1998*. Processo n.º 1474/97. <https://www.dgsi.pt/jstj.nsf?OpenDatabase>
- Thatcham Research. (2025). *About Thatcham Research*. Thatcham Research. <https://www.thatcham.org/about/>
- Tribunal da Relação de Coimbra [TRC]. (2013). *Acórdão do TRC de 10 de julho de 2013*. Processo n.º 93/07.0JACBR.C1. <https://www.tribunalconstitucional.pt/tc/acordaos/>
- Tribunal da Relação de Évora [TRE]. (2013). *Acórdão do TRE de 8 de janeiro de 2013*. Processo n.º 745/10.7PALGS.E1. <https://www.tribunalconstitucional.pt/tc/acordaos/>
- Tribunal da Relação de Évora [TRE]. (2022). *Acórdão do TRE de 21 de junho de 2022*. Processo n.º 1174/18.0T9STR.E1. <https://www.tribunalconstitucional.pt/tc/acordaos/>
- Van Ours, J. C. & Vollaard, B. (2016, June). The Engine Immobiliser: a non-starter for car thieves. *The Economic Journal*, 126(593), 1264-1291. <https://www.jstor.org/stable/24738189>
- Youstin, T. J., Nobles, M. R., Ward, J. T., & Cook, C. L., (2011, September 6). Assessing the Generalizability of the Near Repeat Phenomenon. *Criminal Justice and Behavior*, 38(10), 1042-1063. https://www.researchgate.net/publication/254081706_Assessing_the_Generalizability_of_the_Near_Repeat_Phenomenon#:~:text=The%20present%20study%20assesses%20the%20extent%20to%20which,near%20repeats%20for%20each%20crime%20type%20under%20investigation.

APÊNDICES

APÊNDICE A - CARTA DE APRESENTAÇÃO



ACADEMIA MILITAR

O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do furto de veículos motorizados. Estudo de Caso: Comando Territorial de Setúbal

Aspirante de Infantaria da GNR David Leandro da Silva de Jesus Jardim

Trabalho de Investigação Aplicada

Mestrado Integrado de Ciências Militares na Especialidade de Segurança

Orientador: Coronel de Administração Militar (Doutor) David Pascoal Rosado

Coorientador: Major de Infantaria da GNR Luís Tiago de Almeida Maciel

Lisboa, fevereiro de 2025

CARTA DE APRESENTAÇÃO

Exmo.(a) Participante,

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

O presente estudo insere-se na área científica das Ciências Jurídicas e tem como finalidade a elaboração do Trabalho de Investigação Aplicada (TIA), que representa o culminar do curso. A investigação incide sobre o tema “O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do furto de veículos motorizados. Estudo de caso: Comando Territorial de Setúbal”.

O furto de veículos motorizados constitui um fenómeno de grande relevância e atualidade, com impacto significativo no sentimento de segurança da população e que exige uma atenção redobrada por parte das autoridades.

Espera-se que os resultados obtidos com a realização do TIA possam contribuir de forma positiva para a promoção da segurança interna do país, auxiliando no desenvolvimento de medidas e estratégias mais eficazes de prevenção criminal por parte das forças e serviços de segurança.

Tendo em conta a importância e abrangência do tema, venho, por este meio, solicitar a Vossa Excelência a realização de uma entrevista sobre a matéria apresentada, sendo certo que o seu contributo será fundamental para enriquecer esta investigação.

Desde já, agradeço pela sua atenção e disponibilidade.

Com os melhores cumprimentos,

David Leandro da Silva de Jesus Jardim
Aspirante de Infantaria da Guarda Nacional Republicana

APÊNDICE B - DECLARAÇÃO DE CONSENTIMENTO INFORMADO

PROTOCOLO DE CONSENTIMENTO INFORMADO

O presente protocolo é estabelecido entre o investigador David Leandro da Silva de Jesus Jardim, Aspirante-aluno da Academia Militar, a realizar investigação intitulada “O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do furto de veículos motorizados. Estudo de caso: Comando Territorial de Setúbal”, e o participante

através do método de entrevista.

O investigador e o orientador científico comprometem-se a:

- a) Conduzir a investigação de acordo com os princípios éticos e metodológicos definidos pela comunidade científica da especialidade;
- b) Garantir a confidencialidade e o anonimato do participante, caso este o solicite;
- c) Assegurar que a informação recolhida será utilizada exclusivamente para fins académicos e científicos;
- d) Disponibilizar, caso solicitado, uma síntese descritiva dos principais resultados obtidos aos participantes, através de correio eletrónico;
- e) Manter os participantes informados sobre o progresso da investigação, sempre que solicitado;
- f) Responder prontamente a quaisquer dúvidas ou questões levantadas pelos participantes ao longo do estudo;
- g) Cumprir o Código Deontológico e as diretrizes da 7^a edição da *American Psychological Association* (APA);
- h) Eliminar todas as gravações áudio e outros dados identificáveis após a conclusão da investigação e defesa pública do Trabalho de Investigação Aplicada.

Os participantes comprometem-se a:

- a) Partilhar, de forma voluntária, informações sobre a sua experiência no caso em estudo e sobre a sua experiência profissional;

- b) Participar na entrevista num momento e local acordados com o investigador;
- c) Autorizar a gravação áudio da entrevista, caso necessário, para fins exclusivos de transcrição e posterior análise científica;
- d) Decidir de forma autónoma, se pretende mencionar ou omitir a sua participação na investigação nos contextos profissionais em que considere conveniente fazê-lo;
- e) Permitir a utilização dos dados anonimizados para fins de publicação científica, nomeadamente nas seguintes situações:
 - I. No Trabalho de Investigação Aplicada a apresentar à Academia Militar;
 - II. Em comunicações científicas e profissionais (congressos e conferências);
 - III. Em publicações científicas (revistas e livros da especialidade).

O participante declara que compreendeu a informação acima descrita, teve a oportunidade de esclarecer dúvidas e aceita participar de forma livre e informada na investigação.

Local e Data:

_____, ____ de _____ de 2025

Assinaturas:

(Participante)

(Investigador)

APÊNDICE C - GUIÃO DE ENTREVISTA DO TIPO A

IDENTIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO	
U/E/O:	
Posto:	
Função:	
Formato:	Data:

ENTREVISTA

Conforme o disposto no Protocolo de Consentimento Informado, as suas respostas são fundamentais para atingir os objetivos da investigação. Solicita-se que as respostas sejam o mais completas possível.

Questão 1 – Quais são as principais ações que têm sido implementadas para prevenir o furto de veículos motorizados? Existem medidas específicas direcionadas a determinados tipos de veículos ou locais?

Questão 2 – Na sua opinião, o tipo de policiamento que tem sido aplicado no CTerSETÚBAL estão a ser eficazes na prevenção do furto de veículos motorizados? Porquê?

Questão 3 – Existem parcerias ou protocolos com outras entidades locais para reforçar a prevenção deste tipo de furto? Quais são os seus impactos práticos na identificação de suspeitos e recuperação de veículos?

Questão 4 - Com base na sua experiência, quais das estratégias adotadas demonstraram um impacto mais significativo na redução do furto de veículos motorizados? Se possível fundamente a sua resposta com exemplos concretos.

Questão 5 – Do ponto de vista operacional, existem indicadores objetivos que demonstrem a eficácia das medidas implementadas (como por exemplo: taxas de recuperação de veículos, tempos médios de resposta, redução do número de furtos)?

Questão 6 – Há alguma estratégia que tenha sido modificada ou descontinuada por se revelar ineficaz? O que motivou essa decisão e que medidas foram adotadas para substituir a estratégia anterior?

Questão 7 – Considera que existem locais específicos, padrões sazonais ou horários em que este tipo de crime ocorre com maior frequência? A que se deve essas tendências e como influenciam a distribuição do efetivo e a alocação de recursos?

Questão 8 – Na sua perspectiva, qual é o *modus operandi* utilizado pelos criminosos que tem originado maiores dificuldades à GNR no âmbito da prevenção e recuperação dos veículos?

Questão 9 – Quais são os principais desafios operacionais na prevenção e combate ao furto de veículos motorizados? A falta de recursos (humanos, tecnológicos, materiais) tem sido um obstáculo significativo? Como poderia ser melhorado esse aspeto?

Questão 10 – Há alguma sugestão ou contributo adicional, que não tenha sido abordado nas questões anteriores, que considere relevante para melhorar a atuação da GNR?

Agradeço imenso pela sua contribuição nesta investigação,

David Leandro da Silva de Jesus Jardim
Aspirante de Infantaria da Guarda Nacional Republicana

APÊNDICE D - GUIÃO DE ENTREVISTA DO TIPO B

IDENTIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO	
U/E/O:	
Função:	
Formato:	Data:

ENTREVISTA

Conforme o disposto no Protocolo de Consentimento Informado, as suas respostas são fundamentais para atingir os objetivos da investigação. Solicita-se que as respostas sejam o mais completas possível.

Questão 1 – Na sua opinião, o furto de veículos motorizados é uma preocupação relevante na sua área de atuação? Como tem impactado a comunidade local?

Questão 2 – Com base no seu conhecimento, quais são os métodos mais comuns utilizados pelos criminosos para furtar veículos na sua área?

Questão 3 – Existe algum tipo de colaboração entre a sua entidade e as Forças e Serviços de Segurança para prevenir o furto de veículos motorizados? Como avalia essa cooperação?

Questão 4 - Existem locais que considera mais vulneráveis ao furto de veículos (ex.: parques de estacionamento públicos, zonas residenciais, áreas comerciais)? Por que razão?

Questão 5 – Acha que a sensibilização da população poderia ajudar a reduzir o número de furtos? Que tipo de campanhas ou ações informativas seriam mais eficazes?

Questão 6 – Considera que há falhas na articulação entre as forças de segurança e as entidades locais para combater este crime? O que poderia ser melhorado?

Questão 7 – Quais são os principais desafios que considera serem os mais impactantes na prevenção deste crime? Considera que a falta de recursos (humanos, tecnológicos, financeiros) tem sido um entrave?

Questão 8 – Há alguma sugestão ou contributo adicional, que não tenha sido abordado nas questões anteriores, que considere relevante acrescentar?

Agradeço imenso pela sua contribuição nesta investigação,

David Leandro da Silva de Jesus Jardim
Aspirante de Infantaria da Guarda Nacional Republicana

APÊNDICE E - SELEÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DOS ENTREVISTADOS

Quadro n.º 24 - Seleção e caracterização dos entrevistados do guião do tipo A

E	U/E/O	Posto	Função	Formato	Data
EA1	CTerSETÚBAL	2º Sargento	Cmdt PTerMOITA, em suplência	Email	05MAR25
EA2	CTerSETÚBAL	2º Sargento	Cmdt PTerQCONDE, em suplência	Videoconferência	05MAR25
EA3	CTerSETÚBAL	2º Sargento	Cmdt do Agrupamento PTerPNOVO e PTerPOCEIRÃO	Email	24MAR25
EA4	CTerSETÚBAL	Capitão	Chefe da SOTRP, em suplência	Presencial	27MAR25
EA5	CTerSETÚBAL	Sargento-Chefe	Cmdt SDTerCCAPARICA, em suplência	Presencial	31MAR25
EA6	CTerSETÚBAL	Sargento-Ajudante	Cmdt PTerSESIMBRA	Email	31MAR25
EA7	CTerSETÚBAL	Sargento-Ajudante	Cmdt PTerGRÂNDOLA	Videoconferência	03ABR25
EA8	CTerSETÚBAL	2º Sargento	Cmdt PTerPALMELA	Email	09ABR25
EA9	CTerSETÚBAL	2º Sargento	Cmdt PTerASAL	Email	14ABR25
EA10	CTerSETÚBAL	Sargento-Ajudante	Cmdt PTerFFERRO	Email	05MAI25

Quadro n.º 25 - Seleção e caracterização dos entrevistados do guião do tipo B

E	U/E/O	Função	Formato	Data
EB1	Câmara Municipal de Palmela	Presidente	Presencial	27MAR25
EB2	OSI	Presidente	Telefónico	28ABR25
EB3	OSCOT	Presidente	Telefónico	29ABR25
EB4	Junta da União das Freguesias de Caparica e Trafaria	Secretário	Presencial	02MAI25
EB5	INTERPOL	Gabinete PUC-CPI	Presencial	02MAI25
EB6	União das Freguesias de Almada, Cova da Piedade Pragal e Cacilhas	Vogal	Email	06MAI25

APÊNDICE F – SINOPSE DA RELAÇÃO ENTRE AS PERGUNTAS DERIVADAS E AS QUESTÕES DE ENTREVISTA

Quadro n.º 26 - Sinopse da relação entre as perguntas derivadas e as questões de entrevista do guião do tipo A

PP	PD	Questões de Entrevista
PP: Qual é o papel da GNR na prevenção do crime de furto de veículos motorizados?	<p>PD1: Quais foram as principais medidas e estratégias adotadas pelo CTerSETÚBAL na prevenção do furto de veículos motorizados?</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Quais são as principais ações que têm sido implementadas para prevenir o furto de veículos motorizados? Existem medidas específicas direcionadas a determinados tipos de veículos ou locais? 2. Na sua opinião, o tipo de policiamento que tem sido aplicado no CTerSETÚBAL estão a ser eficazes na prevenção do furto de veículos motorizados? Porquê?
	<p>PD2: De que forma as medidas e estratégias implementadas pelo CTerSETÚBAL têm contribuído para a redução do furto de veículos motorizados?</p>	<ol style="list-style-type: none"> 3. Existem parcerias ou protocolos com outras entidades locais para reforçar a prevenção deste tipo de furto? Quais são os seus impactos práticos na identificação de suspeitos e recuperação de veículos? 4. Com base na sua experiência, quais das estratégias adotadas demonstraram um impacto mais significativo na redução do furto de veículos motorizados? Se possível fundamente a sua resposta com exemplos concretos. 5. Do ponto de vista operacional, existem indicadores objetivos que demonstrem a eficácia das medidas implementadas (como por exemplo: taxas de recuperação de veículos, tempos médios de resposta, redução do número de furtos)?
	<p>PD3: Como tem evoluído o número de furtos de veículos motorizados na ZA do CTerSETÚBAL de 2019 a 2024? Existem tendências e padrões identificáveis?</p>	<ol style="list-style-type: none"> 6. Há alguma estratégia que tenha sido modificada ou descontinuada por se revelar ineficaz? O que motivou essa decisão e que medidas foram adotadas para substituir a estratégia anterior? 7. Considera que existem locais específicos, padrões sazonais ou horários em que este tipo de crime ocorre com maior frequência? A que se deve essas tendências e como influenciam a distribuição do efetivo e a alocação de recursos?
	<p>PD4: Quais são os principais desafios enfrentados na prevenção e combate ao furto de veículos motorizados?</p>	<ol style="list-style-type: none"> 8. Na sua perspetiva, qual é o <i>modus operandi</i> utilizado pelos criminosos que tem originado maiores dificuldades à GNR no âmbito da prevenção e recuperação dos veículos? 9. Quais são os principais desafios operacionais na prevenção e combate ao furto de veículos motorizados? A falta de recursos (humanos, tecnológicos, materiais) tem sido um obstáculo significativo? Como poderia ser melhorado esse aspeto?
	<p>Aplicável a todas as PD</p>	<ol style="list-style-type: none"> 10. Há alguma sugestão ou contributo adicional, que não tenha sido abordado nas questões anteriores, que considere relevante para melhorar a atuação da GNR?

Quadro n.º 27 - Sinopse da relação entre as perguntas derivadas e as questões de entrevista do guião do tipo B

PP	PD	Questões de Entrevista
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">PP: Qual é o papel da GNR na prevenção do crime de furto de veículos motorizados?</p>	<p>PD1: Quais foram as principais medidas e estratégias adotadas pelo CTerSETÚBAL na prevenção do furto de veículos motorizados?</p>	<p>3. Existe algum tipo de colaboração entre a sua entidade e a Guarda Nacional Republicana (GNR) para prevenir o furto de veículos motorizados? Como avalia essa cooperação?</p> <p>5. Acha que a sensibilização da população poderia ajudar a reduzir o número de furtos? Que tipo de campanhas ou ações informativas seriam mais eficazes?</p>
	<p>PD2: De que forma as medidas e estratégias implementadas pelo CTerSETÚBAL têm contribuído para a redução do furto de veículos motorizados?</p>	<p style="text-align: center;">Não Aplicável</p>
	<p>PD3: Como tem evoluído o número de furtos de veículos motorizados na ZA do CTerSETÚBAL de 2019 a 2024? Existem tendências e padrões identificáveis?</p>	<p style="text-align: center;">Não Aplicável</p>
	<p>PD4: Quais são os principais desafios enfrentados na prevenção e combate ao furto de veículos motorizados?</p>	<p>6. Considera que há falhas na articulação entre as forças de segurança e as entidades locais para combater este crime? O que poderia ser melhorado?</p> <p>7. Quais são os principais desafios que considera serem os mais impactantes na prevenção deste crime? Considera que a falta de recursos (humanos, tecnológicos, financeiros) tem sido um entrave?</p>
	<p>Aplicável a todas as PD</p>	<p>1. Na sua opinião, o furto de veículos motorizados é uma preocupação relevante na sua área de atuação? Como tem impactado a comunidade local?</p> <p>2. Com base no seu conhecimento, quais são os métodos mais comuns utilizados pelos criminosos para furto de veículos na sua área?</p> <p>4. Existem locais que considera mais vulneráveis ao furto de veículos (ex.: parques de estacionamento públicos, zonas residenciais, áreas comerciais)? Por que razão?</p> <p>8. Há alguma sugestão ou contributo adicional, que não tenha sido abordado nas questões anteriores, que considere relevante acrescentar?</p>

APÊNDICE G - ANÁLISE DAS RESPOSTAS ÀS QUESTÕES DE ENTREVISTA DO GUIÃO DO TIPO A

Quadro n.º 28 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 1 do guião do tipo A

EA	Questão n.º 1 - Quais são as principais ações que têm sido implementadas para prevenir o furto de veículos motorizados? Existem medidas específicas direcionadas a determinados tipos de veículos ou locais? Argumentação
EA1	No que concerne às medidas/ações implementadas por parte do PTer, são as de direcionar um maior patrulhamento, possível, para as zonas conotadas com o regular furto de veículos motorizados. Os tipos de veículos que são mais comuns, de ser alvo por este ilícito, trata-se de ser os Opel Corsa e os Citroen C3.
EA2	Devido à escassez de meios materiais e humanos, não nos é dado o “luxo” de podermos direcionar e planejar meios exclusivamente para esse efeito, ao nível posto, para a prevenção de furtos de veículos motorizados. As medidas utilizadas, que servem para todas as situações de prevenção, é a permanência em locais de fraca luminosidade, locais de pouca afluência de pessoas, permanência nas fronteiras entre as ZA dos PTer, e, dentro do possível, Operações ao nível do PTer.
EA3	Patrulhamento de visibilidade, direcionado para zonas com maior probabilidade de ocorrências no âmbito do furto de veículos.
EA4	Essencialmente a prevenção do furto de veículos motorizados assenta no policiamento preventivo. Este policiamento é efetuado com base na noção criminal que o Cmdt do PTer tem na sua ZA pois não existem medidas específicas em concreto. Podem, no entanto, existir medidas para algum caso ou subunidades em específico, mas para o dispositivo geral da guarda não existe.
EA5	Relativamente às principais medidas implementadas para a prevenção de furtos de veículos motorizados, além das diretrizes escrituradas nas guias de patrulha, que incluem passagens regulares por determinados pontos estratégicos, procede-se igualmente à recolha e análise de informações. Esta recolha é realizada através da colaboração entre o NIC do SDTer, a secção de inquéritos e os PTer das áreas envolvidas, permitindo a identificação de padrões de ocorrência e do <i>modus operandi</i> dos infratores. Além dos patrulhamentos apeados e motorizados, bem como das ações de sensibilização, são efetuadas operações de fiscalização rodoviária em pontos considerados sensíveis, as quais têm um efeito dissuasor, reforçando a presença da GNR e contribuindo para a redução da criminalidade. A proatividade dos militares desempenha um papel fundamental, sendo realizadas fiscalizações aleatórias que, em diversas ocasiões, permitem identificar indivíduos suspeitos e estabelecer conexões com inquéritos em curso. Esta abordagem proativa é frequentemente complementada pela partilha de informações entre diferentes unidades, destacamentos, comandos e até outras forças de segurança, como a PSP. As medidas a adotar são ajustadas de forma dinâmica, em função das tendências criminais observadas em determinado período. Os furtos podem variar entre subtração de catalisadores, baterias, objetos no interior dos veículos ou mesmo do próprio veículo. O tipo de furto praticado contribui para traçar um perfil dos alvos preferenciais dos infratores, permitindo que os militares estejam particularmente atentos a determinados modelos de viaturas que apresentem maior risco de subtração.
EA6	As principais ações que têm sido implementadas para prevenir o furto de veículos motorizados incluem a realização de um levantamento detalhado dos locais com maior incidência desse tipo de criminalidade, bem como dos períodos em que os crimes ocorrem com maior frequência. Esse levantamento permite direcionar o patrulhamento de forma mais eficiente, aumentando a presença policial nas áreas e horários mais vulneráveis, o que, por sua vez, contribui para a dissuasão dos criminosos. Além disso, é importante que o NIC competente seja informado sobre os locais e horários com maior ocorrência de furtos, permitindo que sejam tomadas medidas mais estratégicas e eficazes. Esta colaboração entre as diferentes unidades de policiamento facilita a coordenação de ações de prevenção, investigação e monitorização. Em alguns casos, existem medidas específicas direcionadas a tipos de veículos mais visados, como veículos de luxo ou motocicletas, que muitas vezes são alvos preferenciais dos criminosos. Em locais com grande afluência de veículos de alto valor, como zonas comerciais, estacionamento de centros comerciais e zonas balneares são implementadas ações mais intensivas de patrulhamento. Essas estratégias, combinadas com campanhas de sensibilização para os proprietários de veículos, como a utilização de dispositivos de segurança adicionais (alarmas, sistemas de rastreamento, etc.), contribuem para reduzir a incidência de furtos e aumentar a eficácia na prevenção.

EA7	Tem sido difundido junto das populações para que não deixem as viaturas abertas, trancarem sempre que possível a direção e em relação às viaturas ligeiras de mercadorias (caixa aberta), terem uma redobrada atenção pois são um alvo mais apetecível.
EA8	Têm sido implementadas ações de fiscalização tanto planeadas ao nível do CTer como como inopinadas ao nível dos PTer. Os PTer uma missão geral, sendo as medidas específicas realizadas através dos inquéritos e investigações incumbidas aos NIC.
EA9	As medidas que têm sido implementadas por parte do PTer assentam fundamentalmente na prevenção e no policiamento baseado nas informações, ou seja, com base na georreferenciação dos furtos, é mencionado nas guias de patrulha e durante a rendição das PO, para se efetuar passagens nos locais com vista a dissuadir comportamentos ilícitos. Não existem medidas direcionadas a determinados tipos de veículos, mas sim a locais onde a probabilidade desses furtos ocorrerem é maior.
EA10	No que diz respeito ao trabalho efetuado pelas forças territoriais, tem-se adotado uma medida essencialmente preventiva, neste sentido, é efetuada análise estatística dos locais com maior incidência criminal, direcionando as PO para essas zonas mais afetadas. Atualmente não existem medidas específicas direcionadas para a tipologia de veículos, porém o quotidiano criminal, elenca certas marcas de viaturas, que acabam por estar associadas a certos tipos de crimes, em termos exemplares temos os Opel Corsa B, as Toyota Hiace, Opel Astra G Caravan, entre outros, que estão diretamente relacionados com os furtos de máquinas de tabaco, do qual se verifica o transporte destas no interior das viaturas para posterior desmantelamento. Neste sentido, do conhecimento por parte das PO, da ligação de certas viaturas a âmbitos criminais, estas, acabam por incidir as fiscalizações rodoviárias aquando da deteção destes veículos, garantindo que não se trata de uma viatura furtada.

Quadro n.º 29 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 2 do guião do tipo A

EA	Questão n.º 2 - Na sua opinião, o tipo de policiamento que tem sido aplicado no CTerSETÚBAL estão a ser eficazes na prevenção do furto de veículos motorizados? Porquê?	
	S/N	Argumentação
EA1	Sim	Sim uma vez que o número de registos sobre este tipo de crime tem vindo a diminuir, também fruto da proatividade dos militares.
EA2	Sim	Se estivermos a falar do patrulhamento às ocorrências, sim, pelo menos não tenho tido conhecimento de viaturas terem sido alvo de furto, nem denúncias no PTer.
EA3	Sim	Sim, o patrulhamento de visibilidade e tem impacto positivo na prevenção de furtos.
EA4	Sim	Tipicamente, o furto de veículos motorizados, ou ocorre em locais com grandes ajuntamentos de pessoas, nomeadamente grandes eventos, ou em locais que dadas as suas características ou envolvências, levam a que existam os fenómenos dos furtos. O que acontece é que antecipadamente aos grandes eventos, já é efetuado um planeamento que permita um patrulhamento preventivo de forma a mitigar essa tipologia criminal. No que respeita aos locais mais suscetíveis a prática dos furtos, o patrulhamento ao nível do PTer já é canalizado para tal, daí poder apenas dizer que, de forma empírica, o policiamento está a ter um grau satisfatório de eficácia.
EA5	Sim	Considera-se que as medidas atualmente implementadas, bem como a estratégia de atuação adotada, são as mais adequadas face às circunstâncias, tendo em conta os recursos humanos e materiais disponíveis, a extensão da área de atuação, a imprevisibilidade das ocorrências e o perfil dos suspeitos. Neste contexto, existe a convicção de que o modelo de policiamento aplicado no CTerSETÚBAL, em particular no SDTerCCAPARICA, é eficaz e viável.
EA6	Sim	Na minha opinião, o tipo de policiamento aplicado no CTerSETÚBAL tem sido eficaz na prevenção do furto de veículos motorizados, especialmente devido ao reforço da presença policial nas áreas mais afetadas por esse tipo de criminalidade. A atuação dos postos territoriais, com o patrulhamento constante nas zonas mais vulneráveis, tem um impacto positivo, uma vez que cria uma sensação de segurança para a comunidade e atua como um dissuasor para os criminosos. Além disso, o NIC tem realizado ações de vigilância intensiva nas áreas mais afetadas, o que também tem mostrado bons resultados. A vigilância contínua e discreta, muitas vezes realizada com a utilização de patrulhas dissimuladas ou em locais estratégicos, permite uma maior identificação de suspeitos e facilita a intervenção em flagrante. Este tipo de policiamento direcionado contribui para a deteção precoce de comportamentos suspeitos, impedindo a concretização de furtos. Essas ações são complementadas por um trabalho de investigação minucioso, que visa identificar as redes de criminosos envolvidos no furto de veículos. A colaboração entre os PTer e o NIC tem permitido uma abordagem mais eficaz e coordenada, aumentando as chances de sucesso na prevenção e resolução de casos. As

		estratégias de policiamento aplicadas têm sido adequadas, mas como em qualquer tipo de criminalidade, a constante adaptação e a análise de novas tendências de comportamento criminoso são essenciais para manter a eficácia dessas ações.
EA7	Sim	O policiamento geral é aquele que é cumprido pelas PO, sendo que a prevenção criminal consta sempre numa das medidas preventivas. O furto de veículos depende de muitos fatores que por vezes são descurados pelos proprietários, portanto podemos afirmar que este policiamento é eficaz.
EA8	Sim	Do que compete ao PTer, o aumento das ações no terreno e por consequência os aumentos da fiscalização são eficazes na prevenção destes furtos.
EA9	Sim	Na minha opinião o tipo de policiamento tem sido eficaz na prevenção, segundo os dados disponíveis tem se verificado uma tendência de diminuição que vai ao encontro com os dados nacionais registados no RASI 2024.
EA10	Não	À semelhança do elencado anteriormente, não existe uma medida eficaz para a prevenção, porém têm se vindo a detetar uma forma padronizada de atuação no que toca aos furtos de veículos, o que auxilia as PO dos PTer's a direcionarem os seus patrulhamentos, para zonas onde possam existir algum tipo de veículo usualmente furtado, coexistindo com as zonas com condições deficientes e necessárias para a realização de furtos, nomeadamente, um défice de luminosidade, uma zona de baixa circulação automóvel, entre outras.

Quadro n.º 30 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 3 do guião do tipo A

EA	Questão n.º 3 - Existem parcerias ou protocolos com outras entidades locais para reforçar a prevenção deste tipo de furto? Quais são os seus impactos práticos na identificação de suspeitos e recuperação de veículos?	
	S/N	Argumentação
EA1	Não	Em relação à questão das parcerias com outras entidades, não existe qualquer tipo de protocolo ou parcerias, passando apenas pelo PTer essa prevenção.
EA2	Não	Não existe nenhuma parceria/protocolo com entidades locais.
EA3	Não	Na ZA do PTerNOVO não existem no imediato parcerias.
EA4	Não	Não existem.
EA5	Não	Não existem parcerias/protocolos com outras entidades locais.
EA6	Não	Desconheço se existem protocolos ou parcerias específicas neste sentido, mas considero que seriam altamente pertinentes, especialmente em locais onde atuam múltiplas forças de segurança. A criação de parcerias entre a GNR e outras entidades locais, como a Polícia Municipal, a PSP, as autoridades de trânsito, e até mesmo entidades privadas, poderia ser muito eficaz na prevenção e combate ao furto de veículos motorizados. A partilha de informações entre estas entidades é essencial para uma atuação coordenada e mais eficiente, uma vez que facilita a identificação dos autores dos crimes e contribui para a recuperação dos veículos furtados. Por exemplo, se uma FSS tem informações sobre um possível suspeito ou uma atividade criminosa em determinada área, a troca dessa informação com outras entidades pode ajudar a estabelecer um perfil do criminoso ou a localizar veículos furtados mais rapidamente. Além disso, a colaboração com empresas de monitorização de tráfego ou câmaras de segurança em zonas estratégicas pode fortalecer as capacidades de vigilância e aumentar a probabilidade de identificação dos criminosos. Um bom exemplo seria a utilização de sistemas de câmaras de vigilância instaladas por entidades privadas que, ao serem integradas com as autoridades policiais, permitem uma monitorização contínua e mais eficaz. Em resumo, a colaboração e o estabelecimento de protocolos de comunicação entre diferentes forças e entidades locais são fundamentais para melhorar a eficácia na identificação dos criminosos, na recuperação dos bens furtados e na prevenção do furto de veículos. A coordenação entre as várias partes envolvidas potencializa os recursos disponíveis e aumenta as chances de sucesso no combate a este tipo de criminalidade.
EA7	Não	Não existem parcerias/protocolos, o que existe sim é uma passagem de palavra sobre este flagelo, no entanto a recuperação acontece em mais de 50/100.
EA8	Não	Não existem protocolos de vigilância ou outros com outras entidades.
EA9	Sim	O que existe é uma articulação com os municípios no sentido de efetuar a remoção de veículos que estejam em estacionamento abusivo e demonstrem indícios de abandono, o que ao efetuar essa remoção, por um lado resolve-se o problema do estacionamento abusivo, como obriga os proprietários a remover a viatura daqueles locais. Esta remoção de viaturas aparentemente

		abandonadas, faz com que não exista a tentação de cometer algum ilícito relacionado com as mesmas. Existe ainda, mas já numa fase de investigação a colaboração da Brisa, e das entidades gestoras de vias, que caso a viatura passe um pórtico da autoestrada consiga trazer mais elementos para a investigação como a hora da passagem, sentido da fuga, entre outros. Tendo assim impactos positivos na identificação de suspeitos e na recuperação dos veículos.
EA10	Não	Atualmente, e no que concerne à freguesia em que o PTERFFERRO está inserido, não existe qualquer tipo de parceria ou protocolo, porém à semelhança com o que acontece em qualquer outra ZA, os trabalhadores da Junta de Freguesia e/ou os do Município, quando têm conhecimento de alguma viatura abandonada e/ou suspeita, entram em contacto com esta força de forma a proceder-se às diligências que se possam realizar. Este contacto, acaba por influenciar a taxa de recuperação das viaturas furtadas, que por vezes são abandonadas em terrenos baldios de difícil acesso pelas viaturas policiais da área.

Quadro n.º 31 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 4 do guião do tipo A

EA	Questão n.º 4 - Com base na sua experiência, quais das estratégias adotadas demonstraram um impacto mais significativo na redução do furto de veículos motorizados? Se possível fundamente a sua resposta com exemplos concretos.	
	Argumentação	
EA1	Para além do patrulhamento existente, que diariamente se depara com diversas situações, o ilícito criminal do furto de veículo motorizado é muitas vezes intervencionado com as equipas do NIC dos DTer, que detetam os suspeitos e o bem furtado.	
EA2	Especificamente para a redução de furto de veículos motorizados não tem sido praticado nenhuma estratégia, mas no geral, quantas mais operações de nível PTER houver, menos ocorrências há. Quanto mais vezes as PO são vistas (Avenidas principais, locais de comércio, rotundas). Desde novembro (mês em que fiquei colocado no Posto) até ao dia de hoje, os militares têm comentado que as ocorrências têm sido muito poucas para o que é normal neste PTER. Ora, poderá afirmar-se que, em específico ao furto de veículos motorizados, que também tem funcionado.	
EA3	Patrulhamento de visibilidade e prevenção.	
EA4	Não há nenhum método que funcione de forma tão eficaz como o patrulhamento preventivo. É sempre preferível conseguirmos trabalhar o problema a montante do que a jusante. Os exemplos mais pragmáticos prendem-se sempre com os estacionamento de viaturas em grandes eventos ou em zonas balneares, em que os furtos têm tendência a acontecer. Quanto mais trabalharmos no policiamento de visibilidade, mais os números dos furtos vão ser menores.	
EA5	As estratégias adotadas que apresentam maior impacto na redução do furto de veículos centram-se na proatividade das PO e na intensificação do patrulhamento. Em particular, destacam-se as ações de fiscalização de trânsito, tanto programadas como aleatórias, bem como a passagem regular das PO por arruamentos secundários, oficinas de reparação automóvel e parques de estacionamento situados em áreas isoladas.	
EA6	Com base na minha experiência, algumas das estratégias adotadas que demonstraram um impacto mais significativo na redução do furto de veículos motorizados incluem a utilização de ações dissimuladas ou descaracterizadas. Estas estratégias têm-se revelado eficazes porque permitem uma deteção mais eficiente deste tipo de criminalidade, uma vez que os meliantes não percebem a presença das PO, o que aumenta a probabilidade de identificar e capturar os criminosos em flagrante. Além disso, a instalação de câmaras ocultas em locais de maior incidência de furtos de veículos tem sido uma medida bastante eficaz. Estas câmaras permitem a gravação do ato criminoso, o que facilita a obtenção de provas concretas e a consequente identificação dos autores. Em zonas onde o furto de veículos é mais frequente, a presença destas câmaras pode dissuadir os criminosos de cometerem o crime, sabendo que há uma maior probabilidade de serem apanhados. Um exemplo concreto desta estratégia posso dar o estacionamento da praia da Ribeira do Cavallo que no ano de 2023 registámos perto de 70 furtos interior de veículo tendo no ano de 2024 tido uma redução superior a 50%. Estas estratégias, combinadas com a presença constante da GNR e a colaboração com a comunidade, têm sido determinantes para o sucesso na redução deste tipo de criminalidade.	
EA7	Não existe uma estratégia única, nem penso que venha a existir, na minha opinião a informação das populações será a estratégia mais adequada.	
EA8	Além da fiscalização diária, existir um melhor conhecimento dos militares no que concerne à temática da viciação de viaturas, visto que muitas viaturas são furtadas com o intuito de existir canibalização ou aproveitamento do salvado, portanto, uma fiscalização feita com rigor poderá detetar estes ilícitos.	

EA9	Na minha opinião o conjunto de estratégias adotadas pela Guarda, desde a prevenção, investigação e partilha de informações é que faz com que tenha um impacto significativo nessa redução. Por exemplo, quando uma PO efetuar policiamento de prevenção/proximidade se depara com um furto, e efetua uma detenção em flagrante delito, é fundamental a partilha de informações e investigação para juntar mais prova ao processo.
EA10	Como já referido, não existem estratégias ou medidas concretas para a diminuição deste crime, porém, deveria existir uma maior iluminação em zonas denominadas como “ <i>blindspots</i> ”, coadjuvando-se com a implementação camaras de videovigilância, à semelhança do que acontece no Município de Marco de Canaveses. Tenho conhecimento que em Marco de Canaveses, o Município instalou videovigilância nas ruas, de forma a prevenir o furto em interior de residências, no nosso caso seria para prevenir e/ou facilitar a identificação dos autores do ilícito criminal, porém resultaria também num auxílio para outros tipos criminais.

Quadro n.º 32 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 5 do guião do tipo A

E	Questão n.º 5 - Do ponto de vista operacional, existem indicadores objetivos que demonstrem a eficácia das medidas implementadas (como por exemplo: taxas de recuperação de veículos, tempos médios de resposta, redução do número de furtos)?	
	S/N	Argumentação
EA1	Sim	Redução do número de furtos.
EA2	Sim	Neste momento, o que tem acontecido para se verificar se uma viatura foi alvo de furto é, durante o patrulhamento, se for verificado que uma viatura está há algum tempo parada/estacionada no mesmo sítio, confirmar com a sala de situação se consta para apreender ou se foi alvo de furto ou informação via mensagem.
EA3	Sim	Sim, o número de NUIPC por furtos de veículos motorizados tem vindo a reduzir ao longo dos últimos anos.
EA4	N/A	É uma pergunta bastante complexa, cujas métricas, neste momento, são bastante difíceis de aferir.
EA5	Não	Não existem indicadores objetivos que permitam demonstrar, de forma conclusiva, a eficácia das medidas implementadas. Isto deve-se ao facto de que a maioria das viaturas apreendidas na ZA do SDTerCCAPARICA serem provenientes de furtos ocorridos noutras áreas, tanto sob jurisdição da GNR como da PSP. Da mesma forma, é comum que os veículos furtados nesta área sejam posteriormente recuperados em diferentes zonas de jurisdição. Relativamente ao tempo médio de recuperação, não é possível estabelecer um padrão fixo, uma vez que este varia consideravelmente. A recuperação pode ocorrer num intervalo de tempo alargado, desde 24 horas até um mês ou mais, dependendo da localização do veículo e dos meios utilizados para a sua identificação e difusão.
EA6	Sim	Do ponto de vista operacional, existem alguns indicadores objetivos que demonstram a eficácia das medidas implementadas, como a identificação e detenção de autores, a apreensão de objetos do crime e a recuperação de bens furtados. Estes indicadores são essenciais para avaliar o impacto das ações de prevenção e combate ao furto de veículos motorizados. A taxa de recuperação de veículos furtados é um indicador chave, pois reflete diretamente a eficácia das operações de patrulhamento e investigação. Quanto maior a taxa de recuperação, maior a prova de que as estratégias de monitorização e as ações policiais estão a ter sucesso. Além disso, o número de detidos em flagrante ou após investigação também serve como um indicador positivo, pois demonstra que os criminosos estão a ser capturados e que as operações estão a ter um impacto direto na diminuição do crime. Outro indicador importante é o tempo médio de resposta das autoridades às ocorrências de furto de veículos. Um tempo de resposta rápido aumenta a probabilidade de capturar os autores no local ou de prevenir o sucesso do furto. A redução do número de furtos registados ao longo do tempo também serve como um reflexo direto da eficácia das estratégias de prevenção adotadas, como o reforço do patrulhamento em áreas de risco e a implementação de tecnologias de segurança. Portanto, esses indicadores ajudam a medir a eficácia das ações implementadas e a ajustar as estratégias de policiamento, tornando-as mais adaptativas e direcionadas a áreas de maior risco.
EA7	N/A	Não tenho conhecimento.
EA8	N/A	Desconheço a existência desses indicadores.
EA9	Sim	Sim com base no SIIOP, é possível verificar a descida desse crime específico.

EA10	Sim	Atualmente, através do SIIOP, consegue-se ter acesso a toda a análise criminal que ocorre nas diversas ZA da jurisdição da GNR, assim, é possível verificar se existe uma redução ou aumento de furtos, incluso o local onde existe uma maior incidência, porém este mecanismo não indica a taxa de recuperação de veículos. Quanto aos tempos médios de resposta, são muito relativos e imprevisíveis, visto depender de várias nuances, desde o tamanho das ZA, o empenhamento anterior das PO, às condições climáticas, entre outros.
------	-----	--

Quadro n.º 33 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 6 do guião do tipo A

EA	Questão n.º 6 - Há alguma estratégia que tenha sido modificada ou descontinuada por se revelar ineficaz? O que motivou essa decisão e que medidas foram adotadas para substituir a estratégia anterior?	
	S/N	Argumentação
EA1	Não	A estratégia implementada com o regular patrulhamento nessas zonas e o apoio das equipas do NIC, já se mantém à largos anos, não sendo modificada.
EA2	Não	Não tenho conhecimento de estratégias que tenham sido modificadas ou descontinuadas
EA3	Não	Não.
EA4	Não	A estratégia que tem sido adotada baseia-se no policiamento preventivo, com base na experiência dos comandantes de subunidade.
EA5	N/A	Nada a referir.
EA6	N/A	Desconheço a alteração de modalidades por falta de eficácia.
EA7	N/A	Sem conhecimento.
EA8	Não	Os procedimentos em vigor têm sido cumpridos e continuados no que respeita a esta matéria.
EA9	Sim	O modelo de policiamento de repressão ou reação à ocorrência de furto, foi alterado para a prevenção e policiamento de proximidade junto dos locais de maior incidência desse tipo de crime. Essa decisão foi alterada pela ineficácia da medida anterior.
EA10	Não	Que eu tenha conhecimento não.

Quadro n.º 34 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 7 do guião do tipo A

EA	Questão n.º 7 - Considera que existem locais específicos, padrões sazonais ou horários em que este tipo de crime ocorre com maior frequência? A que se deve essas tendências e como influenciam a distribuição do efetivo e a alocação de recursos?	
	S/N	Argumentação
EA1	Sim	A tendência reveste a fraca afluência de transeuntes na via pública à hora que o ilícito acontece, que grande parte das vezes é no período noturno/madrugada, sendo mais complicado verificar e alocar os efetivos para os locais, uma vez que não existem testemunhas oculares para poder auxiliar nas identificações.
EA2	Sim	Locais específicos? Sim, nos bairros sociais e nas fronteiras entre PTER e Esquadras da PSP. Os indivíduos sabem que a GNR e a PSP focam-se quase sempre nos mesmo locais, e as fronteiras das ZA são muitas vezes negligenciadas, principalmente em PTER com uma grande ZA e juntando o facto de, na maior parte das vezes, o PTER só conseguir garantir as PO. Em relação aos recursos, as viaturas, quando há mais do que uma por PTER, ou é direcionada para outro PTER que não tem viatura para a PO ou está em oficina para reparo ou está parada a aguarda orçamento.
EA3	Sim	Sim, normalmente este tipo de fenómenos ocorrem em horário noturno.
EA4	Sim	Como referi, têm sempre tendência a acontecer nos períodos em que existe um maior número de concentração de pessoas e em que as viaturas ficam sem vigilância: grandes parques de estacionamento, estacionamentos junto às praias, estacionamentos de festividades, entre outros.
EA5	Sim	Sim, as tendências estão diretamente relacionadas com as motivações e os objetivos subjacentes à prática do crime. No que respeita ao furto de veículos, a sua intensificação deve-se, em grande parte, à utilização dos automóveis furtados para a prática de outros ilícitos, tais como roubos, furtos de máquinas de tabaco, furtos em residências e o transporte de estupefacientes. Podem ainda ocorrer com o intuito de subtração de peças de uma marca, modelo específicos, ou para posterior venda, no qual pode ou não ser alterado o VIN, de acordo com o mercado em que se pretende introduzir. Já no caso dos furtos no interior de veículos, embora ocorram de forma contínua ao longo do ano, dependem do objetivo do crime, não se limitando ao furto de objetos deixados no interior, mas também associados à subtração de materiais de valor, como

		catalisadores e baterias, sendo a sua incidência influenciada pelas flutuações do valor de mercado dos metais preciosos neles contidos. Registam-se picos específicos no verão e junto às zonas balneares, maioritariamente com o objetivo de subtrair do seu interior carteiras ou outros objetos de valor.
EA6	Sim	Sim, existem locais específicos, padrões sazonais e horários em que os crimes ocorrem com maior frequência. Os locais de maior afluência, como zonas turísticas, centros comerciais, áreas de lazer, zonas balneares, tendem a atrair mais criminosos devido ao elevado volume de pessoas e à maior vulnerabilidade dos alvos. Estas áreas oferecem maiores oportunidades para os meliantes cometerem ilícitos, como furtos, roubos e outras práticas criminosas. O padrão sazonal também influencia diretamente a distribuição dos crimes. Por exemplo, durante os meses de calor, especialmente em locais balneares ou destinos turísticos, a afluência de pessoas aumenta, criando um ambiente propício para a ocorrência de delitos. As altas temperaturas também podem provocar aglomerações em espaços públicos, o que facilita a ação dos criminosos. Essas tendências impactam a distribuição do efetivo policial e a alocação de recursos, exigindo um planeamento mais estratégico. Durante períodos de maior movimentação, como as férias de verão ou feriados prolongados, é necessário um reforço policial nessas zonas específicas. Além disso, os horários também desempenham um papel importante: os crimes podem ocorrer com maior frequência durante a noite, em locais pouco iluminados, em locais isolados ou durante eventos de grande concentração de pessoas. Assim, as autoridades devem adaptar a presença policial e os recursos de segurança de acordo com as características temporais e espaciais desses padrões.
EA7	Sim	Este tipo de furtos acontece mais entre as 22H00 e as 05H00, a distribuição do efetivo é efetuada mediante o serviço e as disponibilidades da escala.
EA8	Sim	No PTERPALMELA em específico, o número de furtos de viaturas ocorridos relaciona-se diretamente com a utilização de viaturas para outro tipo de ilícitos, nomeadamente crimes contra o património, portanto, existe no CTER um núcleo responsável pelo tratamento destes dados que posteriormente são fornecidos às subunidades, nos quais temos que ter em consideração para essa distribuição e alocação.
EA9	Sim	Locais com menor visibilidade, com pouca população, menos habitações ao redor, num horário com menos luminosidade, ou seja, durante o período noturno e madrugada, fazem com que exista um ambiente propício à prática desse tipo de crime. Sim, essas tendências influenciam a distribuição do efetivo quer pelo horário da tendência em que poderá ocorrer, quer nos locais mais propícios a ocorrer.
EA10	Sim	Sim claro, como referido anteriormente, existem viaturas “ <i>standard</i> ” que servem de meio para outro tipo de ilícito criminal, e acabam por ser procuradas por infratores, visando-as como viaturas alvo para esse efeito. Relativamente a locais e horários, pode-se verificar essencialmente em locais com menor circulação populacional, e conseqüentemente menor volume habitacional, respetivamente à hora, tende a ser em horário predominantemente noturno, o que coexiste com a menor fluência populacional a circular. O conhecimento de horários e zonas alvo, facilita alocar as PO, no entanto, dará também conhecimento aos infratores do local onde está a PO (no caso de giros fixos), o que resultará numa atuação criminal noutra área distinta.

Quadro n.º 35 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 8 do guião do tipo A

EA	Questão n.º 8 - Na sua perspetiva, qual é o <i>modus operandi</i> utilizado pelos criminosos que tem originado maiores dificuldades à GNR no âmbito da prevenção e recuperação dos veículos?
	Argumentação
EA1	É a rápida intervenção que os meliantes executam o crime, não dando tempo para que exista uma intervenção imediata ou que alguém os consiga identificar.
EA2	O que tem originado maior dificuldade à GNR é mesmo não haver meios materiais (viaturas) e humanos. Em relação ao <i>modus operandi</i> , aproveitam a falta de patrulhamento, aproveitam a oportunidade e furtam a viatura para praticar outros crimes. Após a prática desses crimes, abandonam em locais pouco patrulhados.
EA3	Por vezes a recuperação de veículos torna-se mais difícil em virtude de as viaturas muitas vezes serem deixadas em locais muito isolados ou então em locais muito povoados.
EA4	Os furtos de oportunidade ou os itinerantes, em que se torna mais difícil chegar aos autores.
EA5	A imprevisibilidade das ocorrências e a ausência de um padrão definido indicam que estes furtos resultam, na sua maioria, de ações individuais e não de atividades organizadas. A inexistência de um padrão específico no que respeita às áreas afetadas, aos alvos escolhidos e às motivações subjacentes

	dificulta a alocação eficiente de recursos humanos e materiais, bem como a definição de estratégias direcionadas para a proteção de alvos específicos.
EA6	Na minha perspetiva, o <i>modus operandi</i> utilizado pelos criminosos que tem originado maiores dificuldades à GNR no âmbito da prevenção e recuperação dos veículos é o furto com o <i>modus operandi</i> de <i>carjacking</i> . Este tipo de crime causa grandes desafios à atuação da GNR devido à sua imprevisibilidade e espontaneidade. O <i>carjacking</i> ocorre de forma rápida e repentina, frequentemente com o uso de violência ou ameaça, o que torna a reação da vítima e a capacidade de intervenção das autoridades muito mais difíceis. Os criminosos agem de forma inesperada, escolhendo frequentemente vítimas vulneráveis, como condutores sozinhos ou em locais pouco movimentados. O facto de o crime ocorrer de maneira instantânea, sem qualquer aviso prévio, dificulta a intervenção preventiva e a recuperação do veículo, uma vez que a GNR não consegue antecipar o momento exato do crime. Além disso, a rápida ação dos criminosos, que muitas vezes utilizam armas ou outros meios de intimidação, permite-lhes tomar o controlo do veículo em questão de segundos, o que limita as opções de resposta das autoridades. A vítima é muitas vezes deixada em estado de choque, o que pode dificultar a recolha imediata de informações úteis para a localização do veículo ou a identificação dos criminosos. Este <i>modus operandi</i> exige um grande esforço de vigilância e monitorização, e coloca um desafio adicional à GNR, que precisa adaptar as suas estratégias para lidar com a rapidez e a agressividade do <i>carjacking</i> . A recuperação dos veículos e a prevenção deste tipo de crime dependem de uma atuação coordenada, que envolva patrulhamento intensivo, o uso de tecnologias de rastreamento e câmaras de segurança, além da colaboração com outras FSS.
EA7	Penso que a maior dificuldade é não sabermos quem poderá ser o ou os autores dos furtos pois existem furtos de veículos para serem cometidos outros crimes e existem furtos de veículos que muito provavelmente serão para desmantelar e não mais aparecem.
EA8	As viaturas furtadas por norma são viaturas antigas e que facilitam o tempo utilizado para consumir o furto, sendo habitual a falsificação de documentos através de aposição de outras matrículas que não constam para apreensão.
EA9	Na minha perspetiva o <i>modus operandi</i> que causa maiores dificuldades no âmbito da prevenção e na recuperação de veículos, é a utilização de chaves falsas ou de tecnologia que permita a abertura e o funcionamento das viaturas, em virtude de no decorrer do patrulhamento normal ser pouco detetável, ou não chamar tanto a atenção quer da população, quer dos próprios militares, que poderão não estar tão sensibilizados para esse modus operandi.
EA10	Com a evolução da tecnologia, o método utilizado também sofre atualizações. Têm-se conhecimento que existem diversas redes de tráfico de veículos para países terceiros, no entanto, alguns destes veículos são de gama média-alta ou apenas alta, redirecionando-os para serviços GPS por parte das marcas. No entanto com a evolução tecnológica, existem métodos que desativam os GPS dos veículos, o que dificulta a localização e subsequente recuperação dos veículos por parte da GNR. Há uns anos, um dos métodos que os infratores utilizavam, era o uso de varetas do óleo, que serviam para arrombarem os carros e por vezes ligarem a ignição, atualmente são utilizados meios eletrónicos que conseguem clonar as ondas provenientes dos comandos e chaves dos veículos, esta inovação traduz-se numa redução de vidros de viaturas partidos e/ou canhões de fechadoras arrombados, o que acaba por dificultar a perceção de que se trata de uma viatura furtada.

Quadro n.º 36 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 9 do guião do tipo A

EA	Questão n.º 9 - Quais são os principais desafios operacionais na prevenção e combate ao furto de veículos motorizados? A falta de recursos (humanos, tecnológicos, materiais) tem sido um obstáculo significativo? Como poderia ser melhorado esse aspeto?
	Argumentação
EA1	A falta de todos os recursos elencados na questão é um forte obstáculo aos flagrantes delitos, sendo que a melhoria passava sobretudo por mais recursos humanos e materiais, uma vez que existiria mais visibilidade, de mais PO, nos diversos arruamentos das localidades flageladas por esse ilícito.
EA2	O maior desafio é mesmo o facto de não haver viaturas e homens para se poder conseguir chegar a todos os lados da ZA. Este aspeto só melhora com viaturas e militares.
EA3	O principal desafio é o aumento significativo de moradores e por consequência de veículos a circular. Existindo assim a necessidade de um aumento de PO diárias para combater o fenómeno.
EA4	A falta de recursos, sejam eles humanos ou materiais, é sempre uma grande fragilidade. A falta de equipamentos de videovigilância, elemento essencial para efeitos de prova e, em simultâneo, de dissuasão, são elementos a melhorar.

EA5	Os principais desafios operacionais na prevenção e combate ao furto de veículos motorizados incluem a imprevisibilidade das ocorrências, a ausência de um padrão definido quanto às áreas e alvos visados, e a adaptação constante às novas estratégias utilizadas pelos infratores. Adicionalmente, a vasta extensão territorial a cobrir e a necessidade de equilibrar a resposta a este tipo de crime com outras exigências operacionais representam desafios significativos. A escassez de recursos humanos, tecnológicos e materiais constitui, de facto, um obstáculo relevante. A limitação do efetivo e dos meios disponíveis pode condicionar a frequência e a abrangência dos patrulhamentos, bem como a capacidade de monitorização e resposta rápida a incidentes. Além disso, a insuficiência de tecnologias avançadas de vigilância, como sistemas de videovigilância, leitura automática de matrículas ou obtenção de dados de identificação mais céleres, dificulta a deteção e prevenção eficazes. Para melhorar este aspeto, seria essencial o reforço do efetivo e a modernização dos meios tecnológicos de apoio à vigilância e investigação. A melhoria partilha de informação entre FSS, bem como a aposta em campanhas de sensibilização para a adoção de medidas preventivas por parte dos cidadãos, poderiam contribuir para uma abordagem mais eficaz e dissuasora no combate a este tipo de criminalidade.
EA6	Os principais desafios operacionais na prevenção e combate ao furto de veículos motorizados estão diretamente relacionados à imprevisibilidade e à velocidade com que os criminosos atuam, além da constante evolução das táticas utilizadas pelos meliantes. A ação rápida e repentina dos criminosos, aliada à grande mobilidade dos veículos furtados, torna difícil a deteção e recuperação dos mesmos no menor tempo. A falta de recursos, tanto humanos quanto tecnológicos e materiais, tem sido um obstáculo significativo no combate eficaz a este tipo de crime. O número limitado de patrulhas e agentes disponíveis pode dificultar o monitoramento constante das áreas de risco e a capacidade de reação rápida às ocorrências. Além disso, a carência de tecnologias avançadas, como sistemas de rastreamento de veículos, câmaras de vigilância em tempo real e ferramentas de análise de dados, pode reduzir a eficácia das investigações e a capacidade de identificação e apreensão dos veículos furtados. Para melhorar este aspeto, seria essencial investir no aumento do efetivo policial, especialmente nas áreas com maior incidência de furtos. A formação e especialização de agentes no combate a crimes de furto de veículos também são fundamentais para que as forças de segurança se adaptem rapidamente às novas táticas utilizadas pelos criminosos. O reforço da presença de PO em horários e locais críticos, bem como a utilização de unidades móveis e dissimuladas, pode também contribuir para uma atuação mais eficaz.
EA7	O reforço dos meios humanos será fundamental, mas todos serão importantes.
EA8	O Pter ao qual incumbe a missão geral, possui meios para a generalidade das ocorrências, não sendo muitas vezes possível atuar em fenómenos criminais específicos.
EA9	Os principais desafios operacionais na prevenção e combate passa pela falta de recursos humanos, viaturas e tecnologia que permita a rápida identificação de viaturas furtadas que circulem na via pública. Esse obstáculo poderia ser colmatado com mais efetivo e mais viaturas para alocar ao patrulhamento preventivo.
EA10	Ao falar pelo que verifico na minha ZA, o facto de apenas possuir um meio auto para a PO, dificulta imensamente a tarefa da prevenção e combate ao crime, um caso prático que se verifica, é quando a patrulha está alocada numa ocorrência, e subsequentemente existe a comunicação de uma outra a ocorrer, tem de ser ativada uma outra PO de outro Pter, o que inviabiliza uma pronta chegada à ocorrência. Para além disso e de acordo com uma multiplicidade de fatores o efetivo não é o mais ajustado e suficiente. Assim, a maneira indicada para mitigar e/ou ultrapassar os desafios criados, seria através de um reforço tanto a nível auto, como a nível de recursos humanos, que resultaria por sua vez, num maior volume de patrulhas a circular, que resultaria em uma maior prevenção criminal e subsequentemente num menor tempo de resposta às ocorrências.

Quadro n.º 37 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 10 do guião do tipo A

EA	Questão n.º 10 - Há alguma sugestão ou contributo adicional, que não tenha sido abordado nas questões anteriores, que considere relevante para melhorar a atuação da GNR?	
	S/N	Argumentação
EA1	Não	Não existem contributos adicionais.
EA2	Sim	Haver, pelo menos, 3 viaturas por Pter (compreendo a dificuldade que é para os Cter), melhorar a formação nos cursos para que os militares venham com vontade (principalmente) e que já saibam minimamente a nobre função de patrulheiro; Que, nas provas, se esmiúce mais os candidatos, porque no futuro isso dará problemas, não só para nós, comandantes de posto e militares mas também para as nossas famílias e que se foque mais na população e menos na estatística.

EA3	Não	Não.
EA4	Não	Não.
EA5	Não	Nada a referir.
EA6	Sim	É fundamental que a GNR continue a investir na atualização contínua das suas estratégias de patrulhamento, adaptando-se às novas tecnologias e aos métodos cada vez mais sofisticados utilizados pelos criminosos. A incorporação de ferramentas de IA e análise de dados na análise de padrões de criminalidade pode fornecer uma vantagem significativa na prevenção e identificação de atividades criminosas. Por fim, seria também vantajoso estabelecer protocolos de colaboração mais robustos com outras forças de segurança, como a PJ e a PM, além de parcerias com entidades privadas que operam no setor de segurança eletrónica. A partilha de recursos e informações, bem como a coordenação de ações, poderia aumentar significativamente a eficácia das operações de prevenção e investigação, criando uma rede de segurança mais ampla e integrada.
EA7	Sim	O poder de decisão do legislador, deverá ter em atenção quem anda no terreno e lida diariamente com o cidadão. O patrulheiro é aquele que mais informação obtém e é aquele que é menos ouvido.
EA8	Não	Não.
EA9	Sim	Adquirir viaturas com câmaras móveis que façam a leitura rápida de matrículas e facultem a informação rápida aos militares que aquela viatura consta como furtada, seria um bom investimento para a atualização tecnológica do método de policiamento praticado pela Guarda.
EA10	Não	Penso que já foi tudo elencado anteriormente.

APÊNDICE H - ANÁLISE DAS RESPOSTAS ÀS QUESTÕES DE ENTREVISTA DO TIPO B

Quadro n.º 38 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 1 do guião do tipo B

EB	Questão n.º 1 - Na sua opinião, o furto de veículos motorizados é uma preocupação relevante na sua área de atuação? Como tem impactado a comunidade local?	
	S/N	Argumentação
EB1	Não	Os dados a que tenho tido acesso, até porque, por inerência de funções e pelo funcionamento do Conselho Municipal de Segurança, temos trimestralmente acesso a alguns dados da criminalidade no nosso concelho. É evidente que nem tem havido aumento, nem tem havido redução. Não é das matérias que mais ressalta à vista e à reflexão no âmbito do Conselho Municipal de Segurança. Têm sido outros crimes e, ultimamente, as preocupações, isto não aduz nada para a questão, têm a ver mais com o aumento da violência doméstica, e foi isso que cresceu, porque as outras questões de 2023 para 2024, na generalidade, desceram. Primeiro, há furtos de veículos, de duas rodas e outros, e geralmente, quer do resultado das investigações, quer também de alguns casos em que alguns transeuntes conseguem observar ou testemunhar, etc., resulta uma conclusão, que eu não sei se é a correta ou não, de que esses crimes são essencialmente perpetrados por não residentes no concelho. E desde que sou autarca há muitos anos, comecei no final de 1997, princípio de 1998, mesmo em outros órgãos, era muito aquela ideia de alguém que passava, que levava um veículo, que o abandonava lá mais à frente, e também havia situações inversas. O concelho é muito grande, há aqui outra questão: o concelho é o maior da área metropolitana de Lisboa, são 465 quilómetros quadrados, 960 quilómetros de vias municipais, duas autoestradas ordinárias complementares, cinco estradas nacionais. Então, no coração da Península, toda a gente passa por aqui. E, portanto, este fator da circulação e da mobilidade dentro do concelho pode explicar os números elevados do fenómeno. A nossa preocupação continua a ser tentar perceber se isso é uma coisa que resulta aqui, de algumas comunidades residentes no concelho, de algumas pessoas que vêm para cá viver e, quando vêm para cá viver, passam a ser do concelho, como todos os outros, ou se tem a ver com coisas que andam em trânsito de um lado para o outro. E das análises que fomos fazendo, e fico com esta perceção, porque há os factos e há a perceção, que isto tem épocas, primeiro, não é linear, tem épocas, e que está muito associado a fenómenos não de crime organizado, de roubos de veículos para a transformação disto ou daquilo, mas mais de criminalidade aqui na área metropolitana de Lisboa, de alguém que leva um carro e deixa-o noutra sítio, etc., etc. Mas é evidente que começa também a haver a perceção de que alguns carros nunca mais aparecem e, portanto, algum fim lhes dão. Não sei onde é que eles foram vendidos, transformados ou desmantelados para peças. E essa já é uma outra área de investigação, que FSS e até de outra natureza, que não têm que ser a Guarda e a PSP, têm que investigar e perceber, junto dos recetadores, para chegar ao criminoso, mas são ambos, nesse caso, se confirmar uma coisa dessa natureza. (...) Primeiro, a dimensão do concelho, propício para muitas vias. Somos atravessados diariamente por secalhar, uma centena de milhares de pessoas, em movimentos pendulares, circulação de atividades económicas, movimentos de casa para o trabalho, etc.
EB2	Sim	Sim, a prevalência de furto de veículos motorizados revela um fenómeno preocupante, quer do ponto de vista do impacto económico, como do sentimento de insegurança, injustiça e impunidade. O RASI de 2024 indica como prevalência os seguintes tipos de crime: 260 roubo de viatura; 8354 furto de veículo motorizado; 3.764 furto de acessórios e peças em veículo motorizado; 16223 outros furtos em veículo motorizado. Estes números quase que duplicam os de 2023, nomeadamente no que toca a furto de veículo motorizado (4421 casos). Como expresse acima, o aumento deste fenómeno criminal, leva ao aumento do sentimento de insegurança e injustiça social, tendo um forte impacto na forma como a população percebe a justiça e o papel das FSS e OPC. Este fenómeno acarreta também uma forte componente económica, com acréscimos e conflitos sociais associados à morosidade processual no recebimento de prémios de seguro, principalmente quando existem seguros que cobrem os riscos de furto de viatura.
EB3	Não	Dentro daquilo que é o âmbito das análises efetuadas pelo OSCOT, não se torna relevante o furto de veículos motorizados, em comparação com outros crimes relacionados com o uso de veículos para outro tipo de crime.
EB4	Sim	Todo o tipo de crime deverá ser encarado com preocupação por todas as autoridades, administrativas e de segurança. O furto de veículos motorizados não foge à regra, pelo que é um

		dos temas abordados nas reuniões do conselho de segurança. É um tipo de criminalidade que não tem tido aumento no território, o que impacta positivamente no sentimento de segurança da comunidade.
EB5	Sim	Portanto, acho que é efetivamente relevante, uma vez que tem um impacto bastante grande na comunidade. A questão de as pessoas ficarem sem as suas viaturas, como é óbvio, causa logo um impacto direto. Para além da questão social, não é? Causa um alarme social, o facto de estar a haver furtos de viaturas.
EB6	Não	Neste momento atual, não tem sido a maior preocupação, houve anos anteriores que sim. Em relação a comunidade local neste ano está mais preocupada com os pequenos furtos e os assaltos as lojas.

Quadro n.º 39 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 2 do guião do tipo B

EB	Questão n.º 2 - Com base no seu conhecimento, quais são os métodos mais comuns utilizados pelos criminosos para furto de veículos na sua área?	
	Argumentação	
EB1		Pronto, não conheço nenhum método em particular. Há o arrombamento de portas e das fechaduras, não sei como. Acho que partir vidros para entrar é menos frequente. E depois, com senha na ignição, também não lhe sei dizer se é com ligações diretas, se é com algum tipo de aparelho mais tecnológico, de chaves, não faço ideia. Confesso que não fui a esse nível de conhecimento ou de reflexão.
EB2		Furto de chaves – apropriação ilegítima das chaves diretamente do proprietário, seja através de assaltos diretos, furtos em locais públicos (ginásios, restaurantes, escritórios) ou arrombamentos a residências e garagens. Ataque ao sistema <i>keyless (relay Attack)</i> – em veículos equipados com tecnologia <i>keyless</i> , há grupos que utilizam dispositivos de <i>relay attack</i> , amplificando o sinal da chave remota do veículo, o que permite que o carro seja destrancado e ligado sem necessidade da chave física. Este método tem sido cada vez mais utilizado, principalmente em veículos de gama alta. Clonagem da chave eletrónica - através de dispositivos de diagnóstico para se conectarem à porta OBD-II (sistema de diagnóstico do veículo) e programação de uma nova chave, permitindo o arranque do carro sem necessidade de forçar fechaduras ou ignição. Arrombamento e ligação direta - Ainda utilizado, especialmente em veículos mais antigos ou sem tecnologia eletrónica avançada. O método inclui a manipulação da fechadura e a ligação direta dos fios da ignição. Falsificação de documentos e <i>Carjacking</i> – ainda existem grupos que furtam veículos e utilizam documentos falsificados para os revender. No caso do <i>carjacking</i> , o RASI menciona 260 casos de roubo de viaturas. Nalgumas situações são furtados apenas componentes de alto valor, como volantes, consolas centrais, catalisadores (devido à presença de metais preciosos) e unidades multimédia. A nível da tipologia de veículos mais visados são os modelos com tecnologia <i>keyless</i> , veículos familiares de luxo e carros com componentes de alto valor no mercado de peças usadas. A resposta policial repressiva tem sido reforçada com o aumento de técnicas de investigação forense e de <i>intelligence</i> , operações encobertas e fiscalização de locais suspeitos de comercializar peças furtadas.
EB3		Penso ser na situação de os veículos estarem em modo de estacionamento, em espaço público, sem o condutor ou proprietário no local.
EB4		Não é do conhecimento das autoridades administrativas os métodos utilizados.
EB5		Os métodos mais comuns utilizados pelos criminosos para furto de veículos na nossa área são, basicamente, partir o vidro e depois fazer a ligação direta. Há quem faça já com computadores, com programas, atualmente, com aquelas chaves que replicam o sinal, mas aí não é fácil, pois já terá de haver alguma colaboração. Até porque nós temos, no âmbito de um projeto da INTERPOL, recebido muitos pedidos relacionados com chaves, duplicação de chaves. Ou seja, eles furtam o automóvel, mas não têm a chave para o pôr a trabalhar. Então pedem à marca, à representante em Portugal, uma nova chave. Depois é detetado e é-nos comunicado. Ora, penso que o mais utilizado, neste momento, será mesmo com programas informáticos da marca.
EB6		Penso que será pelo partir o vidro e fazendo ligações diretas, ou pelo fecho do carro.

Quadro n.º 40 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 3 do guião do tipo B

EB	Questão n.º 3 - Existe algum tipo de colaboração entre a sua entidade e a Guarda Nacional Republicana (GNR) para prevenir o furto de veículos motorizados? Como avalia essa cooperação?	
	S/N	Argumentação
EB1	Sim	Esta cooperação é útil e tem um nível muito bom. Quando somos alertados, por residentes, pela nossa população, de que naquele bairro já roubaram dois carros no último mês, obviamente a comunicação funciona. Sabemos que a Guarda, neste caso aqui, toma algumas medidas preventivas, nem sempre as revela. A perceção para os moradores é que ninguém faz nada, porque na vez lá a Guarda todos os dias. Na prática, não é especificamente para o tipo de crime. Mas nós sabemos, e não costumamos desvendar, e sei de outra vez, não é do Conselho Municipal de Segurança alargado, mas do Conselho Municipal de Segurança restrito, que a lei prevê estas duas modalidades e alterna uma com a outra, em que no restrito falamos de coisas, somos só os dois, o Presidente da Câmara e o Cmdt do DTer, até para preparar o alargado, mas há matérias que requerem algum registo de maior reserva ou confidencialidade, que não expomos a metodologia de atuação da Guarda. É evidente que ressalta para a opinião pública, como não sabem o que a Guarda está a fazer, ou como é que têm determinadas operações montadas, ou como é que varrem as ordens, etc. Há a perceção de que não se faz nada, não é? (...) As FSS têm que andar na rua, senão não há segurança. O policiamento de proximidade das pessoas é como no comércio, gostam de ver o pessoal a passar por lá, gostam de ver o carro que foi ao bairro, e pronto, depois reclamam sempre, e nós também. Mais efetivo, mais meios, e num concelho muito grande, quando temos aqui uma organização da Guarda. (...) Começamos com um PTer e hoje temos mesmo um DTer, e já estamos a trabalhar no futuro para ter mais dois PTer (...) que é o de Poceirão e outro que já estou a propor ao atual Governo, mas fica para o próximo. (...) Isto que estamos a falar agora é para dizer que a colaboração existe, sabemos como é que são feitas algumas operações, a opinião pública nem sempre reconhece, porque tem um conceito diferente, a operação tem que andar lá, no bairro, todos os dias, etc. E às vezes a intervenção da Guarda já é em determinados sítios depois do furto ter acontecido com o objetivo de tentar parar a circulação.
EB2	Sim	O OSI, relativamente a este fenómeno criminológico, apenas tem focado o seu trabalho no mapeamento de zonas geográficas onde existe maior ocorrência, tentando detetar padrões. Quando são identificados, são partilhados com os OPC ligados à investigação deste tipo de crimes.
EB3	Não	Não existe essa cooperação, pois o tema não tem relevância em comparação com outras temáticas.
EB4	Sim	A colaboração entre a Junta de Freguesia e a GNR é bastante profícua, permitindo potenciar o sentimento de segurança da nossa comunidade. A presença da GNR nas ruas da freguesia ajuda a dissuadir possíveis tentativas de atos de criminalidade.
EB5	Sim	Sim existe também uma base de dados que funciona a nível internacional com dados dos veículos que foram furtados, caso apareçam noutra país. A INTERPOL tem uma base de dados própria. Desde que as viaturas estejam reportadas cá como tendo sido furtadas ou roubadas, são inseridas. Portanto, ao efetuar a queixa numa das forças policiais, essa viatura é inserida na base de dados. A nível mundial, todas as polícias têm acesso. Caso até tenham a viatura em sua posse, conseguem verificar essa informação. A nível europeu, existe o sistema Schengen, que também tem uma base de dados com pessoas procuradas e viaturas. As viaturas furtadas nos países do espaço Schengen, se forem localizadas dentro do espaço europeu, têm de ser obrigatoriamente apreendidas e depois comunica-se às outras polícias. A viatura é recuperada. Portanto, aqui a nossa cooperação é total. Temos a base de dados disponível e, desde que as pessoas estejam credenciadas, têm logo acesso à informação. A nível da INTERPOL, temos projetos mesmo dedicados. Temos um departamento para o crime automóvel, com todo o tipo de recursos, desde bases de dados até formação específica. E temos projetos específicos para detetar a viciação das viaturas.
EB6	Sim	A colaboração que existe, é a comunicação sempre presente quando existem denúncias ou verificamos que possa estar a ocorrer mais furtos em alguma zona específica, para que em conjunto possamos trabalhar com a comunicação junto da comunidade local e com a presença visível de segurança de proximidade, o que chamamos de rondas ou passagens das forças de segurança mais regularmente nestas zonas.

Quadro n.º 41 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 4 do guião do tipo B

EB	Questão n.º 4 - Existem locais que considera mais vulneráveis ao furto de veículos (ex.: parques de estacionamento públicos, zonas residenciais, áreas comerciais)? Por que razão?	
	S/N	Argumentação
EB1	Sim	<p>Dos incidentes que temos conhecido e que nos são denunciados via atendimento municipal, por cidadãos, por munícipes, geralmente os furtos ocorrem em zonas residenciais, em bairros perfeitamente normais, à luz do dia (...), penso que acontecem sobretudo durante a noite. (...) Nós temos alguns parques públicos criados pelo município em torno das interfaces da estação ferroviária, etc. Temos nota de um ou outro furto nesses parques também, mas a maioria é mesmo em bairros mesmo à porta das pessoas, durante a noite. Esta é a informação que nos vai chegando, que obviamente eu estou a extrapolar. Um caso ou outro não faz a regra, mas é aquilo que conheço. Há medidas de prevenção e cuidados que as pessoas devem ter (...) porque não tem que ser, de facto, culpa de cada cidadão, como eu costumo dizer, que se resolvem os problemas. Os problemas resolvem-se, de facto, com o combate às disfunções sociais e comportamentais e que evitem que algumas pessoas optem pela marginalidade. (...) Tudo quanto é cabos de electricidade, cobre, (...) tem elevado valor (...) mas eu estou a chamar este assunto à conversa porque também há materiais de veículos que também servem para vender. (...) Eu até costumo dizer que era bom é que, quem quer fazer isso é que levasse alguns carros que estão abandonados. Nós, felizmente, estamos a recolhê-los. (...) Estamos muito mais proficientes do que há 10 anos atrás na retirada de veículos abandonados na via pública. Mesmo esta semana, assinei mais de 17 autos de abate digitalmente para mandar para a empresa onde passámos a ter um parque por onde os levamos. Ou seja, a nossa fiscalização está muito mais eficiente. E alguns casos que estão na rua e que nós não os podemos tirar porque estão à guarda do tribunal, por não sei o quê (...) Eu costumo dizer... A única solução é algum maluco precisar e furtá-lo, dado que nós, legalmente, não podemos fazer nada. (...) Para concluir, este é um fenómeno que pode ter sido significativo no nosso concelho, pelas razões que lhe referi, porque é de facto muito grande, tem muitas vias, e aqui acontece tudo, sem ser perpetrado por gente de cá, salvo uma ou outra exceção, que a gente também conhece aí, algumas pessoas, em algumas zonas do concelho, que não vale a pena nomear aqui, mas antes eram em antigas áreas urbanas de género ilegal, ou também ali, na sombra das Lagamessas e do Lau, havia aí uns grupos, até pessoas que já tinham cumprido pena e que saíram, que andavam a furto de carros, motores de rega, agrícola, etc., etc. Não sei se alguma vez teve notícia disso, e isso é relativamente recente, recente, entenda-se de meia dúzia de anos, mas eu associo sempre isto um bocadinho à circulação de muita gente aqui, e tirando um ou outro caso, que parece ser redes organizadas para determinadas marcas, eu não sei se é correto chamar-lhe, porque é na criminalidade, brincadeiras. Sim, sim, mas pronto, é isso, e há situações dessas, aliás, se a gente depois começa a ligar as coisas, quando a comunicação social dá alguma visibilidade, quando se descobrem coisas dessas, mas depois começamos a juntar as peças aqui, mas a maior parte dos casos, eu creio que é, enfim, de pessoal que faz aí umas brincadeiras e uns vandalismos, e que acabam por danificar os veículos, e dar-lhes outro caminho qualquer.</p>
EB2	Sim	<p>A casuística nacional estudada na última década, aponta quatro lugares como os mais propensos para furto de viaturas: garagens de moradias, boxes de garagem em prédios habitacionais, pois os proprietários deixam veículo aberto e chaves na ignição ou em local próximo ao veículo. Parques de estacionamento de ginásios e estabelecimentos comerciais, após subtração das chaves ao proprietário, muitas vezes sem que este se aperceba, ou através do método de clonagem de chaves. Zonas próximas de diversão noturna, essencialmente em situações que se reportam a furto de uso, em veículos mais antigos, através de arrombamento e ligação direta. Zonas habitacionais, em veículos parqueados na rua com sistema <i>keyless</i>, através da amplificação de sinal <i>keyless</i>.</p>
EB3	Sim	<p>Os locais mais vulneráveis ao furto de veículos, são aqueles que possuem fraca visibilidade/iluminação e com pouco controlo.</p>
EB4	Sim	<p>A vulnerabilidade aumenta à medida que reduz a vigilância, pelo que o espaço público sem vigilância é sempre mais vulnerável. A iluminação pública também é um aspeto muito importante.</p>
EB5	N/A	<p>A PSP e a GNR podem dar esta informação com mais detalhe. Nós aqui lidamos com a parte da recuperação. Quando a viatura é localizada ou suspeita de ser furtada, dão-nos o VIN, que é o número de identificação do veículo. A inserção é feita aquando da queixa. O nosso papel entra mais na fase posterior ao furto.</p>
EB6	Sim	<p>Sim, os parques de estacionamento são sempre o alvo de eleição, em virtude de estarem pouco iluminados e em zonas sempre com poucas pessoas a passarem, portanto, isolados.</p>

Quadro n.º 23 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 5 do guião do tipo B

EB		Questão n.º 5 - Acha que a sensibilização da população poderia ajudar a reduzir o número de furtos? Que tipo de campanhas ou ações informativas seriam mais eficazes?
S/N		Argumentação
EB1	Sim	<p>Eu não faço ideia do tipo de campanha, porque as pessoas sabem os cuidados que devem ter. É evidente que há veículos e marcas que chamam mais a atenção, e penso que geralmente esses estão um bocadinho mais preparados. Nós até achamos que as pessoas são demasiado cuidadosas quando, em vez de terem o carro no estacionamento, preferem tê-lo em cima do passeio, junto à sua janela do quarto. Há pessoas que, depois, quando são multadas, não deixam o carro ali, porque o estacionamento tem que pô-lo lá longe, e dão preferência a deixar mais perto, etc. (...) Há também quem se descuide, e eu próprio também me descuido, mas quando estaciono fora, é evidente que eu não posso deixar malas, mochilas, malas de computadores e outras coisas. Nem sequer uma coisa que, às vezes, a gente tem o hábito de deixar ali, na zona do cinzeiro, junto ao manípulo das velocidades das viaturas, que são as chaves do portão de casa, ou até a chave do alarme de casa, que às vezes ficam penduradas nas chaves. Então, isto tem que ficar tudo escondido. Qualquer objeto dessa natureza que tenha valor, ou mesmo sem ter valor para transacionar comercialmente, pode dar ideias a quem quer, neste caso, fazer furtos em veículos e em residências. E depois, até, entrando no veículo para alguma coisa, pode não fazer só o furto do veículo, pode fazer o furto do próprio veículo. Portanto, de facto, acho que as pessoas têm que ter esses cuidados. Há muitas pessoas a quem acontecem, às vezes, incidentes desta natureza, que, às vezes, concluem que, afinal, deixaram o carro aberto. Eu, às vezes, até vejo relatos desses nas redes sociais. A própria pessoa deixou o carro aberto, com janelas abertas e não sei o quê. Quer dizer, mesmo que quem tenha prevaricado não seja, vou utilizar aqui um termo que me veio à cabeça, porque é muito profissional dessas coisas, pode ser alguma pequena criminalidade, às vezes feita por jovens, na brincadeira, etc. Hoje fala-se muito nisto, são gangues organizadas, são jovens, grupos de jovens, que andam aí à noite e não sei o quê. Mas, por isso mesmo, nós, desculpa a expressão, não podemos meter-nos a jeito. E, obviamente, se o carro tiver a janela mal fechada, se ficar aberto, se deixarem as coisas lá, às vezes é um convite para pequenos furtos. E, às vezes, só para estragar coisas e fazer mal. Não sei falar nisto de outra forma. Que tipo de campanhas? Enfim, as campanhas são sempre necessárias e há coisas que são hoje mais partilhadas nas redes sociais, com bons filmes e com estratégia. E sensibilizar nas escolas, sobretudo para levarem a mensagem para os pais, porque, quando se trata destas matérias nas escolas, isto é um público que, geralmente, ridiculariza um pouco algumas destas coisas. Eu sei disso porque sou professor e, embora tenha boas experiências, não tenho nada a dizer das experiências que tive nesta área, até quando, por via de outras funções, também lecionava. Para além das disciplinas em que me especializei, formação cívica e muitas das questões tinham a ver com prevenção de comportamentos. Mas pronto, depois é preciso ter uma boa estratégia para debater estes assuntos. Porque, senão, é uma coisa votada ao insucesso. Mas eu acredito que os jovens são sempre um bom veículo, até porque, no futuro, também hão de ser adultos responsáveis, cidadãos, pais e mães. Mas, para fazer chegar aos pais alguns cuidados, acho que é importante. Mas fazer chegar aos pais é mais aos mais pequeninos do que propriamente aos adolescentes. (...) Eu creio que a campanha deve ser mesmo dirigida aos automobilistas, se o foco é a segurança da sua viatura, do seu bem, etc. E que pode estar nas estações de combustível, onde toda a gente tem que ir. Quer dizer, através de cartazes? Sim, através de cartazes. Mas hoje, não temos dúvidas de que a exposição à comunicação digital é muito mais eficaz. É muito mais eficaz porque chega a muito mais gente. Mesmo a gente que depois acaba por não abrir na totalidade o texto e a notícia. E, portanto, o primeiro impacto é o fundamental. O título, o cartaz, o layout, o slogan, a provocação. É o que fica. Conteúdos muito extensos, infelizmente, não. Hoje em dia, ninguém faz análise de conteúdo.</p>
EB2	Sim	<p>Sim, a prevenção e a apostos em campanhas de sensibilização podem mitigar os furtos de veículos motorizados. A divulgação dos métodos mais comuns utilizados pelos criminosos e os comportamentos de risco dos cidadãos mais distraídos pode reduzir a negligência (ex.: deixar o carro destrancado, chaves no interior os objetos de valor à vista); estimular o uso de dispositivos de segurança adicionais, como bloqueadores de volante, localizadores GPS, ou capas de proteção para portas OBD; aumentar a denúncia de comportamentos suspeitos às forças de segurança. Campanhas multicanal de prevenção situacional - Redes sociais, rádio e televisão com mensagens curtas e impactantes, adaptadas a diferentes públicos; <i>Spots</i> demonstrativos sobre como ocorrem os furtos e como evitá-los; Colaboração com influenciadores digitais e automobilistas de referência para aumentar o alcance. Intervenções em contexto local, distribuição de folhetos</p>

		informativos em áreas com maior incidência de furtos (postos de combustível, centros comerciais, parques de estacionamento); placas sinaléticas em locais sensíveis com mensagens dissuasoras: “Zona sem/sob vigilância - proteja o seu veículo”.
EB3	Sim	Qualquer sensibilização acerca de assuntos relacionados com a segurança das pessoas e da propriedade seria positiva. Esse trabalho deve ser desenvolvido pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSRS) e pelas FSS.
EB4	Sim	A sensibilização para a prevenção da criminalidade deverá ser sempre vista como um investimento na população, aumentando o conhecimento e os comportamentos que podem reduzir o risco de furtos.
EB5	Sim	Penso que sim, não é? Porque se as pessoas estiverem alertadas às várias situações e formas como os furtos são cometidos, talvez ajudasse. Às vezes basta estacionar um carro numa zona mais iluminada da rua, que já pode ser suficiente para prevenir. E também não deixar bens visíveis no interior do veículo. Isso é logo um chamariz, não é? Apesar de, quando falamos de criminalidade organizada, já existir um pedido específico: “Quero um BMW modelo X.” É uma abordagem diferente.
EB6	Sim	A sensibilização da população pode sempre ajudar, as campanhas com folhetos ou mesmo ações de rua com informação pode criar mais atenção na comunidade local.

Quadro n.º 24 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 6 do guião do tipo B

EB	Questão n.º 6 - Considera que há falhas na articulação entre as forças de segurança e as entidades locais para combater este crime? O que poderia ser melhorado?	
	S/N	Argumentação
EB1	Não	Aqui, considero que não há falhas na articulação das FSS. Há, sobretudo, dificuldade em estarem em todos os locais ao mesmo tempo, além da falta de efetivos. Quando faltam efetivos... E hoje em dia, as forças de segurança também são solicitadas para tudo. Passaram a ser chamadas para situações como... há uma discussão em casa, um acidente, entre outras ocorrências. Durante a noite acontecem tantas coisas. Há um pedido de ajuda que, às vezes, até é direcionado para a GNR, mas acabam por ter que mobilizar os bombeiros ou outros serviços de proteção civil. Ora, a patrulha que está envolvida em uma ocorrência não pode estar a patrulhar outras zonas, não é? E isto é um grande desafio. É um grande desafio. A PO tem o seu percurso definido, claro. Mas, se tiver uma ocorrência a decorrer, acaba por não poder ir a outras áreas. Exato. E eu sei que, em conversas com os agentes da guarda e das forças de segurança, eles fazem o possível e o impossível para atender a todas as situações, mas não conseguem se desmultiplicar. Às vezes, é necessário até priorizar. Ao contrário de outras pessoas, eu acho que a solução não passa por colocar câmaras de vigilância em todo lado. Nem é uma questão apenas de proteção de dados ou de reserva da privacidade das pessoas, mas também porque não podemos viver em um “ <i>Big Brother</i> ”. As questões das câmaras de vigilância, na minha perspetiva, devem ser excecionais, e apenas em zonas onde, de facto, haja um interesse público muito superior. Como, por exemplo, em áreas de grande concentração de pessoas, interfaces de transportes, túneis, vias de circulação, etc. Caso contrário, qualquer dia, as pessoas vão achar que deve haver uma câmara em cada rua, e isso já entra na questão da proteção de dados, o que seria um exagero. Ninguém tem o direito de filmar cada um de nós, como se, por exemplo, visitássemos uma pessoa no seu condomínio, ou qualquer outra situação, e tivéssemos que ser filmados. Desculpem-me, mas acho que isso é um exagero. Agora, estou a dizer isso porque, quando dizemos que não há uma guarda permanente em determinado local, as pessoas acabam por achar que estamos a falhar. Não precisamos de ter uma pessoa em cada esquina. Também defendemos a presença da guarda, e recebemos muitas reclamações e pedidos sobre isso. Alguns até chegam a achar que a câmara é quem manda nas FSS. Vejam bem o ponto em que chegamos, o esclarecimento dos cidadãos, acham que a gente tem algum poder sobre isso? Não, nós colaboramos uns com os outros, porque somos entidades públicas. O nosso objetivo é que as pessoas se sintam seguras e que o crime seja, de facto, controlado e combatido.
EB2	Sim	As FSS não são omnipresentes, não sendo possível, vigiar e acautelar todos os centímetros de território nacional. Não obstante, podem ser criados programas de articulação, entre as seguradoras e as FSS, permitindo acelerar a mitigação dos danos sofridos pelo tomador do seguro. A legislação deve também ser alterada, permitindo um acesso direto a metadados criados pelos sistemas de geolocalização que a maior parte dos veículos recentes tem. A utilização mais ampla de sistemas de IA com leitores de matrícula poderá auxiliar a um maior controlo e identificação de automóveis furtados.

EB3	Sim	Considero que existe articulação insuficiente e poderia ser melhorado através de contactos mais permanentes.
EB4	Não	Neste território, não. A melhoria só poderá ocorrer com o aumento de profissionais nas forças de segurança.
EB5	Não	Neste momento, faz-se aquilo que tem de ser feito. É apresentada a queixa e o furto entra diretamente nas bases de dados do Schengen e da INTERPOL. A partir daí, se a viatura for localizada, a informação já lá está. Existe formação para os guardas e agentes para detetarem o VIN da viatura e verificarem pormenores que possam indiciar alterações, mas isso só é aplicável numa fiscalização num controlo stop, por exemplo. Falhas na articulação entre FSS e entidades locais? Não sei. Atualmente, as FSS, nomeadamente a PSP e a GNR, têm acesso direto às bases de dados do Schengen e da INTERPOL. Se a viatura estiver lá inserida, já sabem que é para apreender, portanto não vejo falhas. As seguradoras inclusive já disponibilizam também o acesso direto à informação, por questões de segurança. Nós, no caso da INTERPOL, não articulamos com privados, apenas com forças policiais e outras autoridades.
EB6	Não	Não considero que existam falhas na articulação, em relação a esta União de Freguesias, sempre que sentimos necessidade de melhorar algo, as reuniões por nós pedidas foram atendidas e a colaboração tem sido total.

Quadro n.º 25 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 7 do guião do tipo B

EB	Questão n.º 7 - Quais são os principais desafios que considera serem os mais impactantes na prevenção deste crime? Considera que a falta de recursos (humanos, tecnológicos, financeiros) tem sido um entrave?	
	S/N	Argumentação
EB1	Sim	É, sobretudo, a falta de recursos humanos que acaba por impedir, provavelmente, a prevenção de alguns ciclos de criminalidade deste tipo. Parece-me que esses incidentes acontecem até mais no verão do que no inverno. Posso estar enganado, mas a ideia que tenho é essa. E ao fim de semana também. No fim de semana, porque as pessoas aproveitam para dar um giro e se divertir. E depois, às vezes, enfim, para além de uma ou outra altura em que, se calhar, nos últimos 20 anos, não percebia que havia o furto de determinado tipo de veículos. Isso parece ter sido, talvez, algo mais organizado, com uma intenção específica. A maior parte das situações que chegaram ao meu conhecimento, quer como cidadão, quer como responsável político, estão geralmente associadas a grupos de pequenos delinquentes que roubam um carro, abandonam-no e depois levam outro, e por aí vai. Esse fenómeno teve mais expressão, talvez, há uns oito anos. Acho que isso aconteceu antes da COVID-19. Durante o COVID-19, curiosamente, as ocorrências diminuíram bastante. Não sei se vocês têm esses dados, mas, curiosamente... Eu não me aprofundi muito nessa área, mas percebi que houve uma queda significativa. Quanto ao furto de veículos, se comparar com os dados que foram recolhidos aqui no concelho, que aumentaram, deve haver dados referentes a um determinado ano. Não estou a referir que aumentou de forma generalizada. Em termos de números, não houve uma grande variação. Se tentarmos comparar, por exemplo, 2023 com 2022, 2021, 2020 e 2019, talvez só 2023 tenha alguma comparação com anos muito anteriores. Agora, quando fizemos a comparação de 2023 com 2024, chegámos à conclusão de que os números de 2024 estão entre os mais baixos dos últimos 10 anos. Percebemos, então, que durante a COVID-19 quase não aconteceu nada. Mas, após a COVID-19, começou a aumentar. Ainda assim, o aumento só foi notado agora, em 2024, quando os números atingiram os níveis de há 10 anos. Isso significa que, há 11 ou 12 anos, havia mais crimes em Palmela. Não sei como foi nos outros concelhos do distrito ou na região, mas, enfim, essa não é uma variável que esteja a ser analisada neste estudo. Por fim, tudo isto é uma questão de formação integral do ser humano.
EB2	Sim	A constante evolução tecnológica e sofisticação crescente das técnicas utilizadas pelos criminosos, como o uso de dispositivos para o “ <i>relay attack</i> ” e a clonagem de chaves eletrónicas, representa um desafio considerável para a prevenção. A criminalidade adapta-se muito rapidamente às novas tecnologias, enquanto as forças de segurança e as medidas de proteção de veículos, por vezes, não acompanham a mesma evolução. A escassez de pessoal especializado em criminalidade automóvel, bem como algumas limitações legais e de recursos tecnológicos para monitorizar, identificar e investigar rapidamente os furtos, compromete a eficácia das operações policiais. Por outro lado, apesar das tentativas ainda não existe uma abordagem integrada entre as várias instituições envolvidas na prevenção e combate ao crime, como a GNR,

		PSP, PJ, seguradoras, empresas de automóveis, entre outros. A partilha de informações entre as diferentes entidades, é primordial, mas os diferentes constrangimentos legais desde diferentes bases de dados, e as limitações impostas pelo RGPD, dificultam a fluidez do fluxo de informações e <i>intelligence</i> . A crescente criminalidade transnacional torna a prevenção de furtos de veículos ainda mais complexa. Estes tipos de grupos operam, normalmente, em diversas jurisdições, o que por inerência colocam muitas vezes legislações (que por si só já são fragmentadas ou desatualizadas) em conflito positivo ou negativo de competências territoriais, o que dificulta a cooperação entre os países e a recuperação de veículos furtados em território estrangeiro.
EB3	Sim	Quer no que respeita a este tipo de crime ou a qualquer outro, existe a necessidade de maior investimento em recursos humanos e materiais, principalmente nas FSS.
EB4	Sim	A aposta nos recursos humanos e tecnológicos é, efetivamente, o caminho para melhorar a prevenção da criminalidade, em geral.
EB5	Sim	Ao nível da INTERPOL, tem-se tentado combater esta questão tecnológica. Temos feito parcerias com entidades privadas, como o projeto INVEX, para tentar combater esta situação. Os desafios são, na verdade, das forças policiais, que são quem estão presentes no terreno. A PSP e a GNR têm competências locais. Têm que fazer uma análise dos furtos ocorridos num determinado período, identificar as zonas mais críticas e fazer patrulhamentos mais eficazes. No que toca ao tráfico de automóveis, há certos dispositivos que existem noutros países, mas não são obrigatórios em todos. Varia muito de país para país. Ajudaria se houvesse uma uniformização, como existe para outras peças. Isso facilitava a identificação e deteção da viciação de viaturas. Mas isso implica custos para os fabricantes, e tem que haver um equilíbrio. Não é fácil garantir todos os recursos.
EB6	Não	O principal desafio é como fazer para evitar este tipo de furto, nem todos conseguem ter acesso a alarmes, ou segurança mais evoluída, porque como sabemos os custos disto são elevados, daí que o principal desafio é conseguir que não aja recetores deste tipo de furtos, sucateiros, oficinas e serviços relacionados. Aqui nunca existirá recursos humanos suficientes nem recursos financeiros para que se consiga controlar, infelizmente.

Quadro n.º 26 - Análise do conteúdo da questão de entrevista n.º 8 do guião do tipo B

EB	Questão n.º 8 - Há alguma sugestão ou contributo adicional, que não tenha sido abordado nas questões anteriores, que considere relevante acrescentar?	
	S/N	Argumentação
EB1	Não	Eu não tenho, julgo que já falei em tudo.
EB2	Sim	Os principais contributos que podem ser dados, passam por uma alteração quer do edifício legislativo e quer do formativo. Implementação de tecnologias de localização e rastreio em veículos novos; Criação de uma Plataforma Europeia de Registo de Veículos Furtados e Abatidos: veiculada a uma base de dados centralizada onde todos os veículos furtados e abatidos estejam registados e acessíveis para as autoridades e para as empresas de comércio de peças automóveis e oficinas, dificultando a revenda de peças e componentes furtados.
EB3	Sim	Não sei se é considerado um contributo ou um desejo. Que o governo presente e os vindouros, apostem mais no reforço das condições para o exercício das atividades fiscalizadoras, sejam elas relacionadas com as FSS, assim como ao nível da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR).
EB4	Não	Tudo abordado anteriormente.
EB5	Sim	Acho que as FSS deviam investigar mais este tipo de crime. Formar pessoal para fiscalizações mais eficazes. Nós damos os parâmetros, mas é uma questão de eles fazerem o trabalho. O pessoal do trânsito, da investigação criminal, das alfândegas, do controlo marítimo. Há muita informação além das bases de dados. Também há formações nesta área. É uma questão de investir. Algumas formações são gratuitas e online. Seriam mais eficazes no controlo e fiscalização. Penso que isto passa muito pela formação. Porque não é fácil perceber como a viatura foi viciada. Muitas vezes contém peças de outras viaturas roubadas. E o pessoal não tem formação para detetar isso. A PSP criou uma unidade específica para isto, para tentar combater. Mas mesmo assim não é fácil. Estamos a falar de um nível nacional, o que complica. Outra situação que ocorre muito é o abuso de confiança: alugam uma viatura e depois levam-na para outro país, por exemplo, para a Polónia onde são desmontadas e vendidas às peças online. Durante esse tempo, como está classificado como abuso de confiança, e não como furto, não é inserido na base de dados. A viatura atravessa a Europa toda e os colegas, ao pesquisarem, não

		<p>encontram nada. Quando vai ser inserida como furto, passado um ou dois anos, já desapareceu. Já foi vendida legalmente a outra pessoa, noutro país qualquer. Outros casos são detetados na Antuérpia, no porto, prontos para sair para África. O colega desconfia, investiga e às vezes nem o proprietário sabe, é uma empresa de <i>renting</i> e nem tem ideia de que o carro já está na Antuérpia. Muitas viaturas atualmente são desmanteladas e vendidas às peças em sites. Há quem compre de boa-fé, pensa que está a comprar uma peça legítima, manda-a instalar, mas depois não consegue provar a origem e algumas marcas nem aceitam. Ao nível da INTERPOL, já demos acesso a dois colegas da GNR e dois da PSP para, por exemplo, em operações nas sucatas, conseguirem pesquisar logo na base de dados se as peças correspondem a viaturas roubadas. A grande dificuldade é transmitir esta informação aos colegas no terreno. Deveria haver formação logo nas escolas da PSP e GNR, por exemplo. Um módulo obrigatório. Temos pessoal no gabinete para dar esse tipo de formação. Estamos a trabalhar de cima para baixo, mas devia ser ao contrário. Muitas vezes damos formação a oficiais que não estão no terreno, e a mensagem perde-se. Isto é algo que se trabalha no dia-a-dia, ou então é muito difícil. A base de dados das peças, por exemplo, é complicada. Só perceber o número da peça já é difícil. Se for BMW está num sítio, se for Mercedes está noutro. Muitas vezes o número está partido em várias partes, é preciso juntar tudo. Se houvesse uniformização, facilitava imenso o serviço. Os bandidos também se atualizam. Já retiram os autocolantes das peças. Procuram tudo. Andamos sempre a equilibrar a balança. É o jogo do gato e do rato. Nós inventamos uma coisa, eles inventam outra. Não há volta a dar.</p>
EB6	Sim	<p>Sim, penso que o tema do furto de veículos motorizados não poderá esquecer um novo método como o do acidente simulado, que leva ao furto, e a fraude, em que simulam acidente com o veículo para furtar o veículo ou mesmo a pessoa ou então para conseguirem retirar dinheiro de um possível arranjo do veículo quando este nem sequer esteve envolvido no acidente.</p>

APÊNDICE I – EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE FURTOS DE VEÍCULOS MOTORIZADOS NA ZA DO CTER DE SETÚBAL, DE 2019 A 2024

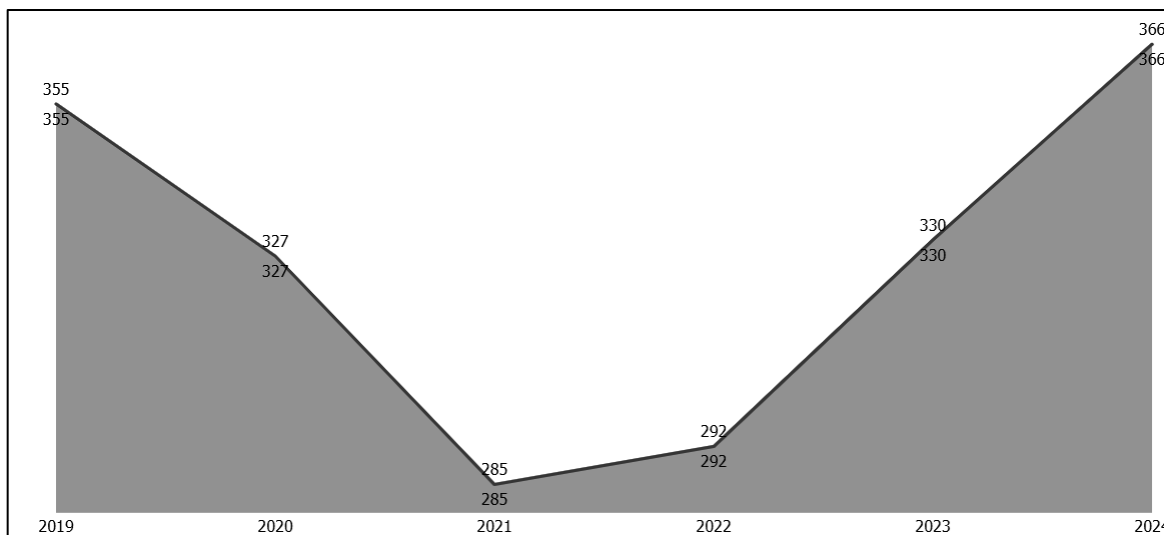


Figura n.º 3 - Evolução do número de furto de veículos motorizados na ZA do CTERSETÚBAL, de 2019 a 2024

Fonte: Adaptado de DIC (2025)

APÊNDICE J – ANÁLISE ANUAL DO NÚMERO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS FURTADOS NA ZA DO CTER DE SETÚBAL DE 2019 A 2024

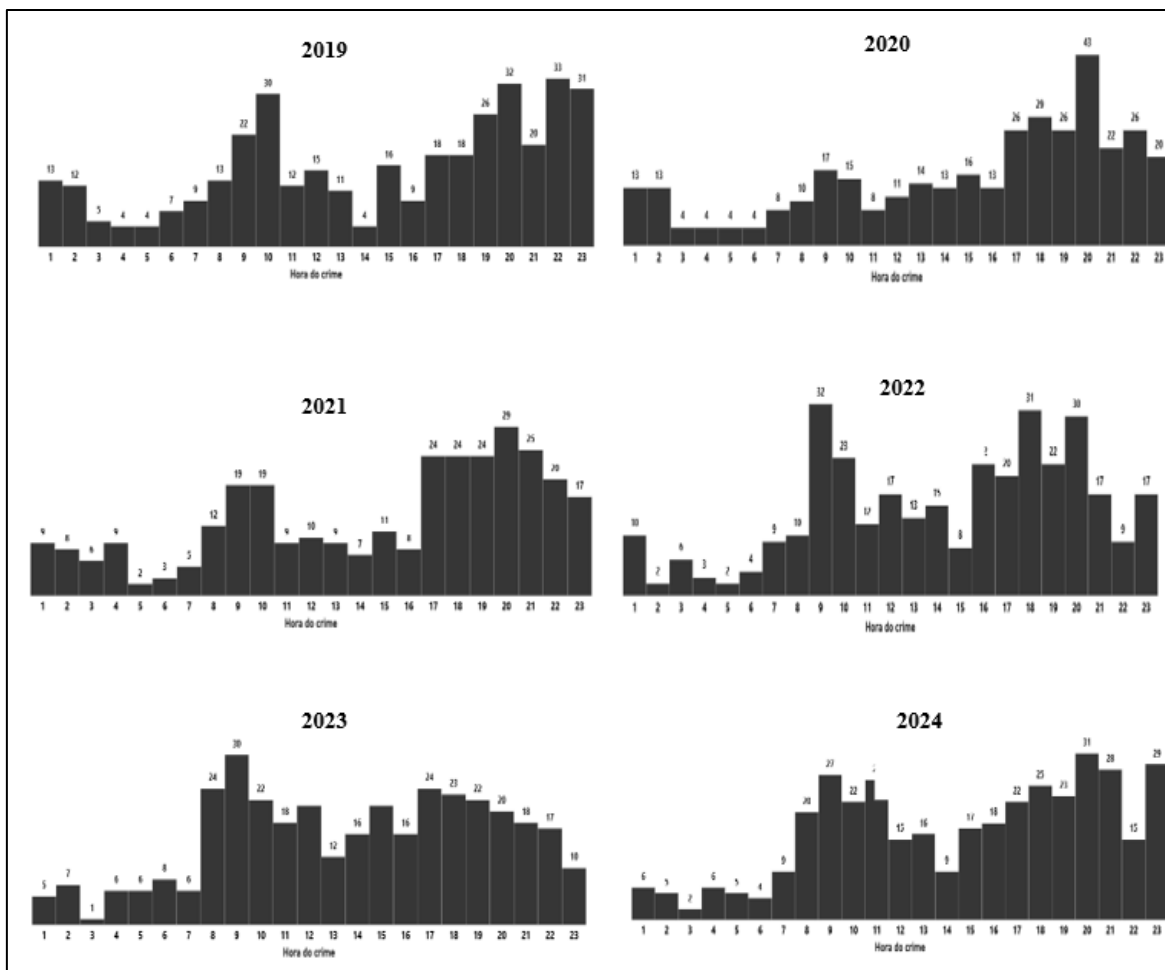


Figura n.º 4 - N.º de veículos motorizados furtados na ZA do CTerSETÚBAL, por hora, em 2019 a 2024

Fonte: Adaptado de DIC (2025)

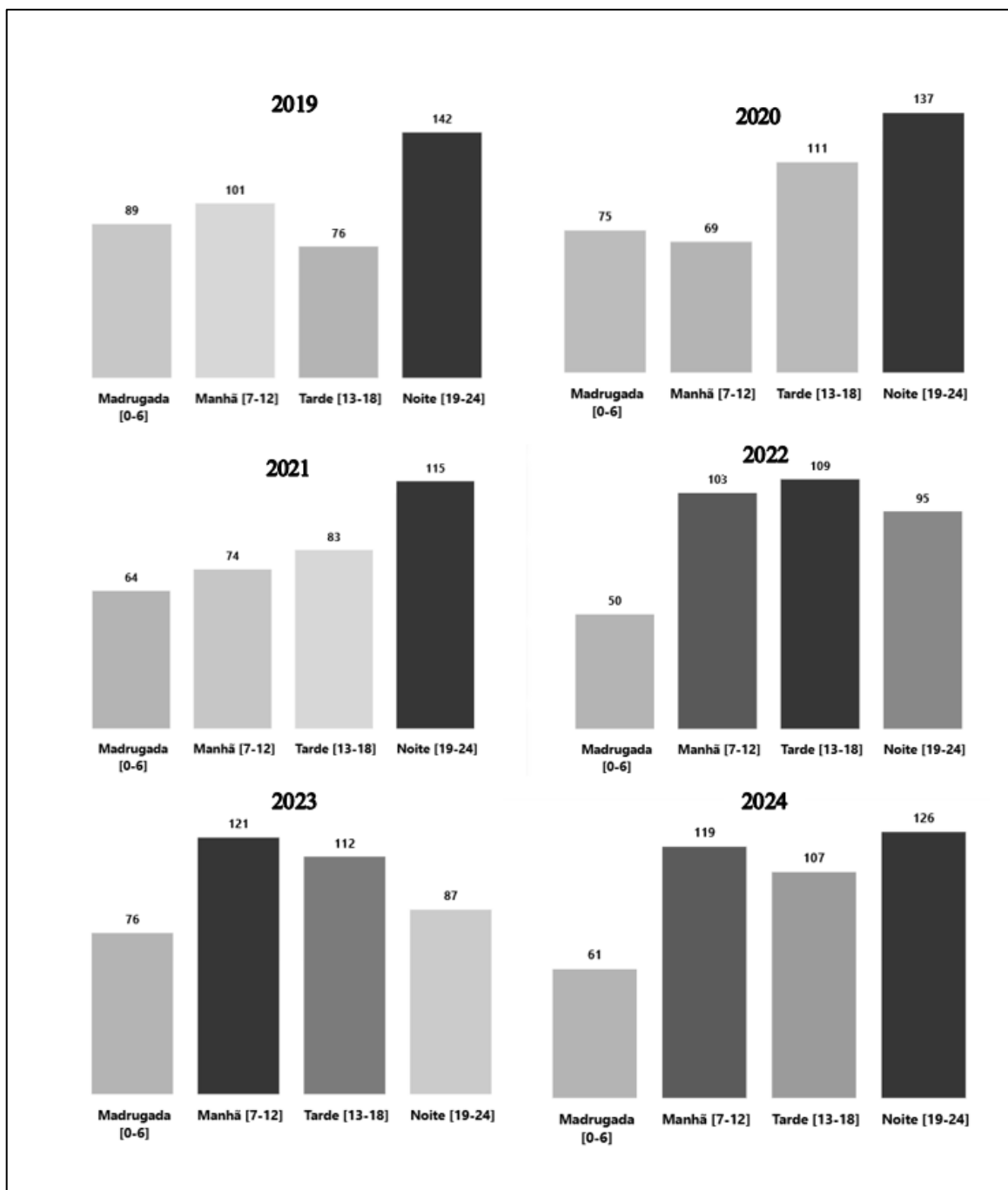


Figura n.º 5 - N.º de veículos motorizados furtados na ZA do CTerSETÚBAL, por período, de 2019 a 2024

Fonte: Adaptado de DIC (2025)

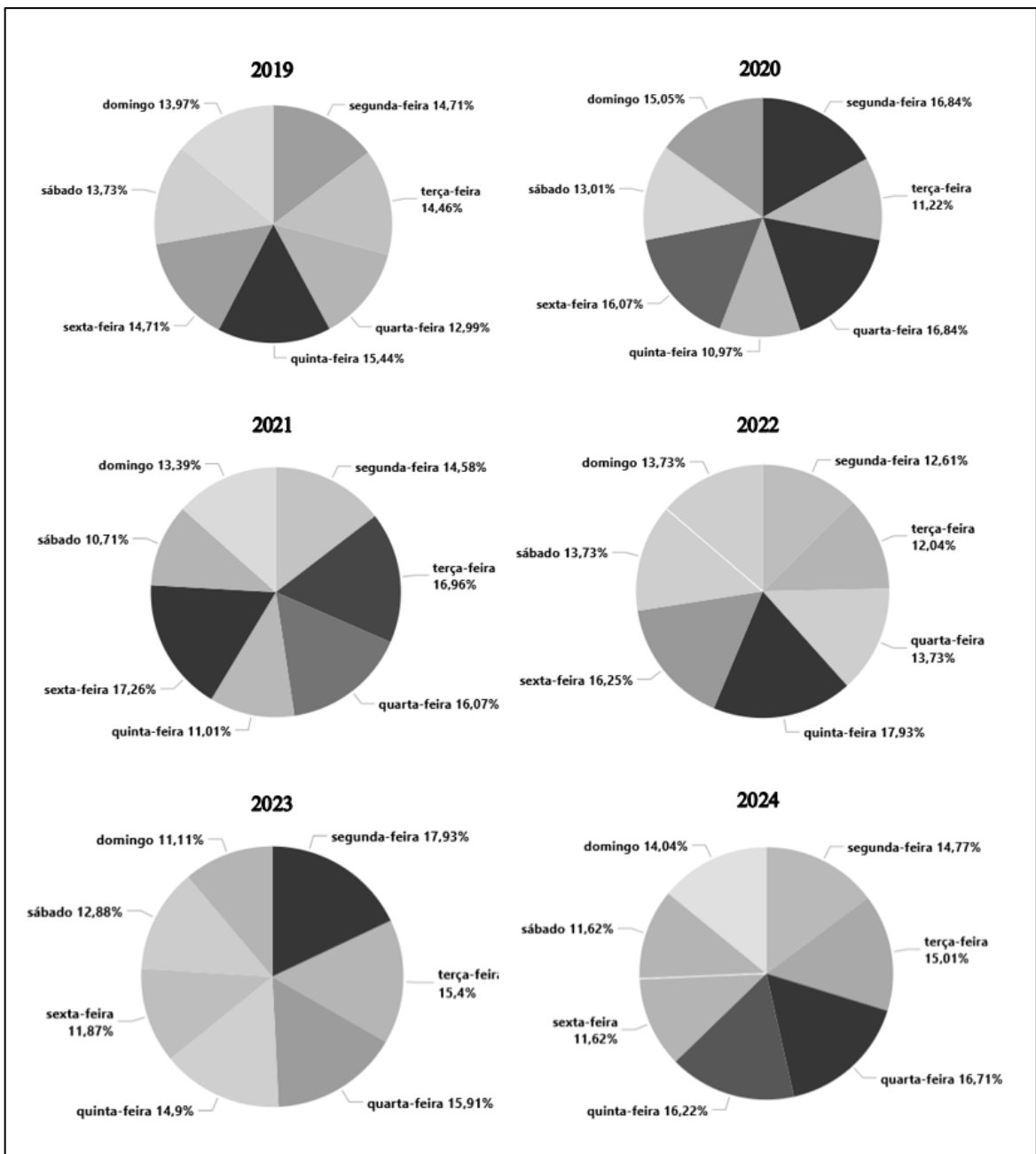


Figura n.º 6 - N.º de veículos motorizados furtados na ZA do CTerSETÚBAL, por dia da semana, de 2019 a 2024

Fonte: Adaptado de DIC (2025)

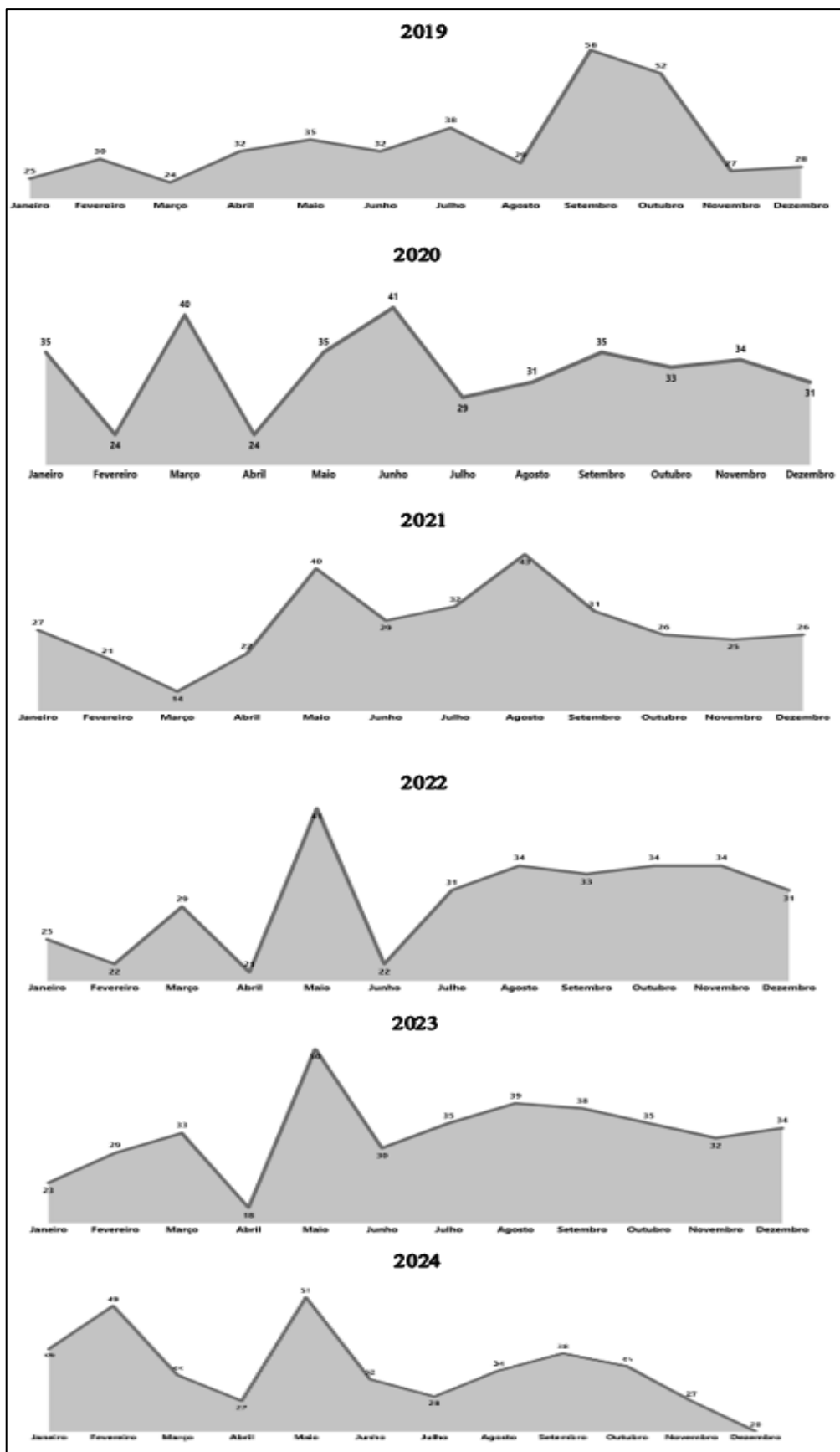


Figura n.º 7 - N.º de veículos motorizados furtados na ZA do CTERSETÚBAL, por mês, de 2019 a 2024

Fonte: Adaptado de DIC (2025)

APÊNDICE K – DISPOSITIVOS E FERRAMENTAS ESPECÍFICAS UTILIZADOS NO FURTO DE VEÍCULOS



Figura n.º 8 - Chaves de tensão (*Tension wrenches*)

Fonte: Adaptado de Lockpickable (2025)



Figura n.º 9 - Lâminas metálicas (*slim jims*)

Fonte: Adaptado de Pro-Lok (2025)



Figura n.º 10 - Gazuas

Fonte: Adaptado de Lockpickmall (2025)



Figura n.º 11- Exemplos de inibidores de sinais (*Frequency Jammers*)

Fonte: Adaptado de Jammers Store (2025)



Figura n.º 12 - Exemplos de comandos remotos reproduzidor de sinal (Chapolin)

Fonte: Adaptado de Jammers Store (2025)



Figura n.º 13 - Exemplos de dispositivos de ligação OBD

Fonte: PDG NR M 1-03-23. Manual de Furto, Tráfico e Viciação de Veículos

ANEXOS

ANEXO A – ESTRUTURA DO DEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES

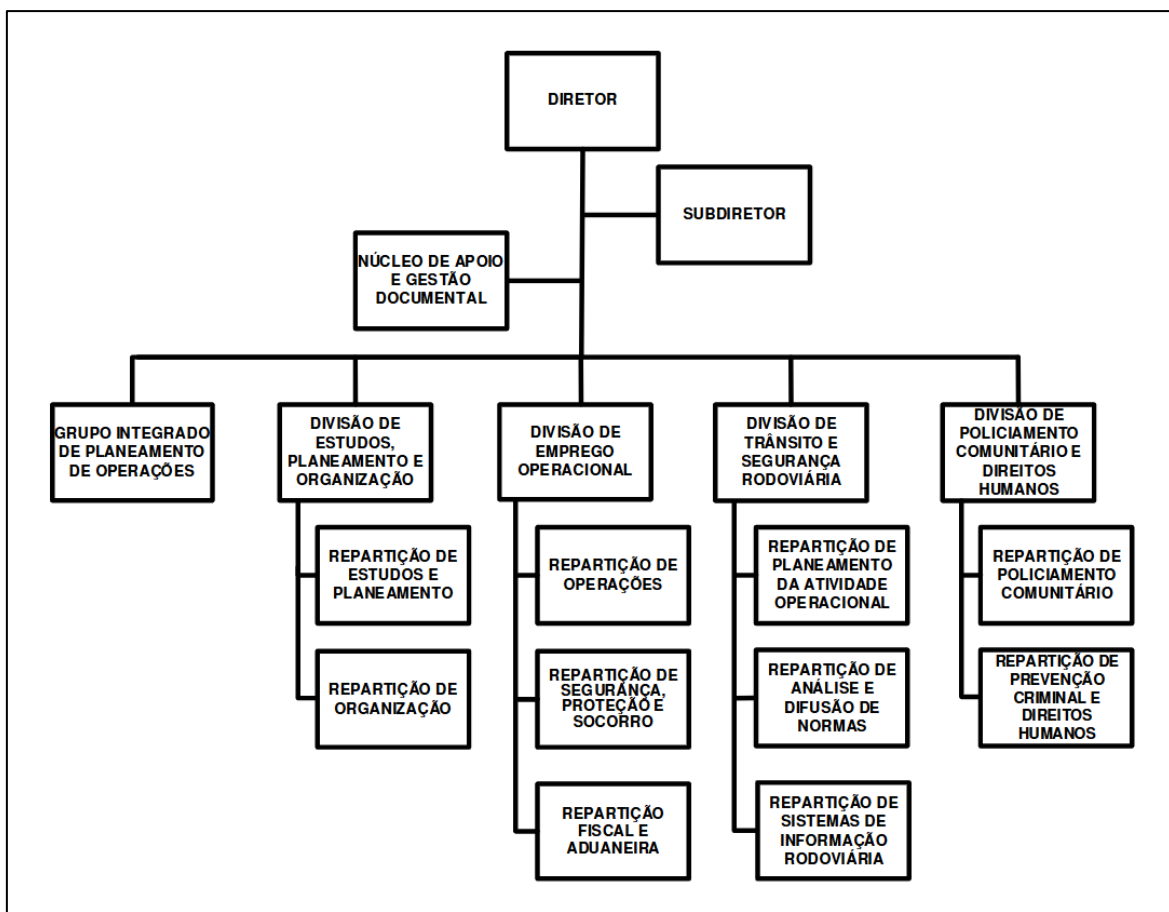


Figura n.º 14 - Estrutura do Departamento de Operações

Fonte: Despacho n.º 190/24-OG

ANEXO C – GRÁFICO ILUSTRATIVO DA REPRESENTATIVIDADE DAS CATEGORIAS CRIMINAIS, NO ANO DE 2024

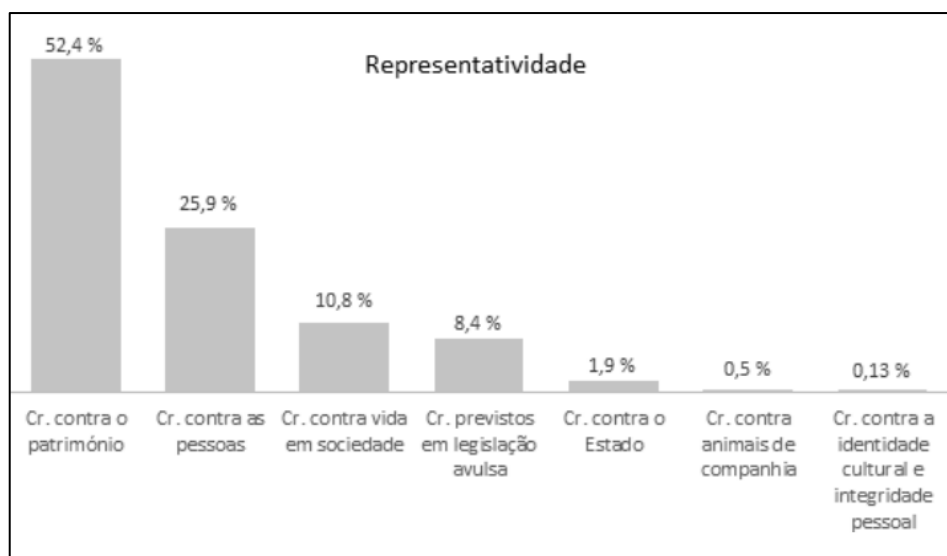


Figura n.º 16 - Gráfico ilustrativo da representatividade das categorias criminais, no ano de 2024

Fonte: GSGSSI (2025)

ANEXO D – CRIMES COM MAIORES TAXAS DE PARTICIPAÇÃO EM PORTUGAL, NO ANO DE 2024

Denominação	Ano 2023	Ano 2024	Var %	Dif
Violência doméstica contra cônjuge ou análogos	26 041	25 919	-0,5%	-122
Ofensa à integridade física voluntária simples	24 111	24 383	1,1%	272
Condução de veículo com taxa de álcool igual ou superior a 1,2g l	24 133	18 548	-23,1%	-5 585
Ameaça e coação	16 676	17 042	2,2%	366
Outros furtos em veículo motorizado		16 223		16 223
Condução sem habilitação legal	15 579	11 150	-28,4%	-4 429
Furto oportunidade de obj. não guardado	11 234	11 095	-1,2%	-139
Outro dano	17 417	9 333	-46,4%	-8 084
Abuso de cartão de garantia ou de cartão, dispositivo ou dados de pagamento	10 386	9 257	-10,9%	-1 129
Outras burlas	27 402	9 209	-66,4%	-18 193
Furto de veículo motorizado	8 189	8 354	2,0%	165
Furto em residência com arrombamento,escalamento ou chaves falsas	8 237	7 881	-4,3%	-356
Furto em edif comercial/industrial SEM arr. esc. ch. F.	8 279	7 682	-7,2%	-597
Dano em veículo motorizado		7 676		7 676
Furto por carteirista	6 168	6 910	12,0%	742
Burla inf/comunic com uso de aplicação para transferência imediata de dinheiro		6 422		6 422

Figura n.º 17 - Crimes com maiores taxas de participação em Portugal, no ano de 2024

Fonte: GSGSSI (2025)

ANEXO E – EVOLUÇÃO DO CRIME DE FURTO NAS DIVERSAS FORMAS, DE 2015 A 2024

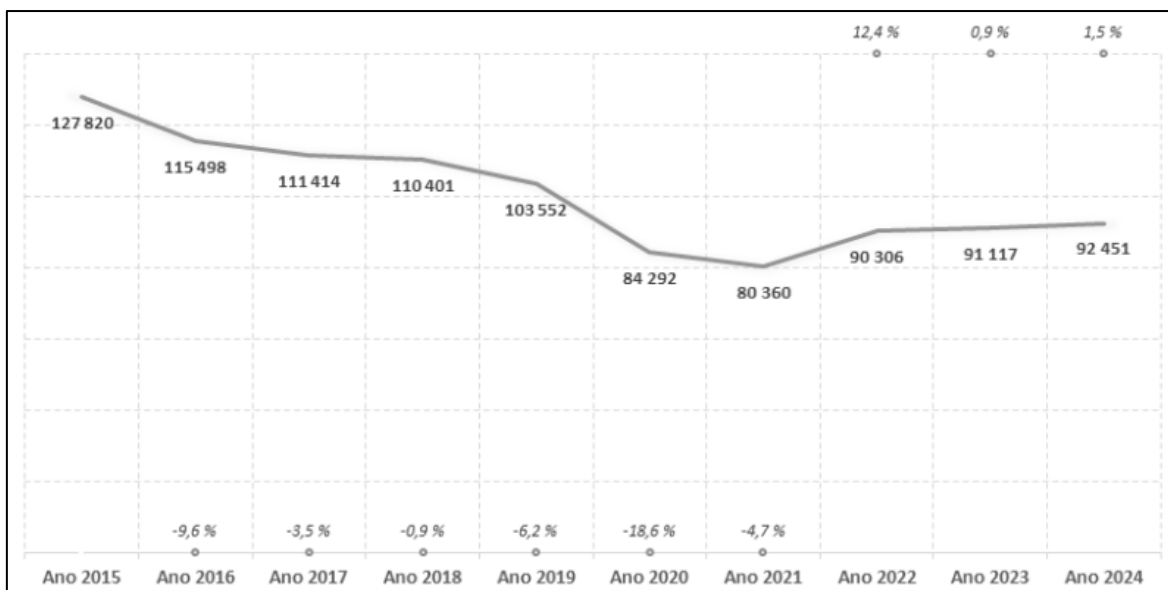


Figura n.º 18 - Evolução do crime de furto nas diversas formas, de 2015 a 2024

Fonte: GSGSSI (2025)

ANEXO F – MAPA DE CALOR DO FURTO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS NO CTER DE SETÚBAL, DE 2019 A 2024

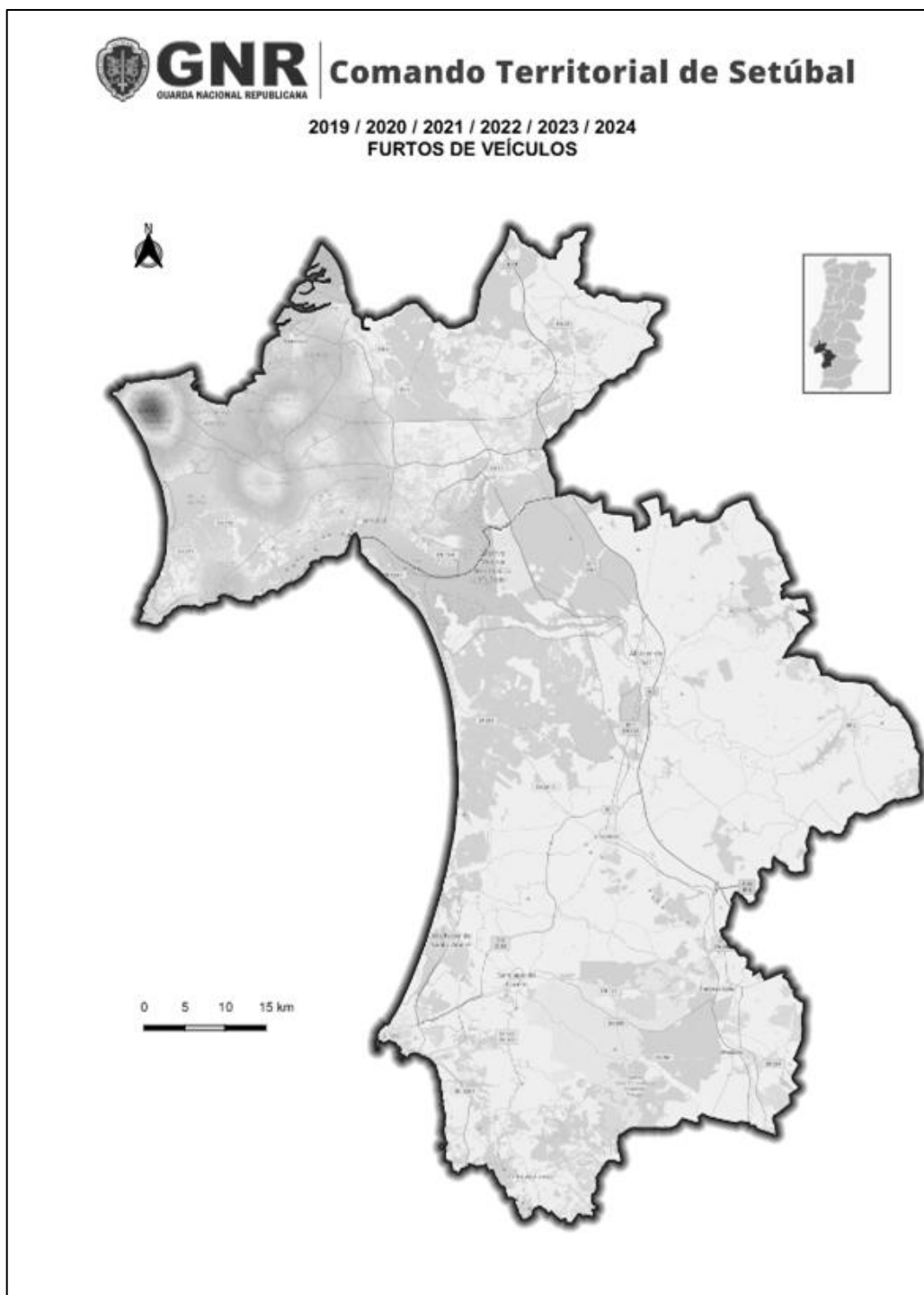


Figura n.º 19 - Mapa de calor do furto de veículos motorizados, no CTERSETÚBAL, de 2019 a 2024

Fonte: Elaborado pelo CTERSETÚBAL a 19 de março de 2025

ANEXO G – MAPA DE PONTOS DO FURTO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS NO CTER DE SETÚBAL, DE 2019 A 2024

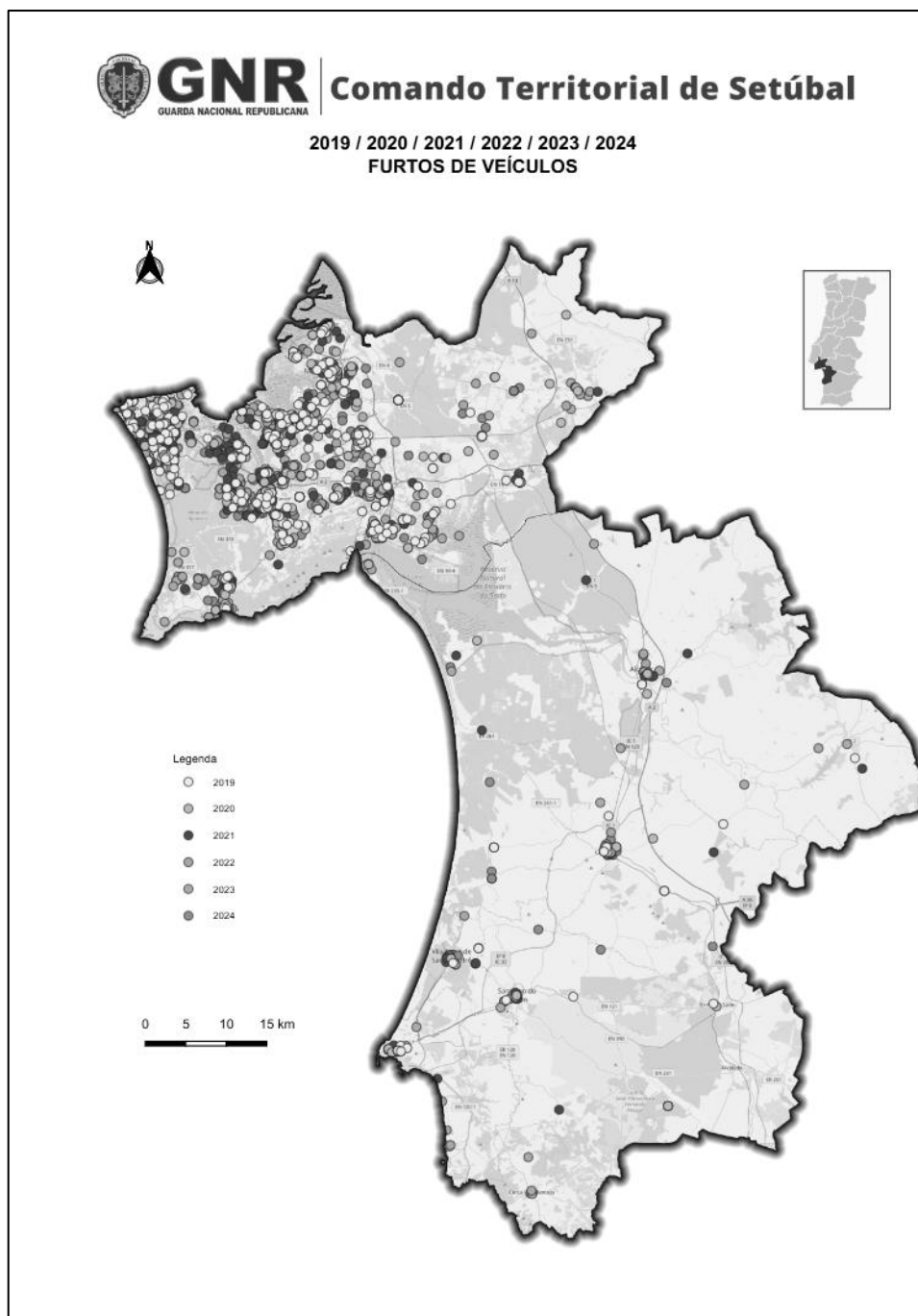


Figura n.º 20 - Mapa de pontos do furto de veículos motorizados no CTerSETÚBAL, de 2019 a 2024

Fonte: Elaborado pelo CTerSETÚBAL a 19 de março de 2025