



UNIVERSIDADE FERNANDO PESSOA
Faculdade de Ciências Humanas e Sociais

PROJETO DE GRADUAÇÃO

“Transporte de valores em Portugal e criminalidade associada”

Fernando António Frazão, 23115

1º Ciclo de Criminologia

Porto, 2013



UNIVERSIDADE FERNANDO PESSOA

Faculdade de Ciências Humanas e Sociais

1º Ciclo em Criminologia

PROJETO DE GRADUAÇÃO

“Transporte de valores em Portugal e criminalidade associada”

Fernando António Frazão

Projeto de graduação para a obtenção do Grau de Licenciado do Curso de Criminologia sob a orientação da Professora Doutora Maria Francisca Rebocho.

Resumo

O presente trabalho visa aprofundar o conhecimento sobre o transporte de valores em Portugal e a criminalidade associada a este tipo de atividade. Com o intuito de conseguir adquirir a melhor informação possível e fidedigna sobre o assunto, recolheu-se bibliografia específica sobre a temática e propõem-se aplicar entrevistas e questionários a entidades reguladoras, Órgãos de Polícia Criminal (OMP), empresas, profissionais e indivíduos que se dediquem à prática destes atos ilícitos.

Pretende-se com esta investigação ajudar os profissionais que se dedicam ao transporte de valores a criar ferramentas úteis que os ajudem a contornar, através do conhecimento e da informação, os atos criminosos perpetrados contra si.

Palavras-Chave: transporte de valores; segurança privada; criminalidade

Abstract

The present work aims to deepen the knowledge about Cash in Transit in Portugal and crime associated with this type of activity. In order to be able to acquire the best possible information and reliable information on the subject, picked up specific literature on the subject and propose to apply interviews and questionnaires to regulators, Criminal Police Bodies (MTO) companies, professionals and individuals engaged in the practice of these unlawful acts.

The intention of this research to help professionals who are dedicated to carrying values create useful tools that help them get around, through knowledge and information, the criminal acts perpetrated against him.

Keywords: cash in transit; private security; criminality

Índice

| | |
|---|----------|
| Introdução | 1 |
| 1. Enquadramento teórico | 3 |
| 1.1. Segurança privada | 3 |
| 1.2. Estado | 5 |
| 1.3. Transporte de valores | 8 |
| 1.3.1. Ciclos da atividade do transporte de valores | 9 |
| 1.3.2. Formação dos vigilantes de transporte de valores | 10 |
| 1.3.3. Características dos blindados | 12 |
| 1.3.4. Fatores de risco e de proteção no transporte de valores | 14 |
| 1.3.5. Assaltos ao transporte de valores | 15 |
| 1.3.6. Armas no transporte de valores | 17 |
| 1.4. Lei da Organização da Investigação Criminal | 17 |
| 1.4.1. Polícia Judiciária | 18 |
| 1.4.2. Investigação criminal | 19 |
| 1.5. Lei Penal | 20 |
| 1.5.1. Características do sistema sancionatório português | 21 |
| 1.5.2. Penas principais, penas de substituição e penas acessórias | 22 |
| 1.5.3. Liberdade condicional | 22 |
| 1.6. Ofensores | 23 |
| 1.7. Vítimas | 24 |

| | |
|---|-----------|
| 2. Proposta de Intervenção | 26 |
| 2.1. Objetivos gerais e especiais | 26 |
| 2.2. Metodologia | 27 |
| 2.2.1. População e amostra | 27 |
| 2.2.1.1 Órgãos de Soberania | 27 |
| 2.2.1.2. Direções de Segurança | 28 |
| 2.2.1.3. Profissionais de transporte de valores | 28 |
| 2.2.1.4. Indivíduos condenados e detidos | 28 |
| 2.2.1.5. Órgão de polícia criminal | 28 |
| 2.2.1.6. Sociedade portuguesa | 29 |
| 2.2.2. Questionários e entrevistas | 29 |
| 2.2.2.1. Entrevista a Órgãos de Soberania | 29 |
| 2.2.2.2. Entrevista a Direções de Segurança | 30 |
| 2.2.2.3. Questionários a profissionais de transporte de valores | 31 |
| 2.2.2.4. Questionários a indivíduos condenados e detidos | 31 |
| 2.2.2.5. Entrevista ao órgão de polícia criminal | 32 |
| 2.2.2.6. Questionários à sociedade portuguesa | 32 |
| 2.2.3. Escalas de medição dos questionários | 33 |
| 2.3. Recursos humanos e materiais | 33 |
| 2.3.1. Orçamento | 33 |
| 2.4. Cronograma | 34 |
| 2.5. Discussão | 34 |

| | |
|---------------------|-----------|
| Bibliografia | 36 |
| Webgrafia | 40 |
| Anexos | 42 |

Índice de Anexos

Anexo 1 – Lei nº 34/2013 de 27 de Outubro;

Anexo 2 – Decreto-lei nº 203/2006 de 27 de Outubro;

Anexo 3 – Relatório Anual de Segurança Privada 2011;

Anexo 4 – Recomendação Autoridade Condições Trabalho para Empresas de Segurança Privada;

Anexo 5 – Portaria nº 247/2008 de 27 de Março;

Anexo 6 – Decreto-Lei nº 35/2004 de 21 de Fevereiro;

Anexo 7 – Relatório Anual de Segurança Interna 2012;

Anexo 8 – Portaria nº 1325/2001 de 4 de Dezembro;

Anexo 9 – Lei nº 49/2008 de 27 de Agosto;

Anexo 10 – Decreto-Lei nº 35042 de 20 de Outubro de 1945;

Anexo 11 – Declaração Direitos do Homem;

Anexo 12 – Guião de Entrevista a ministrar aos Órgãos de Soberania;

Anexo 13 – Declaração de Consentimento;

Anexo 14 – Guião de Entrevista a ministrar aos Diretores de Segurança Privada;

Anexo 15 – Questionário a ministrar aos Profissionais de Transporte de Valores;

Anexo 16 – Pedido de autorização às Empresas de Segurança Privada para ministrar os questionários aos Vigilantes de Transporte de Valores;

Anexo 17 – Termo de Confidencialidade;

Anexo 18 – Questionário a ministrar a indivíduos condenados pela prática de assaltos a Transporte de Valores e em regime de prisão efetiva;

Anexo 19 – Pedido de autorização à Direção Geral dos Serviços Prisionais para ministrar os questionários a indivíduos condenados pela prática de assaltos a Transporte de Valores e em regime de prisão efetiva;

Anexo 20 – Pedido de autorização à Direção Nacional da Polícia Judiciária para efetuar a entrevista a investigadores da Seção Regional de Combate ao Terrorismo e Banditismo da Polícia Judiciária do Porto;

Anexo 21 – Questionário a ministrar à população.

Índice de Figuras

Figura 1 – Gráfico do Relatório Anual de Segurança Privada 2011 – empresas licenciadas;

Figura 2 – Gráfico do Relatório Anual de Segurança Privada 2011 – ações de fiscalização;

Figura 3 – Gráfico do Relatório Anual de Segurança Privada 2011 – fiscalizações/infrações;

Figura 4 – Temas ministrados no curso básico de segurança privada;

Figura 5 – Tipos de blindagem;

Figura 6 – Composição de vidros blindados;

Figura 7 – Cronograma.

Introdução

O objetivo principal desta investigação prende-se com a necessidade de descortinar e precaver a hipotética evolução do fenómeno da criminalidade relativa ao transporte de valores em Portugal, assim como, implementar processos, junto das empresas de transporte de valores, que ajudem a evitar, contornar e compreender a criminalidade subsequente ao seu ramo de atividade.

Como estudante de Criminologia e profissional de segurança privada, ligado à área de transporte e tratamento de valores, o autor viu-se quase obrigado e desenvolver um projeto de graduação que fosse aplicável tanto em contexto profissional como académico. O tema em estudo encontra-se quase que enraizado na sua pessoa fazendo parte integrante da sua metafísica. É condição do autor aplicar empiricamente este projeto, em contexto profissional, para descortinar e precaver a hipotética evolução do fenómeno da criminalidade em Portugal, assim como, ajudar as empresas de transporte de valores a evitar, contornar e compreender a criminalidade subsequente ao seu ramo.

Não obstante do seu conhecimento alargado sobre a atividade, surgem perguntas ao autor que o levam a refletir sobre o tema. O Estado tem perceção do risco que os profissionais correm? A legislação está pensada para a atividade nos dias que correm? Os profissionais de segurança privada estão equipados e têm formação adequada para o efeito? A criminalidade organizada tem conhecimento das dificuldades e das vulnerabilidades por que passam os profissionais da área? Os Órgãos de Polícia Criminal (OPC) que combatem este tipo de criminalidade, por vezes organizada e transnacional, são suficientes para as exigências do país? Foi em parte por estas e outras questões que este projeto de investigação foi estruturado, com a finalidade de obter as respostas necessárias para concretizar o objetivo principal do trabalho.

Para tal, foi recolhida bibliografia que permitiu adquirir informação relevante para o aprofundar de conhecimentos relativos à segurança privada, ao crime, à investigação criminal, ao *profiling* e essencialmente à legislação em vigor da atividade estudada. Como complemento ao conhecimento teórico adquirido foram elaborados questionários de escolha múltipla, de escalas de classificação e com questões de caixa de comentários, a aplicar na amostra da população profissional do transporte de valores e de indivíduos detidos pela prática de assalto ao transporte de valores. Estes questionários deverão ser avaliados por um profissional com competências para o efeito, com o intuito de se obter

informação fidedigna e se alcançarem os objetivos pretendidos. Foram ainda preparadas entrevistas específicas a serem ministradas a entidades que direta e indiretamente estão envolvidas na atividade, no poder legislativo e na investigação criminal. Para o efeito foram elaboradas fichas de projeto que têm como objetivo principal explorar assuntos específicos dentro do tema a investigar. O método da investigação a utilizar será o qualitativo, sendo que as técnicas de recolha de dados utilizadas serão entrevistas não diretivas e semi-directivas, e quantitativo, através da aplicação de questionários. Com os guiões de entrevista previamente estruturados prevê-se que cada entrevista tenha a duração de 30 minutos. Posteriormente as entrevistas serão transcritas e analisadas pelo autor com o recurso do *software* de análise de entrevistas NVivo. Para os questionários o autor espera conseguir recolher a informação pretendida no prazo de uma semana, por cada tema a tratar.

Considerando que o estudo em causa, desenvolvido pelo investigador, não terá qualquer tipo de financiamento e que as partes envolvidas neste se disponibilizam para o proposto, estima-se que para a execução das recolhas empíricas e das análises acima descritas o autor necessite de um limite temporal de seis meses civis. Acrescendo a este limite surgem limitações e restrições para elaboração e execução do estudo, assim como a necessidade de adquirir software específico para análise e interpretação de dados e das entrevistas.

Será também necessária a colaboração de um psicólogo e de um engenheiro informático, para análise dos dados recolhidos e criação de uma base de dados que reflita as exigências do estudo. Estima-se que a análise decorra num espaço temporal de 1 mês e a criação da base de dados em 3 semanas, com retribuições obrigatórias a estes profissionais.

Pretende-se com esta investigação ajudar todos profissionais, que se dedicam ao transporte de valores, e a sociedade civil em geral, a combater a criminalidade violenta e em especial tornar este projeto de investigação um mecanismo de apoio para o estudo do fenómeno. Não obstante da exaustiva procura de referências bibliográficas do fenómeno, não foi encontrado qualquer estudo sobre o transporte de valores em Portugal, o que constituiu uma limitação à elaboração deste projeto mas em contra partida poderá catapultar o autor para o pioneirismo no estudo da matéria.

1. Enquadramento teórico

1.1. Segurança Privada

O fim da guerra fria levou a que o “mundo ocidental” desinvestisse na área da segurança militar das nações. O término das ameaças externas não veio atenuar as ameaças à liberdade individual e coletiva dos cidadãos e das sociedades (Furtado, 2006). A queda do muro de Berlim, a desfragmentação das repúblicas da antiga União Soviética, a emersão de novos estados na Europa de Leste e a livre circulação de indivíduos dentro do “Velho Continente” - Acordo Schengen - originaram a que as nações dirigissem as suas atenções para a segurança interna. Ao deixarem de ter um inimigo ideológico e cultural perfeitamente identificado, a prioridade dos governos passou a ser o combate ao terrorismo e à criminalidade (Furtado, 2006). Portugal não foi exceção.

Segundo Furtado (2006, pags. 11 e 12), atualmente os Portugueses vêm-se confrontados com três tipos de criminalidade, pequena, profissional e transnacional. Aproveitando as palavras do mesmo autor relativamente à criminalidade, “*à falta de capacidade de resposta por parte da segurança pública, têm de ser enfrentadas com o auxílio complementar da segurança privada*”. A segurança privada em Portugal engloba uma série de atividades perfeitamente regulamentadas pela Lei n.º 34/2013 de 16 de Maio (Anexo 1). A profissão de segurança privado é uma profissão estatuída e sujeita à obtenção de um título profissional. Para tal, os profissionais de segurança privada têm que preencher os seguintes requisitos: ser cidadão português, de um Estado membro da União Europeia, de um Estado parte do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu ou, em condições de reciprocidade de um Estado de língua oficial portuguesa; possuir a escolaridade obrigatória; possuir plena capacidade civil; não ter sido condenado, por sentença transitada em julgado, pela prática de crime doloso previsto no Código Penal e demais legislação penal; não exercer, nem ter exercido, qualquer título, cargo ou função de fiscalização do exercício da atividade de segurança privada nos três anos precedentes; não ter sido sancionado, por decisão transitada em julgado, com a pena de separação de serviço ou pena de natureza expulsiva das Forças Armadas, dos serviços que integram o Sistema de Informações da República Portuguesa ou das forças e serviços de segurança, ou com qualquer outra pena que inviabilize a manutenção do

vínculo funcional. Conforme disposto os serviços de segurança privada referidos compreendem: a vigilância de bens móveis e imóveis e o controlo de entrada, presença e saída de pessoas, bem como a prevenção da entrada de armas, substâncias e artigos de uso e porte proibidos ou suscetíveis de provocar atos de violência no interior de edifícios ou outros locais, públicos ou privados, de acesso vedado ou condicionado ao público; a proteção pessoal; a exploração e a gestão de centrais de receção e monitorização de sinais de alarme e de videovigilância; o transporte, a guarda, o tratamento e a distribuição de fundos e valores e demais objetos que pelo seu valor económico possam requerer proteção especial; o rastreio, inspeção e filtragem de bagagens e cargas e o controlo de passageiros no acesso a zonas restritas de segurança nos portos e aeroportos; a fiscalização de títulos de transporte, sob a supervisão da entidade pública competente ou da entidade titular de uma concessão de transporte público; a elaboração de estudos e planos de segurança e de projetos de organização e montagem de serviços de segurança privada (Lei n.º 34/2013 de 16 de Maio). A presente Lei estabeleceu especialidades profissionais para a segurança privada. Entre elas encontra-se a categoria profissional de vigilante de transporte de valores.

De um modo geral os grandes peritos internacionais assentem relativamente às bases filosóficas de segurança. Para Roper (1997) a segurança serve para salvaguardar pessoas, prevenir acessos não autorizados e proteger instalações, bens e materiais. Por outras palavras Canton (2003) menciona que os “seguranças” são empregados de uma organização que aceitou um contrato para prevenir e proteger um Cliente em particular. A segurança interna de um Estado não é apenas realizada pelas forças públicas de segurança mas também pelas forças privadas, visto que cada vez mais a segurança é uma atividade humana e tecnológica (Furtado, 2006, pag. 8).

Em Portugal a segurança privada é vista como uma profissão que tem por fim minimizar o risco a que algo ou alguém está sujeito ou exposto. Como refere Schenken e Mainayo, citados por Nunes (2010), *“o risco é a consequência da decisão consciente no sentido da exposição a uma situação que, propiciando a obtenção de um desejo ou de um bem, inclui a possibilidade de perda ou dano físico, material ou psicológico”*.

É de fato importante explorar-se as perceções e as não concordâncias que as entidades ligadas à segurança têm em Portugal.

O sítio eletrónico da Polícia de Segurança Pública refere que a atividade de segurança privada é complementar e subsidiária face às competências desempenhadas

pelas forças e serviços de segurança, assumindo particular relevo quer na proteção de pessoas e bens quer na prevenção e dissuasão da prática de atos ilícitos (<http://www.psp.pt/Pages/segurancaprivada/index.aspx>). Não obstante esta afirmação, e analisando as palavras da oradora da 4ª Jornada de Criminologia - promovida pela Universidade Fernando Pessoa - Dr.ª Maria da Glória Morão Lopes, Presidente da Esegur, Empresa de Segurança S.A., os profissionais de segurança privada em Portugal não são socialmente “valorizados” relativamente à sua profissão e ao seu poder preventivo e dissuasor do crime.

1.2. Estado

Todos os cidadãos têm o direito à liberdade e à segurança (Constituição da República Portuguesa, nº 1 do Art. 27º).

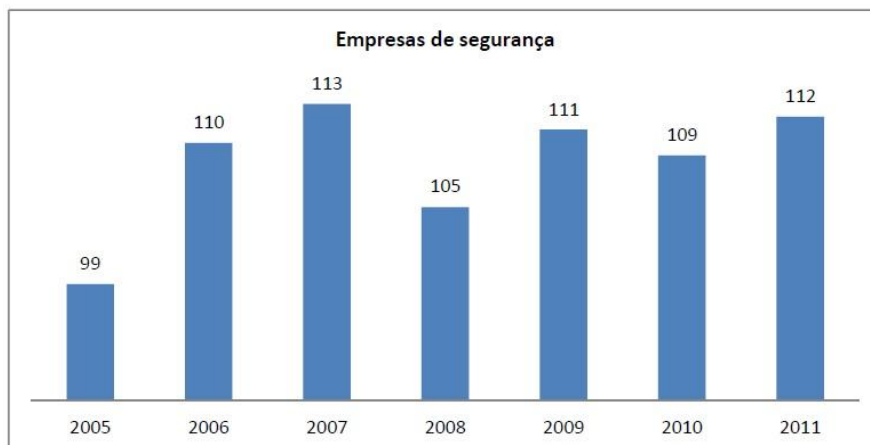
Nos termos das alíneas a) e b), do nº 1 do artigo 198º da Constituição, o Governo na República Portuguesa tem poderes para fazer Decretos-Lei em matérias não reservadas à Assembleia da República e, no que concerne a matérias reservadas, fazê-los mediante autorização desta. Na Lei nº 29/2003 de 22 de Agosto a Assembleia da República decretou, no nº 1 do Art. 1º deste diploma, *“que é concedida autorização ao governo para alterar o regime jurídico do exercício da atividade de segurança privada”*, nos termos da alínea d) do artigo 161º da Constituição.

Como tal, a “máquina” da atividade de segurança privada é de certa forma superintendida pelo Governo da República Portuguesa em exercício de funções.

O crescimento nos últimos anos dos serviços de segurança privada, as mudanças e falhas na legislação e a precariedade dos mecanismos de controlo, fizeram com que o Estado em 2006 transferisse as competências da fiscalização para a Polícia de Segurança Pública. A Lei Orgânica do Ministério da Administração Interna, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 203/2006, de 27 de Outubro (Anexo 2), integrou na PSP as atribuições da Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna em matéria de segurança privada. Assim sendo compete ao Departamento de Segurança Privada da P.S.P. o controlo, licenciamento e fiscalização da atividade de segurança privada em Portugal e ao Conselho de Segurança Privada, desta mesma força, elaborar o relatório anual sobre a atividade.

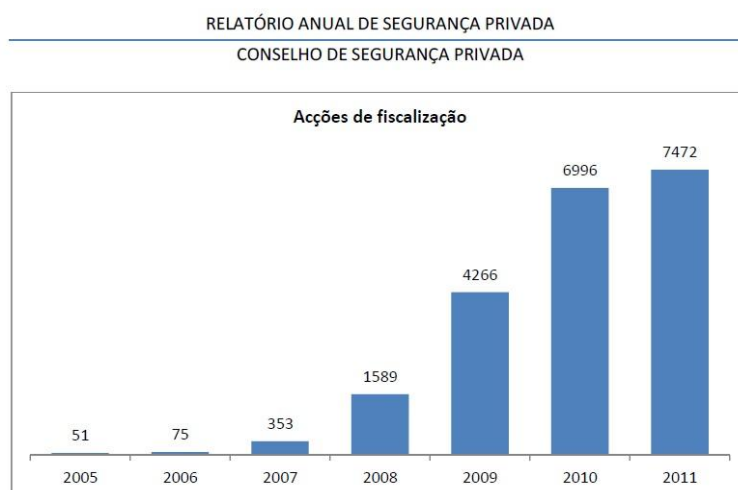
Segundo o Relatório Anual de Segurança Privada de 2011 (Anexo 3), existiam no final desse ano 112 empresas de segurança (ver Fig. 1). Das empresas enumeradas fazem parte cerca de 46.000 funcionários que direta e indiretamente contribuem para a quantificação dos profissionais recolhidos pela Associação de Empresas de Segurança (http://aes-empresasdeseguranca.com/full_news.php?id=17).

Em 31 de Dezembro de 2011 existiam licenciadas 112 empresas de segurança, titulares de 173 alvarás.



(Fig. 1 – Gráfico do Relatório Anual de Segurança Privada de 2011 – empresas licenciadas)

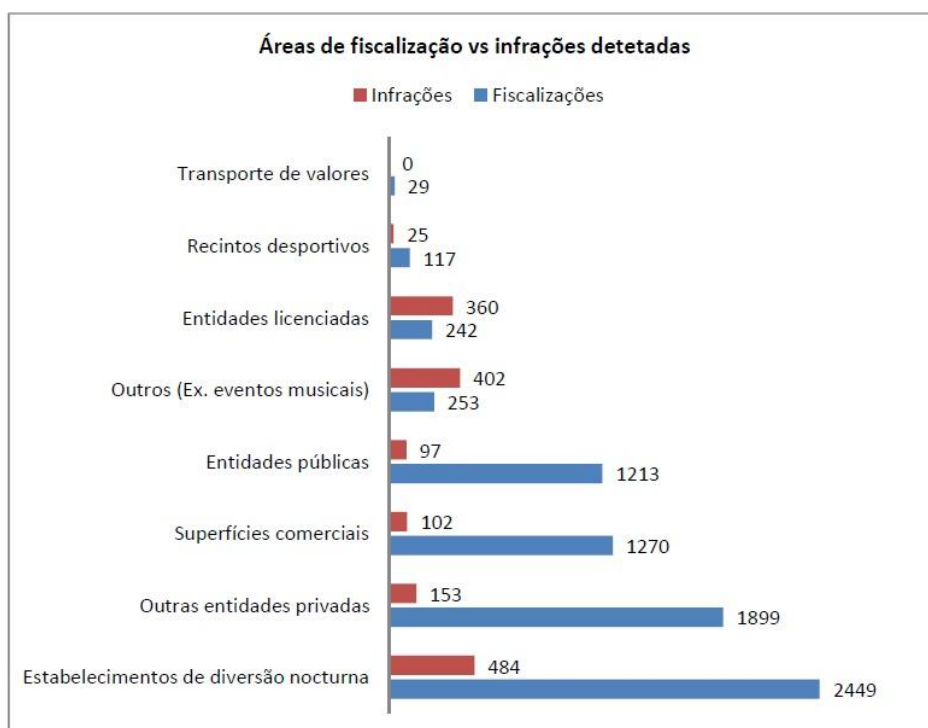
Com os dados anteriormente apresentados entende-se como bastante complexa a tarefa do Departamento de Segurança Interna da P.S.P.. Não obstante verifica-se uma evolução do numero de fiscalizações realizadas no últimos seis anos (ver Fig. 2).



(Fig. 2 – Gráfico do Relatório Anual de Segurança Privada de 2011 – ações de fiscalização)

Da análise efetuada ao gráfico anterior pode-se afirmar que desde o início da atividade da segurança privada em Portugal, poucas ou nenhuma foram as ações de fiscalização realizadas até ao ano de 2006 pela entidade competente, ou seja o Estado.

Constata-se no gráfico da fig. 3 que as ações de fiscalização têm surtido efeito para os cofres do Estado, considerando que todas as infrações detetadas são providas de contra ordenações emitidas às empresas responsáveis.



(Fig. 3 – Gráfico do Relatório Anual de Segurança Privada de 2011 – fiscalizações/infrações)

A 12 de Abril de 2012 a Autoridade para as Condições do Trabalho que é “*um serviço do Estado que visa a promoção da melhoria das condições de trabalho em todo o território continental através do controlo do cumprimento do normativo laboral no âmbito das relações laborais privadas e pela promoção da segurança e saúde no trabalho em todos os sectores de atividade públicos ou privados*” ([http://www.act.gov.pt/\(pt-PT\)/SobreACT/QuemSomos/Paginas/default.aspx](http://www.act.gov.pt/(pt-PT)/SobreACT/QuemSomos/Paginas/default.aspx)) emitiu uma recomendação, através do Inspetor Geral do Trabalho, Sr. Dr. José Luis Pereira Forte (Anexo 4), a tabelar os preços para o serviço de segurança privada. Nesse mesmo

ano foi aberto um concurso público para a aquisição de serviços de vigilância para a fundação INATEL. Do concurso público resultou a adjudicação do serviço de vigilância a uma empresa de segurança cerca de 1700€ abaixo do recomendado pelo próprio ACT (http://aes-empresasdeseguranca.com/full_news.php?id=17 consultado a 01/07/2013).

1.3. Transporte de Valores

A história do transporte de valores está intimamente ligada ao surgimento dos primeiros bancos. A primeira referência bibliográfica sobre a história do transporte de valores remonta a 1891 quando Artur Perry Brinks, filho de lendário Washington Brinks (fundador da primeira empresa privada de distribuição), resolveu responsabilizar-se pela primeira entrega dos salários aos funcionários do Governo dos Estados Unidos da América. Esta iniciativa levou a que surgisse a primeira e maior empresa privada de transporte de valores do mundo (Minion, 2003, pág 34).

A primeira referência à banca portuguesa surge no séc. XIX, no período pós Revolução Liberal (Macedo, 1963 cit. por Mendes, 2002, pág. 41). Segundo Reis (1996) em 1821 os portugueses viram nascer o seu primeiro banco, o Banco de Lisboa, que viria a tornar-se no Banco de Portugal em 1846 através da fusão com a Companhia Confiança Nacional.

Muitas instituições bancárias foram surgindo em Portugal após o ano de 1846 e com elas a necessidade de transportar dinheiro entre filiais. Segundo testemunhos de ex-colaboradores da banca, até finais da década de 70, todo o transporte de valores era efetuado por entidades públicas ou pelos próprios funcionários, que executavam serviços de transportes entre as agências da periferia e as agências centrais dos distritos.

No ano de 1978 a empresa de segurança privada Securitas, de origem Suíça, com sede em Berna, apercebeu-se das fragilidades de segurança a que estavam expostos os funcionários da banca e resolveu agarrar a oportunidade de negócio pensada por Brinks, em 1891.

Com o decorrer dos anos outras empresas de transportes foram surgindo tais como a Empresa de Transporte de Valores (ETV) e o Grupo 8.

Atualmente a atividade de transporte de valores em Portugal é efetuada por quatro empresas sendo estas a Esegur e o Grupo 8, de capitais nacionais, a Prosegur, de capitais espanhóis e a Loomis, de capitais suecos.

A atividade de transporte de valores contempla o transporte, guarda e tratamento de numerário. Por Lei, as empresas de transporte de valores necessitam de alvará para a atividade e regem-se pela legislação da segurança privada em vigor. A atividade é regulada pela legislação nacional que impõe requisitos às empresas especializadas para o efeito. A Portaria nº 247/2008 de 27 de Março (Anexo 5) regulamenta as condições aplicáveis ao transporte, guarda, tratamento e distribuição de valores, por empresas de segurança privada detentoras de alvará ou licença, previstas na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 2.º do Decreto -Lei n.º 35/2004 de 21 de Fevereiro (Anexo 6), revogado pela Lei 34/2013 de 16 de Maio (Anexo 1).

Esta Portaria define ainda um conjunto de medidas de segurança que previnam a ocorrência de crimes e salvaguardem a segurança na atividade, acrescentando um conjunto de medidas relativamente aos veículos de transporte, às condições em que estes podem circular e ao reforço e proteção dos trabalhadores.

Como refere o Relatório Anual de Segurança Interna 2012 (Anexo 7), as operações de transporte de valores constituem bens e atividades que são atrativos para os autores de práticas criminosas, fundamentalmente, pelo acesso direto a valores monetários e, em alguns casos, pelo acesso a dados pessoais que contribuem para o uso ou “roubo” de identidade. Cusson (2006) menciona que não obstante de um indivíduo poder estar motivado para a prática de um ato ilícito, um furto ou roubo nunca acontecerá se nada houver para roubar. Como tal, o transporte de valores em Portugal é efetuado em viaturas especiais manufaturadas especificamente para a atividade.

1.3.1. Ciclos da atividade do transporte de valores

Como já referido, a atividade de transporte de valores está intimamente ligada à banca. Todas as empresas de transporte de valores são obrigatoriamente detentoras de tesourarias que processam o numerário recolhido. Com tesourarias certificadas pelo Banco de Portugal, as empresas de transporte de valores efetuam todo o tratamento da moeda do Banco Central Europeu - filtrando todos as anomalias procedentes dos seus

clientes. Por questões de segurança, rentabilidade e operacionalização dos sistemas bancários, estas centrais de tratamento de valores, aos poucos e poucos, tornaram-se as tesourarias centrais da banca operando como parceiros responsáveis pelo dinheiro físico das instituições. Para além destes serviços, os bancos sediados em Portugal viram no transporte de valores uma oportunidade de aproveitar sinergias e expandir as suas marcas para além das suas agências. Em 1983 é fundada a Sociedade Interbancária de Serviços (SIBS) que tem como principal função disponibilizar o pagamento físico de numerário. Através de uma rede de terminais, vulgos Caixas Multibanco, efetua os pagamentos e o conseqüente processamento eletrónico dos mesmos. Não obstante de ser detentora da gestão de um “parque nacional” de 14.000 Automatic Tellers Machines (ATM), (http://www.sibs.pt/export/sites/sibs_fps/pt/documentos/relatorioecontas - consultado em 11/05/2013) são os bancos que se vêm obrigados a efetuar os carregamentos do numerário e das manutenções periódicas obrigatórias com o seu dinheiro “guardado” nas centrais de tratamento de valores. Como tal, do total de 14.000 ATM do parque nacional da SIBS, 8000 são manuseadas, assistidas e municadas pelas empresas de transporte de valores que operam em Portugal.

À semelhança das entidades bancárias, a indústria do retalho, comércio e serviços também viu nas empresas de transporte de valores uma oportunidade de rentabilizar os seus serviços, operando com as centrais de tratamento de valores como as suas tesourarias. Não obstante da rentabilização das centrais de tratamento funcionarem como tesourarias privadas, a Lei 34/2013 de 16 de Maio deliberou no seu n.º 4 do Art. 7 do Capítulo II que “as empresas ou entidades industriais, comerciais ou de serviços que necessitem de efetuar o transporte de moeda, notas, fundos, títulos, metais preciosos ou obras de arte de valor são obrigadas a recorrer a entidades autorizadas a prestar os serviços de segurança privada previstos na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 3.º, quando o valor em causa for superior a € 15 000.

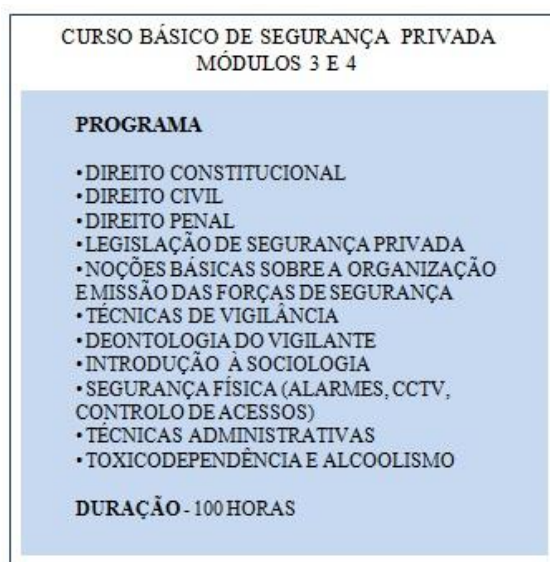
1.3.2. Formação dos vigilantes de transporte de valores

A Lei 34/2013 de 16 Maio (Anexo 1) refere no n.º1 do Art. 25º que a formação profissional do pessoal de segurança privada compreende a formação inicial de qualificação, a formação de atualização e a formação complementar. Segundo a Lei em

vigor, os candidatos a vigilantes de transporte de valores estão obrigados a frequentar o curso básico de segurança privada, sem que seja necessária formação específica para o desempenho da sua atividade. O curso básico tem a duração de cem horas e contempla a formação dos módulos 3 e 4 de segurança privada previstos na Portaria nº 1325/2001 de 4 de Dezembro (Anexo 8). Os módulos de formação para a segurança privada encontram-se previamente definidos na Lei e possuem um programa que abrange temas que vão desde o Direito à Toxicodependência (ver fig. 4).

O vigilante de transporte de valores exerce exclusivamente funções de manuseamento, transporte e segurança de notas, moedas, títulos e outros valores e conduz veículos de transporte de valores (nº8 do Art. 18ª Lei 34/2013).

Dada a complexidade e responsabilidade do serviço, o autor tentou, junto da bibliografia disponível, dos sítios eletrónicos das empresas de segurança privada e da abordagem a elementos das forças de segurança, descortinar quais os requisitos necessários para o desempenho desta atividade. Não obstante da busca realizada não conseguiu logra os seus intentos, ficando o tema sujeito a uma investigação mais minuciosa junto de todas as entidades envolvidas.



(Fig. 4 - Temas ministrados no curso básico de segurança privada)

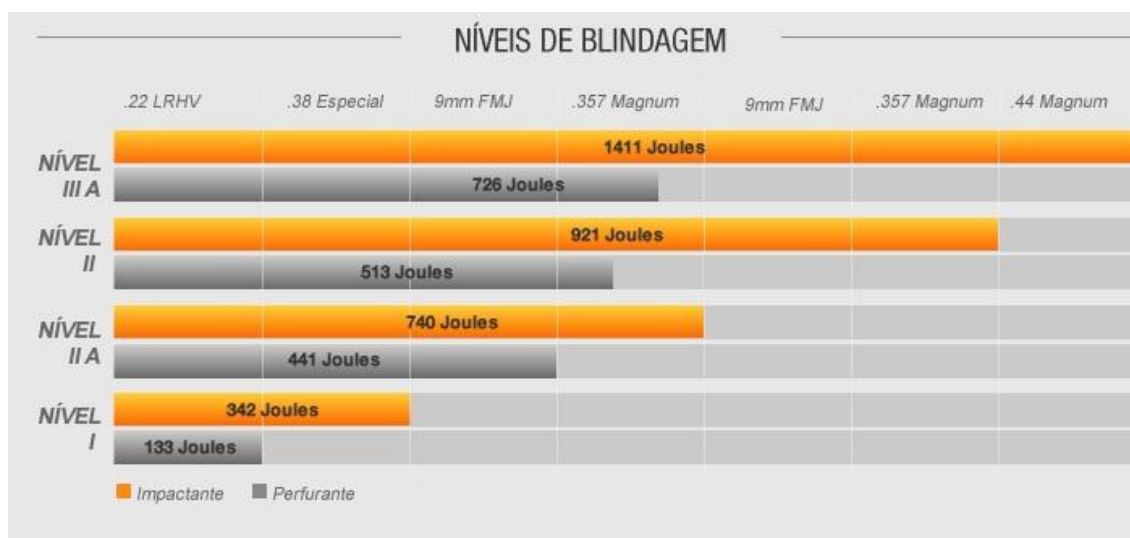
Julio de La Sen (2009), antigo Diretor Geral do Grupo Norte Espanhol, menciona que é necessário evoluir no que concerne à profissionalização dos vigilantes de transporte de valores.

1.3.3. Características dos blindados

O transporte de valores é efetuado por carrinhas blindadas que cumprem determinados requisitos legais impostos pela Portaria 247/2008 de 27 de Março (Anexo 5).

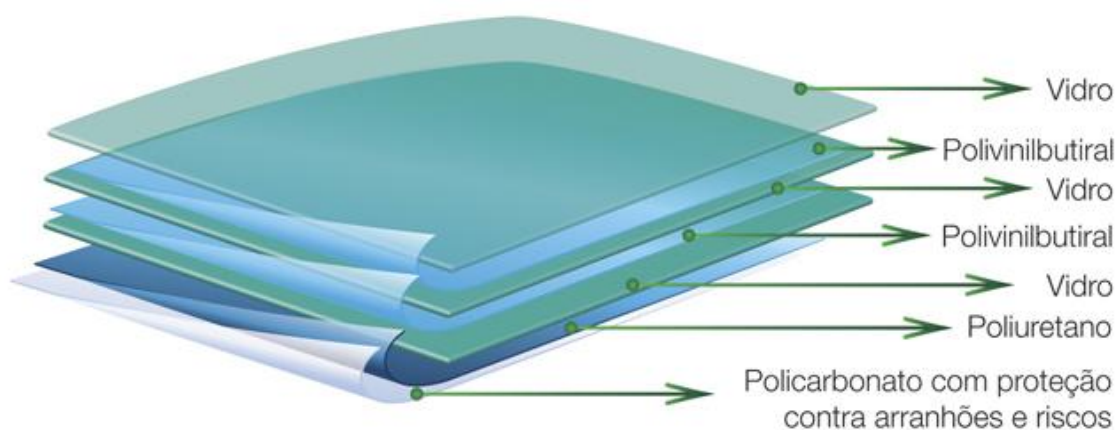
Como tal, para todo o transporte de valores igual ou superior a 10000€ tem que ser utilizado um veículo equipado com níveis mínimos de segurança. Esses níveis obrigam à utilização de uma viatura tipo furgão ou tipo clássico, com cabine de caixa de carga, com três zonas estanques e deve usufruir de um peso bruto mínimo de 2500 kg.

A área destinada ao condutor e aos vigilantes deverá ter uma blindagem mínima BR5/US ou A30 em todas as partes externas que delimitam estas áreas, ou seja, frontal, lateral, teto e chão. O compartimento destinado à carga, deverá ter uma proteção com um nível mínimo de BRA4/US ou A20 em todas as zonas exteriores, nomeadamente, traseiras, lateral, teto e chão. As divisões internas, quer a que divide a área do condutor da dos vigilantes, quer a que divide a área dos vigilantes da área de carga, devem ter um mínimo de proteção BR4/US ou A20 (ver fig. 5).



(Fig. 5 – Tipos de Blindagem)

Os vidros da viatura devem ser fixos e à prova de bala, com um nível de proteção adequado a munições até 9 mm.



(Fig. 6 – Composição de vidros blindados – imagem de www.paulistavidros.com.br)

Os tejadilhos deverão estar equipados com saídas de emergência e deverão estar sinalizados com a identificação da viatura perfeitamente visível, mesmo durante a noite. A cabina deve dispor de uma saída de emergência, ou estar dotada, em ambas as laterais, de portas que permitam evacuar o habitáculo em caso de acidente, assegurando que a sua abertura exterior implique sempre o acionamento de meios sonoros e luminosos.

Como reforço de segurança os acessos laterais devem ser inter bloqueados ou possuir sistemas giratórios que não permitam o acesso imediato do exterior à zona de carga, assim como devem existir fechos de bloqueio deslizantes em todas as portas laterais. As fechaduras das portas exteriores devem possuir um sistema redundante para a sua abertura, que obrigue à intervenção quer do condutor, quer de um dos vigilantes transportadores. Devem ainda dispor de sistemas de alarme e de segurança ligados a centro de controlo de operações de transporte de valores, guarda, tratamento e distribuição de valores. Todas as viaturas deverão estar equipadas com GPS que possibilite o registo e acompanhamento de itinerários das rotas, a identificação imediata da localização da viatura, o bloqueio automático do veículo em caso de paragem forçada ou outra situação de emergência, a ser ativado pela tripulação, ou pelo centro de controlo, sistema de comunicações com o centro de controlo e a possibilidade de abertura da zona de carga somente em locais a determinar.

Acrescenta-se o fato do depósito de combustível dever estar no prolongamento da carroçaria, as baterias no interior do habitáculo e os pneus possuírem propriedades que permitam continuar a rolar em caso de anomalia.

1.3.4. Fatores de risco e de proteção no transporte de valores

Na literatura recolhida poucos são os fatores de proteção que se conseguem identificar na atividade de transporte de valores, para além das características dos blindados. A maior e melhor forma de proteção é sem dúvida a blindagem e as características das viaturas.

O sector bancário tem vindo também a propôr formas alternativas de reforço da segurança para a atividade, designadamente a tintagem de notas que as torne absolutamente inutilizáveis. Em 2010 a Esegur, Empresa de Segurança S.A. adquiriu malas de segurança para a atividade de transporte de valores que garantem a neutralização de notas em caso de assalto (<http://www.esegur.pt/Institucional/ANossaHistoria/tabid/63/Default.aspx> - consultado em 09/08/2013). Cada vez mais as empresas de transporte de valores apostam continuamente em novos meios tecnológicos como afirma Julio de La Sen na entrevista concedida à revista Seguritecnia em Março de 2009.

Nos termos do n.º1 e al. a) e b) do n.º 3 do Art. 7º da Lei n.º 34/2013 de 16 de Maio todas a empresa de segurança privadas estão dotadas de um Diretor e de um Departamento de Segurança que adotem medidas de segurança com a finalidade de prevenir a prática de crimes. Os departamentos de segurança poderão constituir um fator de proteção acrescido atendendo que depende destes as análises de rotas, graus de risco de Clientes, hábitos rotineiros, análise de funcionamento das viaturas, gps e controlo remoto a distância, certificação de blindagens e, acima de tudo, supervisão dos profissionais da atividade.

Relativamente a fatores de risco, estes estão permanentemente evidenciados na literatura. Smith e Louis (2010) identificam no artigo do Governo Australiano alguns fatores de risco no transporte de valores que dificilmente se conseguiram contornar. Entre estes constam as próprias características dos blindados, nomeadamente a fácil identificação e vigilância das viaturas e circuitos e a pouca formação dos profissionais. A inexistência de locais apropriados para o estacionamento de viaturas de transporte de valores é outro fator de risco com elevado peso. Segundo declarações do Secretário de Estado da Administração Interna (mencionadas no endereço eletrónico do próprio ministério) é necessário arranjar *“locais adequados para o estacionamento dos veículos junto dos bancos, centros comerciais, grandes áreas comerciais e tesourarias da*

fazenda pública, assim como de outras questões relacionadas com a escolha da localização para instalar máquinas ATM, minimizando o risco de assalto” (<http://opinioao.mai.gov.info/2009/03/27/825/> - consultado em 24 Março de 2013). Não obstante destas declarações datarem de 27/03/2013, não se verificou qualquer evolução nesta matéria.

1.3.5. Assaltos ao transporte de valores

É do senso comum que a maior parte dos assaltos convencionais tendam a ocorrer à noite ou nas primeiras horas da manhã, independentemente da sua localização e destino. No entanto os assaltos a transporte de valores ocorrem com mais frequência no período diurno. Esta variável depende do momento em que o transporte de valores se encontra mais “ativo”. Se a frequência dos serviços mudar para o período noturno poderá haver também uma mudança correspondente nas características temporais dos assaltos (Smith e Louis, 2010).

Segundo o Relatório Anual de Segurança Interna 2012 (Anexo 7) *“tanto os ATM como as operações de transporte de valores direcionadas para manter o seu funcionamento, representam alvos em que a relação custo-benefício das ações criminosas se revela amplamente remuneratória face aos valores monetários obtidos e ao risco que a ação em si envolve.”* Os últimos três Relatórios Anuais de Segurança Interna revelam que os roubos a transporte de valores em Portugal têm vindo a diminuir. Segundo esta fonte, os assaltos ao transporte de valores, categorizados como alvo da criminalidade violenta e grave, registou no ano de 2010 sessenta e nove assaltos contra os quarenta e sete realizados em 2011 e os vinte e seis realizados em 2012.

A categorização de assaltos violentos e graves está aliada à utilização de armamento e à violência a que os profissionais de transporte de valores estão sujeitos.

Como tem vindo a ser relatado pela imprensa nacional, as viaturas e os profissionais de transporte de valores têm vindo a ser alvo de investidas, por parte de assaltantes, que recorrem a pistolas, caçadeiras, metralhadores e explosivos (Jornal de Notícias, 10 de Outubro de 2005; Correio da Manhã, 4 Junho de 2007; Diário de Notícias, 19 de Dezembro 2009; Diário de Notícias, 21 de Agosto 2008). Rix, Walker e Ward (1998) são da opinião que a tipologia de armas utilizadas nos assaltos diferem mediante o seu

poder dissuasor, a potencial resistência do alvo e o objetivo a que os assaltantes se propõem. Austin (1988) menciona ainda que a compreensão dos aspetos temporais dos assaltos à mão armada é tão importante como as armas e os locais de recolha de valores, pois pode indicar os momentos em que os assaltantes têm mais probabilidade de atuar.

Os relatos de assalto à mão armada que originaram feridos graves também têm sido recorrentes. Nos passados dia 29 de Fevereiro de 2012 e 26 de Março de 2012 o Jornal de Notícias noticiou que dois vigilantes de transporte de valores haviam sido baleados após assaltos logrados nas instalações da Tranquilidade da Maia, em frente ao Instituto Superior da Maia, e no Pingo Doce de Valongo, onde vários clientes presenciaram o assalto.

Os assaltos à mão armada são uma atividade criminal que pode ser considerada racional (Cusson, 2006). Esta racionalidade resulta de três categorias complementares: a instrumental, porque *“é um ato que oferece ao seu autor boas hipóteses de atingir o objetivo proposto”*; a objetiva, *“porque constitui uma resposta adaptada aos dados objectivos da situação em que o autor se encontra”* e a artesanal *“porque o autor possui um saber-fazer baseado na experiência”* (Cusson, 2006 pag. 117 a 124).

Pela sua especificidade o transporte de valores vê-se constantemente envolto com a criminalidade violenta, organizada, profissional e até transnacional. Dias (2010, pag.23) afirmou que o conceito de criminalidade organizada é oriundo da Criminologia e que tem vindo a ser submetido a um processo de jurisdição um pouco por toda a Europa e também por Portugal. O Código do Processo Penal Português define nas alíneas j), l) e m) do Art. 1º os conceitos de criminalidade violenta, criminalidade especialmente violenta e criminalidade altamente organizada. Guia (2009) refere que crimes contra a vida e crimes de roubo são aqueles que constituem fatores indiscutíveis de criminalidade violenta – a vida humana e a apropriação de bens por meio de violência. Para Davin (2007, pag. 110), criminalidade violenta e organizada assenta na internacionalização, sofisticação, ampla troca de informação relevante, identificação das oportunidades criminais no mercado global e cuidadosa estrutura interna. Para este autor, as sociedades ditas democráticas devem combater toda a criminalidade organizada que não pára de crescer em poder e influência. Brandão (2011, pag. 94) afirma que *“é necessário encontrar novas formas urgentes e eficazes para erradicar a criminalidade violenta visto que esta afeta a liberdade dos cidadãos”*. Euclides Simões vai ainda mais longe referindo que *“num país poupado à grande ameaça do terrorismo,*

outros fenómenos criminais preocupantes se perfilam, porém, a exigir atenção e respostas adequadas” (2º congresso de investigação criminal, pag. 329).

1.3.6. Armas no transporte de valores

À semelhança de todos os cidadãos portugueses, os profissionais de transporte de valores estão sujeitos ao regime geral de uso e porte de arma. A obtenção desta licença está sujeita a requisitos obrigatórios. Tais requisitos contemplam a obrigatoriedade de se ser maior de 18 anos, encontrar-se em pleno uso de todos os direitos civis, demonstrar a necessidade da licença por motivos profissionais ou por circunstância de defesa pessoal ou de propriedade, ser idóneo, ser portador de certificado médico e de certificado e aprovação para o uso de porte de arma de fogo (<http://armas.mai.gov.info/obtencao-de-licencas/> - consultado em 24 Agosto de 2013).

Não obstante da possibilidade do vigilante de transporte de valores ser portador deste tipo de licenças, em serviço, o porte de arma só é permitido se autorizado por escrito pela entidade patronal, anualmente, podendo esta ser anulada a qualquer momento.

A utilização de armas de fogo no transporte de valores é um assunto complexo que tem levantado muitas questões. António Malheiro, da Associação Nacional de Empresas de Segurança, questiona na publicação do endereço eletrónico da Revista de Segurança “- Para que servirão as armas? Para proteger o dinheiro ou para proteger o vigilante?” (http://www.revistaseguranca.com/index.php?option=com_content&task=view&id=225&Itemid=87 - consultado em 02 de Junho de 2013). Se o numerário transportado pelos vigilantes está coberto por seguros e atestado que violência gera violência, a utilização de armas de fogo por parte dos vigilantes só viria a aumentar o número de feridos ou baixas em caso de ataque (Rix, Walker, Ward, 1998).

1.4. Lei de Organização da Investigação Criminal

Em todos os casos de assaltos ao transporte de valores, e como definido na Lei, a direção da investigação é da responsabilidade da autoridade judiciária competente para

o efeito, o Ministério Público. Não obstante da direção do processo pertencer ao Ministério Público, este é assistido na investigação pelos órgãos de polícia criminal. Para tal foi criada uma Lei que define as competências dos OPC no que concerne à investigação.

Nos termos da al. c) do Art. 161º da Constituição da República Portuguesa, a Assembleia da República aprovou a Lei n.º 49/2008 de 27 de Agosto, referente à Organização da Investigação Criminal (Anexo 9). Como está definido no seu Art. 1º, *“a mesma compreende um conjunto de diligências que, nos termos da lei processual penal, se destinam a averiguar a existência de um crime, determinar os seus agentes e a sua responsabilidade e descobrir e recolher as provas, no âmbito do processo”* (anexo 8).

A Lei de Organização da Investigação Criminal (LOIC) define claramente as competências específicas em matéria de investigação, a autoridade da Procuradoria-Geral da República no deferimento das investigações e fiscalização aos OPC's, os deveres de cooperação entre estes, o acesso ao Sistema Integrado de Informação Criminal, a cooperação internacional e as competências do conselho coordenador dos OPC, presidido por membros do Governo responsáveis pela justiça e da administração interna.

As al. d) do n.º 2 do Art.7º e al. h) do n.º 3 do Art. 7º da Lei n.º 49/2008 de 27 de Agosto, são claras quanto à competência de investigação aos assaltos perpetrados contra o transporte de valores, remetendo para a Polícia Judiciária esta matéria.

1.4.1. Polícia Judiciária

A Polícia Judiciária tem como primeiro antecedente a Polícia Cívica, criada por D. Luís, em 2 de Julho de 1867, na dependência da Justiça do Reino, cujos comissários, enquanto oficiais da polícia judicial, teriam "a seu cargo descobrir os crimes ou delitos ou contravenções, reunir provas e entregar os criminosos aos tribunais" (www.pj.pt - consultado em 20 Junho de 2013).

Decorria o ano de 1945 quando a 20 de Outubro é aprovado o Dec. Lei 35042 (Anexo 10) e com ele surge a Polícia Judiciária. Sob a direção do Sr. Dr. Juiz Monteiro Júnior esta força é integrada organicamente no Ministério da Justiça, em substituição da Polícia de Investigação Criminal (PIC). Desde a sua criação que a Polícia Judiciária

assumiu as funções de investigação dos crimes e da instrução preparatória dos processos.

Atualmente a Polícia Judiciária é composta pela Direção Nacional, pelo Conselho Superior da polícia Judiciária, por 3 Unidades Nacionais (contra terrorismo, combate à corrupção e combate ao tráfico de estupefacientes), 4 unidades territoriais (Diretorias do Norte, Centro, Lisboa e Vale do Tejo e Sul), 10 unidades regionais (Funchal, Ponta Delgada, Braga, Aveiro, Guarda, Leiria, Setúbal e Portimão), 2 unidades locais (Vila Real e Évora), 1 unidade de apoio à investigação criminal e 1 unidade de suporte.

Os assaltos ao transporte de valores, banca e correios dependem hierarquicamente da Unidade Nacional de Contra Terrorismo. Contudo, todas as unidades territoriais dispõem de uma hierarquia funcional da sua “Diretoria”.

No Porto, a investigação às ocorrências registadas com os transportes de valores é da responsabilidade da Secção Regional de Combate ao Terrorismo e ao Banditismo.

Por irónico que pareça, a sede da Polícia Judiciária, localizada na Rua Gomes Freire em Lisboa, foi construída com recurso a mão-de-obra prisional e foi inaugurada em 1956.

1.4.2. Investigação criminal

A Declaração Universal dos Direitos do Homem (Anexo 11) define no n.º 1 do Art. 11º que “toda a pessoa acusada de um ato delituoso presume-se inocente até que a sua culpabilidade fique legalmente provada no decurso de um processo público em que todas as suas garantias necessárias de defesa lhe sejam concedidas”. Como referido anteriormente a direção da investigação compete à autoridade judiciária contudo esta não é polícia nem tem formação específica neste campo. Como referido pelo Dr. Euclides Simões em 2010, no 2º congresso de investigação criminal, é aos órgãos da polícia que é ministrada formação técnica e tática para a investigação. Não obstante, os conhecimentos técnicos das polícias para efeitos de investigação não serão exequíveis sem que a autoridade judiciária os possa conhecer e dirigir.

A fase inicial e obrigatória no caminho processual é o inquérito. Nesta fase, o Ministério Público, coadjuvado pelos OPC, recolhe os indícios suficientes da prática do crime. Esta recolha tem por fim obter a verdade dos fatos ocorridos. A verdade não é

aquela que as partes querem ouvir mas sim a verdade que se obtém no processo através da produção da prova. Aos OPC compete-lhes, nos termos da lei do processo, esclarecer as circunstâncias que rodearam a prática de um crime, identificar os respetivos autores e recolher os meios de prova que possibilitam a sua responsabilização. Conforme disposto na Constituição da República Portuguesa “*são nulas todas as provas obtidas mediante tortura, coação, ofensas à integridade física ou moral das pessoas*”.

A investigação criminal materializa-se num conjunto de métodos e técnicas específicas e utiliza um raciocínio típico do método científico.

1.5. Lei Penal

Existem “dois grandes grupos” de direitos contemplados na Constituição da República Portuguesa que são relevados para o Direito Penal: Os Direitos Liberdades e Garantias e os Direitos Económicos, Sociais e Culturais.

O Direito Penal Português tem a sua ilicitude própria, visto ser autónomo relativamente aos outros ramos de direito. Tudo o que é lícito para os outros ramos de direito tem impreterivelmente que ser lícito para o Direito Penal, contudo o que é ilícito para os outros ramos de direito não é obrigatoriamente ilícito para o Direito Penal. Como tal, o Direito Penal é de última ratio ou última instância, é subsidiário ou só é convocado quando os outros ramos de direito não são suficientes para tutelar a questão jurídica e é fragmentário pois só tutela alguns bens jurídicos - os essenciais à vida do homem em sociedade (Dias, 2009). Pode-se então afirmar que o Direito Penal é um ramo de direito no qual está previsto o que é crime.

O crime não é mais do que uma ação ou omissão que se proíbe e/ou se pode evitar.

Para haver um crime tem que estar reunidos os fatores tipicidade (estar prevista na lei como crime), ilicitude (desvalor contrário ao direito), culpa (dolosa ou negligente) e punibilidade (contemplada na lei).

Não menos importante que os outros fatores, a culpa é a aquela que poderá ser mais discutida nos casos de crime e em particular nos assaltos ao transporte de valores. A culpa é um juízo de censura dirigido ao agente pela prática de um fato típico e ilícito quando podia e devia ter agido de outra forma.

Os assaltos ao transporte de valores estão estatuídos e tipificados em todos os Títulos da Parte Especial do Código Penal Português: dos crimes contra as pessoas; dos crimes contra o património; dos crimes contra a identidade cultural e integridade física; dos crimes contra a vida em sociedade; dos crimes contra o estado.

A estação televisiva TVI noticiou no dia 12/07/2012 a condenação de um grupo de assaltantes de nacionalidade portuguesa e francesa pela prática de assaltos a transporte de valores com recurso a armas e explosivos (<http://www.tvi24.iol.pt/aa---videos---sociedade/assalto-carrinha-de-valores-taveiro-coimbra-julgamento-tvi24/1361391-5795.html> - consultado em 05/05/2013). Os indivíduos, já condenados, haviam sido acusados de roubo (Art. 210º do CP – punível com pena de prisão de 1 a 8 anos), furto qualificado (Art. 204º do CP – punível com pena de prisão de 2 a 8 anos), posse de arma proibida (Art. 86º da Lei n.º 5/2006, de 23 de Fevereiro – Regime jurídico de armas e munições – punível com pena de prisão de 2 a 8 anos), associação criminosa (Art. 299º do CP – punível com pena de prisão de 1 a 5 anos), ofensas à integridade física grave (Art. 144º do CP – punível com pena de prisão de 2 a 10 anos) e crime continuado (Art. 79º do CP – punível com pena aplicável à conduta mais grave que integra a continuação).

O coletivo de Juízes, atendendo à teoria dos fins das penas, e consequentemente às exigências de prevenção especial positiva ou de socialização (al. a) do n.º 2 do Art. 61º do CP) e geral positiva ou de integração (al. b) no n.º 2 do Art. 61º do CP) aplicou uma pena de 12 anos de prisão em cúmulo jurídico.

1.5.1. Características do sistema sancionatório português

O sistema sancionatório português é provido de características particulares que convém expressar:

- Recusa da pena de morte e das sanções de natureza perpétua (Art. 24º e 30º da CRP).
- Utilização em última instância das penas privativas da liberdade (Art. 70º e 98º do CP)

- Proibição de perda de direitos civis, profissionais e políticos (n.º 4 do Art. 30º da CRP e Art. 65º do CP);
- Não admitir ao mesmo agente, pelo mesmo fato uma pena e uma medida de segurança ambas privativas da liberdade (n.º 2 do Art. 20º, Art. 83 e Art. 99º do CP) - com exceção da pena relativamente indeterminada;
- Aplicação de sanções criminais a pessoas coletivas e entidades equiparadas (Art. 11º, Art. 90º-A e M do CP).

1.5.2. Penas principais, penas de substituição e penas acessórias

O código penal português prevê a existência de três tipos de penas. Em primeiro lugar temos as penas principais que se encontram expressamente previstas para sancionar os tipos de crime (pessoas singulares - pena de prisão e pena de multa; pessoas coletivas - pena de multa e a dissolução). Em segundo lugar temos as penas de substituição que são aplicadas e executadas em vez de uma pena principal. Por fim temos as penas acessórias que são aplicadas conjuntamente com uma pena principal ou de substituição.

Os assaltos ao transporte de valores estão estatuídos e tipificados em todos os Títulos da Parte Especial do Código Penal Português: dos crimes contra as pessoas; dos crimes contra o património; dos crimes contra a identidade cultural e integridade física; dos crimes contra a vida em sociedade; dos crimes contra o estado.

As penas principais, penas de substituição e penas acessórias encontram-se contempladas nos Art.ºs 41º, 43º, 44º, 45º, 46º, 47º, 50º, 58º, 60º, 66º, 67º, 69º, 152º, 246º e 346º do Código Penal Português.

1.5.3. Liberdade Condicional

A liberdade condicional é uma solução para preparar os indivíduos para a liberdade. Trata-se de uma fase intermédia entre a privação da liberdade em estabelecimento prisional e liberdade condicional, preparando o condenado em regime de permanência na habitação, sendo este indissociável da utilização de vigilância eletrónica. Para ser

concedida a liberdade condicional, o detido deve ter cumprido no mínimo 6 meses de pena e deve dar o seu consentimento para tal.

A liberdade condicional encontra-se contemplada nos Art.ºs 61º e 62º do Código Penal Português.

1.6. Ofensores

Não se pode confundir desordem de personalidade com doença. Desde 1784 que Phillipe Pinel (médico francês considerado o pai da psiquiatria) dividiu os doentes mentais dos presos de delito comum. Para Cordeiro (2011) os traços de desordem de personalidade são uma alteração às normas do comportamento interpessoal enquanto que os sintomas de doença são uma perturbação funcional envolvendo geralmente sofrimento.

Podemos então afirmar que os delinquentes que se dedicam à prática de assaltos ao transporte de valores não são pessoas com sintomas de doença mas sim com desordens de personalidade. Para Correia (2011) os comportamentos estão associados a uma personalidade, uma infração é um comportamento e um determinado perfil de vítima corresponde a um determinado perfil de criminoso.

Nunes (2010), Robert (2005) e Dias e Andrade (2011) citam nas suas obras a emergência das teorias da Anomia de Durkheim e Merton nas sociedades atuais. Estes tipos de ofensores enquadram-se legitimamente nestas. Para Durkheim “*a Anomia é um estado derivado de insuficiente regulação normativa*”. Para Merton “*as condutas não normativas são resultado de ausência de meios que as pessoas necessitam para atingirem as suas aspirações*”.

As fracas políticas sociais, estatuto social, fraco rendimento familiar, poucas habilitações literárias, famílias destruturadas, pobreza, etc, podem também justificar este fenómeno. Contudo, em 2005 e 2007, a Polícia Judiciária do Porto “desmantelou” dois grupos organizados, sediados no Distrito do Porto, que contrariaram estas teorias. Os dois grupos de assaltantes, noticiados por órgãos de comunicação social, eram compostos por empresários do ramo automóvel, construção civil e sucateiros, com vidas sociais perfeitamente estáveis. Enquadravam-se ainda nos princípios de criminalidade ambiental, atuando quase sempre junto das suas áreas de conhecimento e de residência.

Dois princípios básicos da geografia comportamental verificam-se nas atividades criminais dos delinquentes que se dedicam à prática destes atos. O princípio mais básico da geografia é o princípio da proximidade ou do menor esforço (Zipf, 1950 citado por Rossmo, 2000). De acordo com este princípio, se o ofensor tiver várias possibilidades de ação selecionará aquela que envolver o menor dispêndio de esforço da mesma forma quando múltiplos destinos igualmente desejáveis estão disponíveis o ofensor optará pelo mais próximo (Rossmo, 2000).

Diversos estudos na área da criminologia ambiental (Brantingham e Brantingham, 1984; Capone e Nichols, 1975; Rhodes e Conly, 1981 citado pro Rossmo 2000) descrevem a existência de uma função de decadência com a distância do número de ocorrências criminais sendo que estas diminuem à medida que o local de residência do ofensor aumenta.

Canter em 2003, afirmou que entre $\frac{1}{2}$ e $\frac{3}{4}$ dos ofensores residiam numa área definida por um círculo cujo diâmetro unia os seus dois crimes mais distantes, aquilo que denominou a hipótese do círculo (Canter 2003, citado por Rebocho 2013).

Este tipo de ofensores estão enquadrados na perspetiva psicológica do Criminoso Racional de Cornish e Clarke (citados por Rebocho 2013), que revelam que o criminoso faz tomadas de decisão em relação aos crimes sem as fazer por acaso ou desprovida de sentido e na teoria do Reforço Diferencial de Burgess e Akers (2009) que assenta que quanto maior o valor, a quantidade e a frequência de reforço pelo comportamento do indivíduo, e quanto maior a probabilidade deste ser reforçado maior a probabilidade do comportamento ocorrer e ser repetido.

1.7. Vítimas

Entendem-se por "vítimas" as pessoas que, individual ou coletivamente, tenham sofrido um prejuízo, nomeadamente um atentado à sua integridade física ou mental, um sofrimento de ordem moral, uma perda material, ou um grave atentado aos seus direitos fundamentais, como consequência de actos ou de omissões violadores das leis penais em vigor num Estado membro, incluindo as que proibem o abuso de poder (<http://www.gddc.pt/direitos-humanos/textos-internacionais-dh/tidhuniversais/dhaj-pcjp-29.html> - consultado em 23 de Agosto de 2013).

O vigilante de transporte de valores que é alvo de um assalto à mão armada não é a única pessoa em sofrimento. O outro elemento da tripulação, os colegas de profissão, as testemunhas, etc, podem ser também afetadas. O artigo do *Australian Institute of Criminology* (2009) indica que num assalto ao transporte de valores são normalmente estudados dos fatores risco, logo, o risco associado à realização de um assalto pode também ser transferido inconscientemente para os indivíduos da população civil.

Os profissionais da atividade enquadram-se diretamente na Teoria das Atividades Rotineiras de Cohen e Felson (1979) que declaram que o crime é uma atividade determinada pelo comportamento das potenciais vítimas que, simplesmente pelos seus hábitos quotidianos e estilos de vida, criam oportunidades para o delito. Acrescenta-se o fato desta teoria defender que o crime deve-se à convergência de três fatores: um autor motivado, um alvo e a falta de alguém capaz de o proteger.

Como nos indica a Associação Portuguesa de Apoio à Vítima (APAV), nos dias que se seguem à vitimização, a vítima tende a questionar-se sobre as suas próprias reações e sobre a sua volta à normalidade (<http://www.apav.pt/musas2/edu/edu1a.html> - consultado em 23 de Agosto de 2013). A mesma entidade revela que quanto mais violento o crime, mais se verifica a afetação geral da vítima. No entanto, não é só a gravidade do crime que pode ser determinante no impacto na vítima. Há geralmente um conjunto de consequências de carácter psicológico, físico e social que se manifesta após a vitimação e que pode ser determinante para a vivência da pessoa (http://www.apav.pt/pdf/Reaccoes_da_Vitima_de_Crime.pdf - consultado em 23 de Agosto de 2013).

Os vigilantes de transporte de valores não são exceção. Para além disso é habitual estes profissionais serem alvo de vitimização direta (pessoa que é o alvo direto da violência), vitimização secundária (respostas de outros, nomeadamente de entendidos que lidam com a vítima), vitimização múltipla (crimes repetidos) e vitimização vicariante (consequências da violência sofridos por outros que não a vítima) (Peixoto, 2012).

Os próprios assaltantes também podem ser vítimas dos assaltos perpetrados contra os vigilantes. Exemplo disso é a informação emitida na edição do Jornal de Notícias do dia 25 de Julho de 2013 que notícia que na sequência de um assalto efetuado no Mercado Abastecedor do Porto, um dos assaltantes morreu durante a fuga, vítima da sua própria arma de fogo.

2. Proposta de intervenção

2.1. Objetivos gerais e específicos

Os objetivos gerais deste projeto prendem-se com a necessidade de adquirir conhecimentos aprofundados da atividade de transporte de valores e em especial tornar este trabalho num mecanismo de apoio para o estudo do fenómeno dos assaltos e para o “combate” à criminalidade violenta. É importante compreender a coordenação operacional dos serviços de transportes, as atividades rotineiras exigidas pelos clientes e o apoio logístico concedido a cada tripulação. Não menos importante é descortinar a análise criminológica efetuada pelas empresas e o apoio de segurança efetuado a locais de potencial risco acrescido.

São objetivos específicos conhecer o perfil criminal dos indivíduos que se dedicam à prática de assalto ao transporte de valores, a sua atividade criminal ambiental, a reincidência destas pessoas após condenação e posterior cumprimento de penas e o motivo da sua orientação para a prática de tais atos. Com esta informação pretende-se compreender os seus conceitos de crime, as suas aptidões, os seus raios de atuação, os seus *modus operandi* e essencialmente obter um perfil pessoal e criminal destas pessoas, para estatisticamente ser possível identificar com maior assertividade casos futuros.

No que concerne ao poder político deseja-se compreender os pressupostos do Estado relativamente ao controlo da atividade e deste tipo de crime e a sua perceção relativamente à sua evolução deste tipo de atividade criminal.

Relativamente aos mecanismos oficiais de combate a este tipo de criminalidade, conhecer as necessidades das Forças de Segurança Públicas e da Polícia Criminal competente para a investigação.

Acrescenta-se ainda a necessidade de conhecer os profissionais que se dedicam a esta atividade. Dada a especificidade e confidencialidade deste tipo de serviço será importantíssimo dissecar como é feita a escolha dos operacionais, quais os critérios para a seleção destes colaboradores, recolher informação sobre a formação que lhes é ministrada, analisar as suas aptidões físicas, os conhecimentos académicos, a idade, a antecedência militar e se estão sujeitos a formações de reciclagem.

Por fim obter informação sobre a perceção que a população em geral tem sobre a segurança privada em Portugal e em particular sobre o transporte de valores.

Com toda a informação recolhida ambiciona-se produzir um instrumento de intervenção que oriente operacionalmente as empresas de segurança e que possibilite a criação de uma base de dados sobre informação pertinente para a atividade.

2.2. Metodologia

2.2.1. População e amostra

O conceito de população é claro. Trata-se de um conjunto de indivíduos ou objetos que apresentam em comum determinadas características definidas para o estudo. Para a investigação é necessário identificar a população-alvo que é aquela da qual se vão retirar as conclusões sobre o estudo (Correa, 2003).

Na realização de qualquer estudo, quase nunca é possível examinar todos os elementos da população. Como tal é necessário trabalhar com uma amostra da população. Para que possamos tirar conclusões válidas sobre esta a partir de uma amostra, é preciso que seja representativa. Uma das formas de se conseguir representatividade é fazer com que o processo de escolha da amostra seja, de alguma forma, aleatório. Para se poder retirar conclusões corretas, é necessário garantir que a amostra seja representativa da população, isto é, a amostra deve possuir as mesmas características básicas da população no que diz respeito ao fenómeno pesquisado (Correa, 2003).

Para o projeto de investigação sobre o Transporte de Valores em Portugal e Criminalidade Associada foram selecionadas várias populações com diferentes tipos de amostras.

2.2.1.1. Órgãos de Soberania

A primeira população-alvo elegida pelo autor recai sobre os Órgãos de Soberania. Através da Amostragem Não Probabilística por Conveniência, os elementos seriam selecionados conforme interesse do investigador. Atendendo às exigências da investigação seria conveniente que dessa amostra fizessem parte o Ministro de

Administração Interna ou o Secretário de Estado da Administração e um deputado da Assembleia da República.

2.2.1.2. Direções de Segurança

A segunda população-alvo será a Direção de Segurança das duas empresas de Transporte de Valores. A escolha deverá passar por uma Amostragem Não Probabilística Intencional visto que o investigador atende às escolhas de casos específicos na população onde o pesquisador está interessado. Deverá ser requisito que os Diretores pertençam a uma empresa nacional e uma estrangeira. Esta escolha prende-se com a necessidade de verificar como é observada a segurança do Transporte de Valores em Portugal através de realidades e culturas diferentes.

2.2.1.3. Profissionais de transporte de valores

A terceira população-alvo será a dos profissionais de transporte de valores. Nesta amostra o investigador servir-se-á de uma Amostragem Probabilística Aleatória Simples onde os elementos da amostra seriam escolhidos aleatoriamente.

2.2.1.4. Indivíduos condenados e detidos

A quarta população-alvo será a de indivíduos já condenados e detidos, em regime de prisão efetiva, pela prática de assaltos ao transporte de valores. Para tal o investigador recorrerá a uma Amostragem Probabilística Estratificada. É intuito do investigador que a amostra seja proporcionalmente ao tamanho de cada estrato da população. Como estrato, definem-se os anos de prisão efetiva aplicados aos delinquentes, considerando que quanto maior é o número de anos da pena, maior, em princípio, terá sido o grau de culpabilidade e de violência utilizada.

2.2.1.5. Órgão de polícia criminal

A quinta população-alvo será a do órgão de polícia criminal definido pelo LOIC como competente para a investigação dos casos de assaltos ao transporte de valores. A

escolha da amostra, mais uma vez deverá passar por uma Amostragem Não Probabilística Intencional visto que o investigador atende às escolhas de casos específicos na população onde o pesquisador está interessado. Como tal, a Secção Regional de Combate ao Terrorismo e Banditismo faria parte da amostra elegida pelo investigador.

2.2.1.6. Sociedade Portuguesa

Como sexta e última a população-alvo será a sociedade portuguesa. Recorrer-se-á a uma Amostragem Probabilística Estratificada. Como estrato dessa população, atende-se ao sexo, idade, e localização habitacional, rural ou urbana.

2.2.2. Questionários e entrevistas

“Um questionário é um instrumento de investigação que visa recolher informações baseando-se, geralmente, na inquirição de um grupo representativo da população em estudo. Para tal, coloca-se uma série de questões que abrangem um tema de interesse para os investigadores, não havendo interação direta entre estes e os inquiridos” (Amaro, Póvoa e Macedo, 2005).

A entrevista é uma conversa intencional, geralmente entre duas pessoas, dirigida pelo entrevistador com o objetivo de obter informações ao entrevistado sobre um determinado tema (Morgan, 1988 citado por Costa, C.; Rocha, G; Acúrcio, M. 2005).

2.2.2.1. Entrevistas a Órgão de Soberania

O método de recolha de informação aos Órgãos de Soberania será efetuado através de entrevistas semi-diretivas. O investigador irá explorar um conjunto de questões preparadas sobre o tema que não tem necessariamente de seguir a ordem das questões elaboradas no guião de entrevista (Anexo 12), podendo ainda surgir novas questões que se achem pertinentes para a investigação. A entrevista terá como finalidade, saber o que pensam os órgãos de soberania sobre o transporte de valores, a criminalidade associada e quais as formas de controlo da atividade e dos seus profissionais. Dissecar a

assertividade e idoneidade das fiscalizações efetuadas pela P.S.P. e aferir quais as metodologias de fiscalização dos profissionais fiscalizadores, os seus níveis de conhecimento no que concerne à lei, materiais, contratos, blindagens, telecomunicações, etc. Haverá também o interesse de descortinar as acusações de *Dumping* emitidas publicamente pela Associação de Empresas de Segurança (http://aes-empresasdeseguranca.com/full_news.php?id=17 consultado a 01/07/2013) e pela Associação Nacional de Agentes de Segurança Privada (<http://forum-anasp.forumeiros.com/t1855-concurso-publico-para-aquisicao-de-servicos-de-seguranca-privada-na-fundacao-inatel> consultado a 01/07/2013) e, principalmente, para avaliar se existe deslealdade de concorrência num mercado tão competitivo como é o da segurança privada. Incidirá ainda na legislação em vigor, no apoio das autoridades à atividade, na maior profissionalização dos vigilantes e na utilização ou não de armas de fogo por estes. Para tal, será concedida aos entrevistados uma Declaração de Consentimento (Anexo 13) para a realização da entrevista e sua gravação. Posteriormente será elaborada uma transcrição da entrevista para os dados poderem ser utilizados no programa NVivo. Da entrevista recolhida e analisada surgirá a informação que se considera pertinente para a investigação que precederá um relatório final.

2.2.2.2. Entrevistas a Direções de Segurança

O método de recolha de informação aos Diretores de Segurança será efetuado através de uma entrevista semi-diretiva. À semelhança da entrevista anteriormente mencionada o investigador irá utilizar um guião de entrevista (Anexo 14). A entrevista terá como finalidade recolher informação sobre a coordenação operacional da atividade, rotinas, exigências contratuais e na análise de risco efetuada pelas empresas aos locais de entrega e receção de valores. Será abordado o tema da utilização de armas de fogo por parte dos profissionais de transporte de valores, que tem suscitado tanta polémica. Não menos importante é descortinar os critérios de seleção dos funcionários, as formações ministradas aos vigilantes, estatísticas criminais e legislação. Para tal, será concedida aos entrevistados uma Declaração de Consentimento (Anexo 13) para a realização da entrevista e sua gravação. Posteriormente será elaborada uma transcrição da entrevista para os dados poderem ser utilizados no programa NVivo. Da entrevista

recolhida e analisada surgirá a informação que se considera pertinente para a investigação que precederá um relatório final.

2.2.2.3. Questionários a profissionais de transporte de valores

A recolha de dados estatísticos a ministrar aos profissionais de transporte de valores será efetuada através de questionários mistos, de resposta aberta e fechada (Anexo 15). Este tipo de questionários permite ao investigador obter respostas que possibilitem a comparação entre os vários questionários recolhidos e entre outros instrumentos de recolha (fechados), assim como, proporcionar aos funcionários a possibilidade de responder com maior liberdade às perguntas que lhes são colocadas.

Para se ministrar os questionários serão enviados para as sedes das empresas de segurança um pedido de autorização para ministrar questionários aos colaboradores das empresas empregadoras (Anexo 16). Posteriormente, após autorização formal destas, os questionários serão entregues para preenchimento devendo estes ser devolvidos no prazo máximo de uma semana. Será ainda distribuído por cada questionário, um termo de confidencialidade (Anexo 17).

2.2.2.4. Questionários a indivíduos condenados e detidos

A recolha de dados estatísticos a indivíduos condenados e detidos, em regime de prisão efetiva, pela prática de assaltos ao transporte de valores, será efetuada através de questionários de resposta fechada (Anexo 18). Este tipo de questionários facilita ao investigador a análise da informação atendendo à objetividade, e ao sujeito um menor esforço, facilitando a resposta daqueles que poderiam ter dificuldades em se exprimir. A escolha deste tipo de questionário prende-se com a necessidade de obter respostas diretas para que a análise da informação seja efetuada de uma forma mais rápida e assim se atingir os objetivos estatísticos necessários.

Para se ministrar os questionários será solicitada autorização à Direção Geral dos Serviços Prisionais (Anexo 19) onde será exposto o conteúdo das questões e para que fins se pretende. Posteriormente, após autorização formal, os questionários serão entregues para preenchimento devendo estes ser devolvidos no prazo máximo de uma

semana. Será ainda distribuído por cada questionário, um termo de confidencialidade (Anexo 17).

2.2.2.5. Entrevista ao órgão de polícia criminal

O método de recolha de informação ao Órgão de Polícia Criminal competente para investigar os assaltos ao transporte de valores será efetuado através de uma entrevista não diretiva. Atendendo à complexidade da profissão, do assunto e do sigilo inerente às funções dos entrevistados, o investigador irá propôr o tema e apenas intervirá para incentivar as respostas. Ao contrário das entrevistas anteriores, o investigador não irá utilizar um guião de entrevista. A entrevista terá como tema: Como é feita uma investigação após um assalto ao transporte de valores. É finalidade desta recolher informação sobre o combate a este tipo de criminalidade, as dificuldades da investigação, mecanismos utilizadas e apoios das organizações governamentais para a investigação. Para se efetuar a entrevista será solicitada autorização à Direção Nacional da Polícia Judiciária (Anexo 20) onde será explicada a finalidade da entrevista. Será ainda concedida aos entrevistados uma Declaração de Consentimento (Anexo 13) para a realização da entrevista e sua gravação. Posteriormente será elaborada uma transcrição da entrevista para os dados poderem ser utilizados no programa NVivo. Da entrevista recolhida e analisada surgirá a informação que se considera pertinente para a investigação que precederá um relatório final.

2.2.2.6. Questionários à sociedade portuguesa

A recolha de dados estatísticos a indivíduos da sociedade portuguesa será efetuada através de questionários de resposta fechada (Anexo 21). Este tipo de questionários facilita ao investigador a análise da informação atendendo à objetividade, e ao sujeito um menor esforço, facilitando a resposta aqueles que poderiam ter dificuldades em se exprimir. A escolha deste tipo de questionário prende-se com a necessidade de obter resposta diretas para que a análise da informação seja efetuada de uma forma mais rápida e assim se atingir os objetivos estatísticos necessários. Será ainda distribuído por cada questionário, um termo de confidencialidade (Anexo 13).

É intuito do investigador dissecar a utilidade e o peso que a segurança privada tem junto da população e assim adquirir uma real informação sobre a importância da atividade em Portugal. Pretende-se ministrar cerca de 100 questionários.

2.2.3. Escalas de medição dos questionários

“Quando se aplica um questionário pretende-se medir aspetos como atitudes ou opiniões do público-alvo, e tal só é possível com a utilização de escalas” (Amaro, Póvoa e Macedo, 2005). Não obstante dos questionários serem da autoria do investigador, a sua análise será efetuada por um profissional da área da psicologia com formação para o efeito. O investigador terá em consideração a criação de questionários que possibilitem a análise através da escala de Likert para que as respostas sejam cotadas de modo consecutivo: +2, +1, 0, -1, -2 ou utilizando pontuações de 1 a 5.

2.3. Recursos humanos e materiais

Visto que o objetivo deste projeto é especialmente tornar este trabalho num mecanismo de apoio para o estudo do fenómeno dos assaltos ao transporte de valores e de “combate” à criminalidade violenta, julga-se importante reunir uma equipa de dois técnicos especializados, um criminólogo e um psicólogo, para uma melhor análise dos dados recolhidos.

Relativamente aos recursos materiais seria de todo conveniente a aquisição de software específico para análise e interpretação de dados e de entrevistas.

Os fundos para a investigação deveriam partir de patrocínios a adquirir junto das empresas de segurança privada que se dedicam à atividade de transporte de valores.

2.3.1. Orçamento

O orçamento para a aquisição dos recursos materiais e do valor monetário a pagar ao psicólogo habilitado para a análise dos questionários será obtido através de patrocínios junto das empresas de transporte de valores.

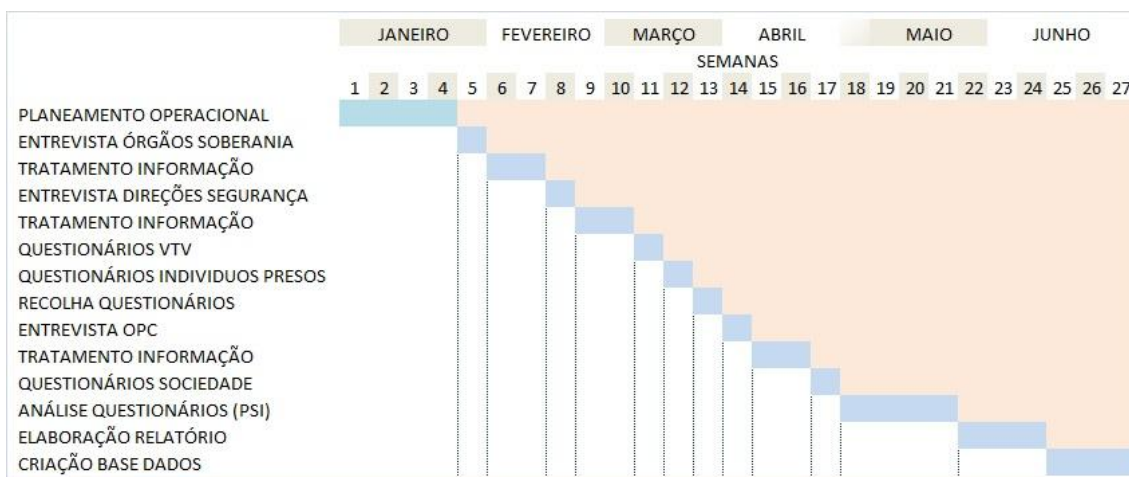
Recursos humanos

| Técnicos | Quantidade | Vencimento |
|------------------|------------|------------|
| Criminólogo | 1 | 0€ |
| Psicólogo | 1 | 1200,00€ |
| Eng. Informático | 1 | 1000,00€ |
| Total | 2 | 2200,00€ |

Recursos materiais

| Material | Quantidade | Valor |
|------------|------------|----------|
| Computador | 1 | 1000,00€ |
| Software | 1 | 470,00€ |
| Total | 2 | 1470,00€ |

2.4. Cronograma



(Fig. 7 – Cronograma)

2.5. Discussão

As dificuldades e limitações bibliográficas sobre o assunto obrigam a que investigadores da área da criminologia deem um primeiro passo na observação deste fenómeno.

O tema em investigação é bastante complexo, devendo ser tratado e analisado de uma forma sistémica, multidisciplinar e multidimensional.

A atividade de transporte de valores, os comportamentos das organizações, trabalhadores e delinquentes, o estado, os OPC's, a população, a resposta social e judicial, etc. devem ser tidas em consideração, pois todos atuam diretamente num sistema de rede a que muitos passam despercebidos.

Esta investigação tem como objetivo final a criação de uma base de dados que reflita toda a informação necessária para uma análise criminológica consistente sobre a problemática dos assaltos ao transporte de valores em Portugal. Esta base de dados poderá ser uma ferramenta útil para as empresas de transporte de valores e servir como mecanismo de combate à criminalidade associada à atividade. É intenção do investigador que esta base de dados faculte informação estatística sobre todo o tipo da atividade de transporte de valores, atividade criminógena e que sirva como uma base orientadora para os serviços operacionais das empresas de segurança.

À semelhança do efetuado por Wills (2006) para o Governo Australiano, esta investigação e conseqüente criação da base de dados poderia fornecer indicadores relativos à distinção de criminosos profissionais e amadores, seus modus operandi e, atempadamente, preparar as empresas e profissionais para futuras eventualidades.

Seria importante que este estudo viesse a estimular a contratação de criminólogos na área de segurança privada. A contratação destes profissionais seria uma mais valia no que concerne à análise dos crimes, fatores de delinquência, análises vitimológicas, pareceres de segurança e em particular na formação específica dos vigilantes de transporte de valores.

Bibliografia

- Almedina, 2011. Código Penal, Coimbra, Edições Almedina;
- Almedina, 2011. Constituição da República Portuguesa, Coimbra, Edições Almedina;
- Agra, C. e Kuhn, A. 2010. Somos todos criminosos?, Alfragide, Casa das Letras;
- Akers, R. 2009. Social learning and social structure. Library of Congress, New Jersey;
- Amaro, A.; Póvoa, A.; Macedo, L. 2005. A arte de fazer questionários, Faculdade de Ciências da Universidade do Porto, Porto;
- Austin, C. 1988. The Prevention of Robbery at Building Society Branches, Crime prevention unit: paper 14, London, Home Office;
- Australian Government, 2009. Strategies for preventing armed robbery. Australian Institute of Criminology. Canberra. Australian Government;
- Brandão, A.; Martins, B.; Chambel, E., Ferreira-Pereira, L.; Fernandes, L.; Valente, M.; Gomes, P. 2011. A luta contra o terrorismo transnacional, Coimbra, Edições Almedina;
- Canton, L. 2003. *Guard force management*, Burlington, Butterworth-Heinemann;
- Cohen, L.; Felson, M. 1979. Social change and crime rate trends: a routine activity approach. *American Sociological Review* 1979, Vol 44. University of Illinois;
- Cordeiro, J. 2011. *Psiquiatria Forense: A pessoa como sujeito ético em medicina e em direito*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian;

Correa, S. 2003. Probabilidade e Estatística, Universidade Católica de Minas Gerais, Minas Gerais;

Correia, E. 2011. O profiler e a sua importância numa equipa de investigação criminal, Lisboa, Instituto Piaget;

Costa, C.; Rocha, G. Acúrcio, M. 2005. A entrevista. Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, Lisboa;

Cusson, M. 2006. Criminologia, Alfragide, Casa das Letras;

Davin, J. 2007. A criminalidade organizada transnacional: A cooperação judiciária e policial na EU; Coimbra, Edições Almedina;

Diário da República, Declaração Universal do Direitos do Homem, 1948;

Diário da República, nº 193 – 22 Agosto de 2003, I Série A, Lisboa;

Diário da República, nº 44 – 21 de Fevereiro de 2004, I Série A, Lisboa;

Dias, J. 2009. Direito Penal, Parte Geral, Questões Fundamentais. A Doutrina do Crime, 2ª edição, Coimbra, Coimbra Editora;

Dias, J. e Andrade, M. 2011. Criminologia: O homem delinvente e a sociedade criminógena; Antanol, Coimbra Editora;

Fischer, R.; Halibozek, E.; Green, G. 2008. *Introduction to security*, Burlington, Butterworth-Heinemann;

Furtado, J. 2006. Segurança privada: Colectânea de legislação, Lisboa, Quid Juris Sociedade Editora;

Guia, M. 2009. Reclusos brasileiros: breve caracterização, Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, Coimbra

Mendes, J. 2002. A empresa bancária em Portugalno Séc. XX: evolução e estratégias, Lisboa, Universidade Católica Portuguesa;

Minion, R. 2003. The Protection officer's traning manual, Burlington, Butterworth-Heinemann;

Moreira, A.; Torres, A. Ferronha, L.; Leandro, G.; Silva, J.; Venâncio, J.; San Pedro, J.; Fernandes, L.; Iribarne, M., Valente, M.; Pinto, M.; Simões, M.; Jerónimo, N.; Rogeiro, N.; Stilwell, P. 2004. Terrorismo, Coimbra, Edições Almedina;

Neves, F. 2006. As fronteiras da união europeia, Negócios estrangeiros, disponível em <http://www.infoeuropa.euroid.pt/files/database> (consultado em 22/07/2013);

Nunes, L. 2010. Crime e comportamentos criminosos, Porto, Edições Universidade Fernando Pessoa;

Palma, M.; Dias, A.; Mendes, P. 2010. 2º Congresso de investigação criminal, Coimbra, Edições Almedina;

Peixoto, A. 2012. Propensão, experiências e consequências da vitimização, Universidade Nova de Lisboa. Lisboa;

Rebocho, F. 2013; The hunter and the hunted. Scholar's Press; Saarbrucken;

Reis, J. 1996. O Banco de Portugal: das origens a 1914, Lisboa, Banco de Portugal;

Rix, B.; Walker, D.; Ward, J. 1998, The criminal use of firearms, Home Office – Policing and Reducing Crime Unit, London;

Relatório Anual de Segurança Interna. 2011. Sistema de Segurança Interna, Gabinete do Secretário Geral, Ministério da Administração Interna, Lisboa;

Relatório Anual de Segurança Interna. 2012. Sistema de Segurança Interna, Gabinete do Secretário Geral, Ministério da Administração Interna, Lisboa;

Robert, P. 2005. *La sociologie du crime*, Paris, Editions La Découverte;

Roper, C. 1997. *Physical security and the inspection process*; Burlington, Butterworth-Heinemann;

Roper, C. 1999. *Risk Management for security professionals*; Burlington, Butterworth-Heinemann;

Rossmo, D. 2009. *Geografic Profiling*; CRC Press; Cleveland;

Sani, A. 2011. *Temas de vitimologia: realidades emergentes na vitimação e respostas sociais*. Coimbra. Edições Almedina;

Seguitecnia, 2009. *Revista decana independente de seguridade*. Edição nº 352. La Rioja; Borrmar, S.A.;

Smith, L. e Louis, E. 2012. *Cash in transit armed robbery in Australia*. Trends & issues in crime and criminal justice nº 397, Australian Institute of criminology;

Wills, K. 2006. *Armed robbery: who commits it and why?* Australian Institute of Criminology. Camberra. Australian Government.

Webgrafia

[http://www.act.gov.pt/\(pt-PT\)/SobreACT/QuemSomos/Paginas/default.aspx](http://www.act.gov.pt/(pt-PT)/SobreACT/QuemSomos/Paginas/default.aspx);

http://www.aes-empresasdeseguranca.com/full_news.php?id=17;

<http://www.apav.pt/musas2/edu/edu1a.html>;

<http://www.armas.mai-gov.info/obtencao-de-licencas/>;

<http://www.esegur.pt/Institucional/ANossaHistoria/tabid/63/Default.aspx>;

<http://www.forum-anasp.forumeiros.com/t1855-concurso-publico-para-aquisicao-de-servicos-de-seguranca-privada-na-fundacao-inatel>;

<http://www.gddc.pt/direitos-humanos/textos-internacionais-dh/tidhuniversais/dhaj-pcjp-29.html>;

<http://www.opinioao.mai-gov.info/2009/03/27/825/>;

<http://www.paulistavidros.com.br>;

<http://www.pj.pt>;

<http://www.psp.pt/Pages/segurancaprivada/index.aspx>;

http://www.revistaseguranca.com/index.php?option=com_content&task=view&id=225&Itemid=87;

http://www.sibs.pt/export/sites/sibs_fps/pt/documentos/relatorioecontas;

<http://www.tvi24.iol.pt/aa---videos---sociedade/assalto-carrinha-de-valores-taveiro-coimbra-julgamento-tvi24/1361391-5795.html>.

Anexos