

**Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna**



**Madalena Lopes Sardica Velez de Castro**

Aspirante a Oficial de Polícia

**Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais**

XXX Curso de Formação de Oficiais de Polícia

**Diagnóstico de comportamentos de risco:  
O metropolitano de Lisboa**

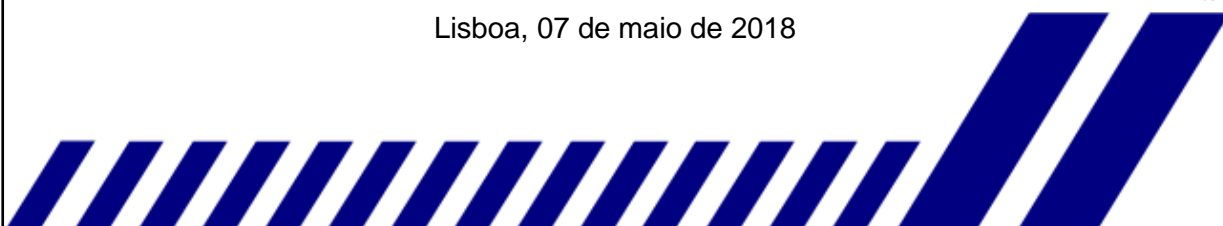
Orientador:

**Intendente, Prof. Doutor Sérgio Felgueiras**

Coorientador:

**Prof. Doutora Lúcia G. Pais**

Lisboa, 07 de maio de 2018



**Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna**



**MADALENA L. S. VELEZ DE CASTRO**

Aspirante a Oficial de Polícia

**Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais**

30º Curso de Formação de Oficiais de Polícia

**Diagnóstico de comportamentos de risco:  
O metropolitano de Lisboa**

Orientador:

**Intendente, Prof. Doutor Sérgio Felgueiras**

Coorientador:

**Prof. Doutora Lúcia G. Pais**

**Lisboa, 07 de Maio de 2018**



**Estabelecimento de Ensino:** Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna

**Curso:** 30º CFOP

**Orientador:** Sérgio Ricardo Costa Chagas Felgueiras

**Coorientador:** Lúcia Maria de Sousa Gomes Gouveia Pais

**Título:** DIAGNÓSTICO DE COMPORTAMENTOS DE RISCO:  
O METROPOLITANO DE LISBOA

**Autor:** Madalena Lopes Sardica Velez de Castro

**Local de Edição:** Lisboa

**Data de Edição:** Maio de 2018

Dissertação apresentada ao Instituto de Ciências Policiais e Segurança Interna com vista à obtenção do grau de Mestre em Ciências Policiais, elaborada sob a orientação do Intendente, Prof. Doutor Sérgio Ricardo Costa Chagas Felgueiras, e coorientação da Prof. Doutora Lúcia Maria de Sousa Gomes Gouveia Pais.

*Aos meus pais e  
à minha irmã.*

## AGRADECIMENTOS

Esta dissertação representa o culminar de cinco anos muito marcantes e decisivos para o meu percurso pessoal e profissional. No entanto, para aqui chegar, muitos obstáculos tiveram de ser ultrapassados e tal não seria possível se não tivesse tido ao meu lado quem me apoiasse incondicionalmente e quem estivesse sempre pronto para me levantar quando eu caía. Por isso, e por muito mais, quero agradecer aos meus pais e à minha irmã, que me tornaram na pessoa que hoje sou e a quem devo todos os valores e qualidades que fazem parte da minha personalidade. Ainda, à minha avó que, apesar de não fisicamente, continua sempre presente. Adoro-vos!

Ao David, por estar sempre pronto para me ajudar em tudo, por tornar a minha vida tão melhor e sem o qual não sei como teria sobrevivido a este último ano.

À Daniela, e ao Carlos por, mais que meus amigos, serem para mim como irmãos, e estarem sempre prontos para me aturar e dar conselhos! Ao Saraiva, “*who always had my back*” e que é o melhor amigo que alguém pode desejar.

Ao meu curso, 30<sup>o</sup> CFOP, que desde o primeiro ano me viu crescer, me acompanhou e apoiou ao longo de todo o percurso e me ajudou a ser mais forte. São todas as peripécias que passámos juntos que constroem as memórias que mais me vão deixar saudade. Uma palavra às pessoas (elas sabem quem são) que vou daqui levar como verdadeiros amigos e com quem sei que posso sempre contar.

A todos os restantes camaradas que conheci ao longo destes anos, em especial à Carina, a minha “filha”, que se tornou uma amiga insubstituível, uma confidente e companheira, não só dentro como fora do Instituto. Também a todos os meus amigos cabo-verdianos que sempre me fizeram sentir tão acarinhada, e ainda ao meu “bisneto” que, de “familiar”, se tornou num grande amigo.

Ao ISCPSI e à PSP pela formação e oportunidade que me proporcionaram, bem como a todos aqueles que contribuíram para o meu sucesso, em especial à Comissário Cláudia, para quem vou sempre olhar como um exemplo a seguir.

Ao meu orientador, Intendente Sérgio Felgueiras, por ter aceitado orientar este trabalho e pelos sábios conselhos que me deu, bem como à Prof. Doutora Lúcia Pais, pela orientação, por toda a ajuda prestada e pela disponibilidade incansável, sem os quais esta dissertação não seria possível.

Ao Subintendente José Pedro Lopes de Oliveira pelo seu tão valioso contributo na realização deste trabalho e pela sua imensa sabedoria nesta área, que imediatamente se dispôs a partilhar comigo. Ao Engenheiro António Valente, pela sua disponibilidade, simpatia e todo o conhecimento partilhado.

A todos, o meu muito sincero agradecimento.

*“Security is always seen as too much  
until the day it’s not enough.”*

William Webster  
Antigo Diretor do FBI

## LISTA DE ABREVIATURAS

**ASAE** – Autoridade de Segurança Alimentar e Económica

**CCTV** – *Closed Circuit Television*

**CE** – Conselho Europeu

**CM** – Correio da Manhã

**CP** – Comboios de Portugal

**CPTED** – *Crime Prevention Through Environmental Design*

**DIP** – Departamento de Informação Policiais

**DGPJ** – Direção-Geral da Política da Justiça

**DN** – Diário de Notícias

**DSTP** – Divisão de Segurança a Transportes Públicos

**EIC** – Esquadra de Investigação Criminal

**EIFP** – Esquadra de Intervenção e Fiscalização Policial

**EIR** – Equipa de Intervenção Rápida

**ETA** – *Euskadi Ta Askatasuna*

**EU** – União Europeia

**EUA** – Estados Unidos da América

**FEMA** – *Federal Emergency Management Agency*

**GIRP** – Gabinete de Imprensa e Relações Públicas

**GNR** – Guarda Nacional Republicana

**IE** – Infraestrutura

**IED** – *Improvised Explosive Device* (engenho explosivo improvisado)

**IRA** – *Irish Republican Army*

**ISO** – *International Organization for Standardization*

**ITP** – Incidente Tático Policiais

**JN** – Jornal de Notícias

**ML** – Metro de Lisboa

**MO** – *Modus Operandi*

**NATO** - *North Atlantic Treaty Organization* (Organização do Tratado do Atlântico Norte)

**NRBQ** – Nuclear, Radiológico, Biológico e Químico

**PCC** – Posto de Comando Central

**PEPIC** - Programa Europeu de Proteção das Infraestruturas Críticas

**PJ** – Polícia Judiciária

**PJM** – Polícia Judiciária Militar

**PM** – Polícia Militar

**PMO3** – Parque de Material e Oficinas 3

**PSP** – Polícia de Segurança Pública

**RAILPOL** – European Network of Railway Police Forces

**RTP** – Rádio Televisão Portuguesa

**SEI** – Sistema Estratégico de Informação, Gestão e Controlo Operacional da PSP

**SEF** – Serviço de Estrangeiros e Fronteiras

**SIS** – Serviço de Informações de Segurança

**TDAP** – Técnicas de Detecção e Abordagem Preventiva

**UNICRI** – *United Nations Interregional Crime and Justice Research Institute*

# RESUMO

## DIAGNÓSTICO DE COMPORTAMENTOS DE RISCO: O METROPOLITANO DE LISBOA

A área do risco é extremamente complexa e abrangente, sendo que, de um ponto de vista da segurança, se regista um esforço constante da sua avaliação por forma a adequar as medidas implementadas na proteção de alvos específicos.

Apesar de existirem riscos naturais, que podem comprometer gravemente os sistemas, são os de origem humana, mais especificamente os de cariz comportamental, que representam um maior problema para a atuação policial, e sobre os quais nos iremos debruçar nesta investigação.

O trabalho irá estudar o metropolitano de Lisboa (na vertente *security*), procurando identificar as suas características e vulnerabilidades, bem como as ameaças que sobre si impendem, de forma a perceber como estas se relacionam com comportamentos de risco específicos. Irá posteriormente centrar-se em estratégias que permitam o reconhecimento de sinais indicadores destes comportamentos, para que quem está no terreno possa atuar antecipadamente e, conseqüentemente, impedir a concretização de ações hostis.

**Palavras-chave:** risco; comportamentos; infraestruturas; metropolitano; segurança.

## ABSTRACT

### DIAGNÓSTICO DE COMPORTAMENTOS DE RISCO: O METROPOLITANO DE LISBOA

Risk is an extremely complex wide area in which, from a security point of view, there is a permanent effort to assess its degree, to suit the security measures in place to its requirements, in the protection of a target.

Although there are plenty of natural risks, which can seriously compromise systems, the ones of human nature, most particularly the ones of the behavioral kind, are those which represent a greater problem for police action, and the ones in which our investigation is going to focus on.

Our work will study the Lisbon underground transportation system (in a security perspective), and will try to identify its characteristics and vulnerabilities, along with the threats that compromise it, to understand how they relate with specific risk behaviors. Given that, it will focus on strategies to help identify signs and indicators of these behaviors, so that the people who work in the field can act in advance, thus preventing hostile actions from happening.

**Keywords:** risk; behaviors; infrastructures; underground; security.

## ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO 1 .....	73
ANEXO 2 .....	74
ANEXO 3 .....	75
ANEXO 4 .....	76
ANEXO 5 .....	77
ANEXO 6 .....	78
ANEXO 7 .....	79
ANEXO 8 .....	85
ANEXO 9 .....	86
ANEXO 10 .....	87

## ÍNDICE DE APÊNDICES

APÊNDICE 1 .....	89
APÊNDICE 2 .....	94
APÊNDICE 3 .....	95
APÊNDICE 4 .....	98
APÊNDICE 5 .....	99
APÊNDICE 6 .....	102
APÊNDICE 7 .....	104
APÊNDICE 8 .....	105
APÊNDICE 9 .....	106
APÊNDICE 10 .....	107
APÊNDICE 11 .....	110
APÊNDICE 12 .....	112

## ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	1
CAPÍTULO I - ENQUADRAMENTO TEMÁTICO E CONCEPTUAL .....	4
1. RISCO.....	4
2. ALVO .....	10
3. AMEAÇA.....	12
3.1. Terrorismo.....	14
3.2. Desordem Pública.....	21
3.3. Crime .....	23
4. Vulnerabilidades.....	26
CAPÍTULO II – COMPORTAMENTOS DE RISCO NO METROPOLITANO DE LISBOA .....	28
1. COMPORTAMENTOS DE RISCO .....	28
2. FORMULAÇÃO DO PROBLEMA DE INVESTIGAÇÃO.....	32
CAPÍTULO III – MÉTODO .....	35
1. CARACTERIZAÇÃO DO TERRITÓRIO DE INVESTIGAÇÃO.....	35
2. MÉTODO DOS ESTUDOS EMPÍRICOS.....	37
2.1. Estudo 1.....	37
2.2. Estudo 2.....	39
2.3. Estudo 3.....	40
2.4. Estudo 4.....	41
2.5. Estudo 5.....	42
CAPÍTULO IV – ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS.....	44
RISCO.....	44
ALVO .....	46
AMEAÇAS .....	47
VULNERABILIDADES.....	52
COMPORTAMENTOS DE RISCO .....	54
CONCLUSÃO.....	60
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	64
ANEXOS.....	72
APÊNDICES.....	89

## INTRODUÇÃO

Atualmente vivemos um período de grande insegurança ao nível mundial devido ao crescente número de ataques terroristas que se tem vindo a verificar de forma cada vez mais frequente e, aparentemente, aleatória. Impõe-se uma necessidade premente de que a sociedade encontre estratégias para se proteger contra as novas ameaças que enfrenta. Neste sentido, é importante existir uma consciencialização face aos aspetos securitários, sendo que tal passa por incutir nos cidadãos a noção de que cada um deve adotar uma atitude proativa de forma a contribuir para o bem comum.

Pela importância que a segurança assume a nível mundial, existe um esforço constante por parte dos vários países e da comunidade internacional em estudar estes fenómenos. De acordo com o Relatório Europeu sobre Terrorismo<sup>1</sup>, foram reportados por apenas oito Estados-Membros um total de 142 ataques terroristas em 2016 (entre tentativas, falhados e os realmente perpetrados). De entre estes, 47 ataques foram efetivamente levados a cabo, causando 142 vítimas mortais (quase todas resultantes de ataques *jihadistas*) e 379 feridos (TE-SAT, 2017). Foram precedidos por 211 ataques, no ano de 2015, e 226 ataques em 2014 (TE-SAT, 2017). Não considerando apenas a conjuntura Europeia mas olhando para esta realidade à escala mundial, 2017 contou com um total estimado de 1.136 ataques terroristas, com 7.658 fatalidades<sup>2</sup>, sendo dois ataques (em São Petersburgo e Londres) contra o metropolitano (daqui em diante serão utilizados os termos “metropolitano” e “metro” de forma indiferenciada).

Ainda de acordo com o mesmo relatório europeu, os terroristas *jihadistas* têm mostrado uma crescente tendência para utilizar engenhos explosivos improvisados (IED) contra alvos designados por *soft targets*, com o intuito de causar o maior número possível de baixas humanas (TE-SAT, 2017). De forma resumida, um *soft target* é um alvo simples de atingir (Martin, 2016), no qual se incluem as redes de transportes, uma vez que não só afetam um elevado número de pessoas, como também, ao paralisarem uma infraestrutura desta magnitude, têm um grande impacto sobre a sociedade em geral (Kalvach, 2016), tal como se verificaria se ocorresse um ataque contra o metropolitano de Lisboa.

Esta rede de transportes em específico, para além de poder ser considerada um *soft target* é, também, de acordo com os sectores determinados pelo Anexo I da Diretiva 2008/114/CE<sup>3</sup> do Conselho da União Europeia (relativa à identificação e designação das infraestruturas críticas europeias e à avaliação da necessidade de melhorar a sua proteção), uma infraestrutura crítica do nosso país. Uma infraestrutura crítica consiste, de

---

<sup>1</sup> TE-SAT (Relatório EUROPOL - European Union Terrorism Situation and Trend Report 2017).

<sup>2</sup> Dados retirados de: <http://storymaps.esri.com/stories/terrorist-attacks/?year=2017/> (fonte consultada a 06/01/2018).

<sup>3</sup> Diretiva 2008/114/CE do Conselho, de 8 de Dezembro de 2008, publicado no Jornal Oficial da União Europeia.

acordo com o artigo 2º da Diretiva 2008/114/CE, num elemento, um sistema, ou parte deste, “essencial para a manutenção de funções vitais para a sociedade, a saúde, a segurança e o bem-estar económico ou social, e cuja perturbação ou destruição teria um impacto significativo (...), dada a impossibilidade de continuar a assegurar essas funções” (Diretiva 2008/114/CE, p. 78). Devido à sua importância, foi criado um Programa Europeu de Proteção das Infraestruturas Críticas (PEPIC) assente “na abordagem de todos os riscos, com destaque para a luta contra as ameaças de terrorismo” (Diretiva 2008/114/CE, p. 75).

O conceito de risco, entretanto, é bastante discutido e pouco consensual. Foi criada uma definição de referência na norma internacional ISO 73 (2009, p. 1); porém, é muito genérica e apenas se refere ao “risco como sendo o efeito da incerteza nos objetivos” (podendo ser positivo ou negativo). De acordo com Torres (2015, p. 9), o risco consiste na “probabilidade de uma determinada ameaça explorar uma vulnerabilidade potencial do sistema resultando um determinado impacto num ativo crítico para a missão e objetivos de uma entidade, instituição ou nação”.

Relativamente ao conceito de comportamento de risco – o grande foco do nosso estudo – é possível defini-lo como “qualquer comportamento, consciente ou não, com manifesta incerteza quanto ao seu resultado, e/ou possíveis benefícios ou custos para o bem-estar físico, económico ou psicossocial da própria pessoa ou de terceiros” (Trimpop, 1994, p. 9). No entanto, esta definição é muito geral, tendo de ser adaptada consoante o campo de estudo onde se aplica. Na área da segurança é difícil encontrar um conceito preciso, sendo que nos iremos debruçar sobre o mesmo mais adiante. De um modo geral, iremos considerar, para os efeitos desta investigação, aqueles comportamentos que poderão comprometer de forma grave a segurança e ordem no metropolitano de Lisboa, pelo perigo que comportam para esta infraestrutura, para a atividade do sistema de transportes, para os seus utilizadores, para os cidadãos que nele trabalham e, conseqüentemente, para a economia e funcionamento da própria cidade e da sociedade em geral.

Neste trabalho iremos debruçar-nos sobre as ameaças, vulnerabilidades e subsequente risco inerente à infraestrutura do metro, com o intuito de identificar antecipadamente sinais que indiciem comportamentos de risco associados a ações disruptivas; tratando-se este de um alvo com especificidades próprias, nomeadamente, por concentrar um elevado número de pessoas num espaço confinado e por não possuir uma segurança muito elevada, principalmente quando comparado com infraestruturas de outros meios de transportes, como é o caso do aeroporto. Numa primeira fase pretendemos fazer uma descrição da realidade em análise, aprofundando a questão do risco, do metro

enquanto alvo e abordando as diferentes ameaças e vulnerabilidades que condicionam o nosso objeto de investigação. Seguidamente, iremos focar-nos na vertente dos comportamentos de risco, tentando enquadrá-los no cenário em estudo. Iremos analisar a realidade do metropolitano do ponto de vista securitário, com o intuito de indicar formas de reconhecer comportamentos desviantes (que possam constituir indícios de risco) e sugerir medidas que contribuam para essa identificação e posterior atuação.

A pertinência deste tema justifica-se pela crescente existência de ameaças (terroristas e outras) que, se perpetradas contra esta infraestrutura específica, teriam um grande impacto na sociedade e causariam um elevado número de baixas, sendo essencial que a polícia aborde este assunto de forma a encontrar maneiras de prevenção e de deteção antecipada dos primeiros sinais de ataque, suportando a atuação policial em conhecimento científico. Sendo a nossa sociedade cada vez mais assolada pelo risco, é importante que tentemos minimizar ao máximo as vulnerabilidades que o nosso país revela. Nas palavras de Ganor<sup>4</sup>, em entrevista à RTP a 13 de outubro de 2017, “a nossa Segurança é tão forte quanto a segurança do seu elo mais fraco”, pois é essa brecha que será aproveitada por um possível agente hostil.

A dissertação será estruturada em cinco capítulos. No primeiro capítulo será feita uma revisão de literatura na qual serão abordadas teorias e perspetivas sobre o risco, definição de conceitos e fundamentação teórica relativa ao metro enquanto alvo, às ameaças que irão ser consideradas neste estudo e a vulnerabilidades. O segundo capítulo incidirá sobre comportamentos de risco no metro de Lisboa, focando o que se entende por este conceito no âmbito do presente estudo e procedendo-se à formulação do problema de investigação. O terceiro capítulo será dedicado ao método utilizado neste trabalho científico, começando por se caracterizar o território de investigação e abordando-se de seguida, mais pormenorizadamente, o método adotado nos cinco estudos a que se procedeu, cada um relativo a um *corpus* diferente. No quarto capítulo é efetuada a análise e discussão dos resultados a que se chegou e, no quinto e último capítulo, terá lugar a conclusão, onde será apresentada uma síntese do que foi exposto previamente, onde são referidas as limitações do trabalho e onde se sugerem possíveis linhas de investigação a desenvolver no futuro.

---

<sup>4</sup> Diretor e membro do conselho de Ronald Lauder sobre Contra Terrorismo na Escola de Governação, Diplomacia e Estratégia de Lauder; diretor executivo e fundador do Instituto Internacional de Contra Terrorismo (ICT), no Centro Interdisciplinar (IDC) de Herzliya, em Israel, e presidente fundador da Comunidade Académica Internacional de Contra Terrorismo (ICTAC). Dados retirados de: <https://www.ict.org.il/Worker.aspx?ID=1#gsc.tab=0>. Fonte consultada a: 12/04/2018.

# CAPÍTULO I - ENQUADRAMENTO TEMÁTICO E CONCEPTUAL

## 1. RISCO

O risco é um termo constantemente presente na sociedade atual, sendo transversal a todos os sectores – tanto nos assuntos de maior relevo (por exemplo, a criminalidade e ameaças terroristas), como em aspetos da nossa rotina diária. Diferenciam-se duas formas de encarar o risco: o risco como análise (que iremos desenvolver mais a fundo no decorrer do estudo e que se relaciona com um pensamento lógico, científico e de gestão) e o risco como sentimento, enquanto instinto e reação humana perante o perigo (Slovic, Peters, Finucane, e MacGregor, 2005). Aliás, a noção de risco sempre fez parte da condição humana, pois é-nos inerente evitar situações perigosas de forma a garantir a nossa sobrevivência (Renn, 1998).

Inserire-se aqui uma outra noção, a de perigo, que apesar de ser muito próxima da de risco não é igual. Perigo “corresponderá à situação em que o risco deixa de estar latente para se passar a manifestar, (...) algo instantâneo, fugaz, pois tão depressa está iminente, como, instantes depois, está a acontecer e (...) se transforma em algo que é passado” (Lourenço, 2014, p. 62).

Qualquer decisão que tomemos tem uma incerteza associada e um risco que lhe está subjacente, podendo este ser maior ou menor, e gerido de várias formas. Existe muita literatura relativa ao risco; porém, é um conceito cuja origem e definição não é consensual.

Apesar de haver muitas abordagens e definições distintas, é possível encontrar um elemento comum a todas elas: a distinção entre realidade e possibilidade (Zinn, 2008). Muitas vezes, o risco está associado à possibilidade de um evento adverso (com consequências indesejáveis), fruto de atividades humanas ou fenómenos naturais, alterar um determinado estado da realidade que o Homem valoriza (Renn, 1998). Assim, é importante isolar três elementos essenciais que devem estar presentes em qualquer conceito de risco: “resultados que afetam algo com valor para o ser humano, possibilidade de ocorrência (incerteza), e uma fórmula que combine ambos os elementos” (Renn, 1998, p. 51).

Beck (1992, 1994, 1995) e Giddens (1990, 1991, 1994), dois autores de referência na teorização do risco, partilham de vários pontos comuns na sua visão sobre este assunto, nomeadamente quanto ao facto deste ser um tema central na era contemporânea, emergente ao próprio processo de modernização, e tomando especial atenção à dimensão política do risco, à forma como este se gere, bem como à maneira como a sociedade lida com ele aos níveis macro e estrutural (Lupton, 1999). Situar com exatidão quando começaram os primeiros estudos sistemáticos sobre o risco é difícil, no entanto, é

consensual que foi no período pós Segunda Guerra Mundial (Renn, 1998), sendo que, principalmente na última década, os “discursos do risco, sobre o risco e sobre a sua gestão têm-se tornado proeminentes (...), a par do crescimento do interesse académico em certas áreas disciplinares, como a gestão, o direito, a sociologia, a ciência política e as relações internacionais” (Fernandes, 2011, p. 34).

Podemos distinguir várias abordagens e perspetivas relativas ao risco (Lupton, 1999; Renn, 1992; Strydom, 2002; Taylor-Gooby e Zinn, 2006; Zinn, 2008). Seguindo muito de perto Zinn (2008), podemos sintetizar algumas destas de acordo com as seguintes categorias:

- Real e objetiva (realiza um cálculo objetivo dos eventos, em que o risco é obtido através da fórmula:  $\text{risco} = \text{probabilidade} \times \text{impacto}$ );
- Subjetivamente influenciada (riscos objetivos são percecionados e calculados de diferentes formas consoante a subjetividade de cada indivíduo);
- Socialmente mediada (a experiência subjetiva dos riscos reais é condicionada e mediada pela sociedade);
- Real e socialmente construída (tanto os eventos reais como a discussão social acerca dos mesmos influenciam e constroem o risco em si);
- Socialmente alterada (as ameaças reais são transformadas em riscos pelos limites socioculturais de um determinado grupo cultural);
- Socialmente construída (os eventos são tomados como riscos na medida em que a sociedade assim os decide).

De acordo com algumas teorias realistas, os riscos são primariamente entendidos como perigos ou eventos reais que podem ser estudados objetivamente, sem serem deturpados por fatores subjetivos ou sociais. Por outro lado, as abordagens psicométricas (na psicologia) associam a perceção individual do risco à esfera cognitiva, integrando também fatores culturais e emocionais. As teorias sociológicas incluem na sua análise as influências socioculturais na mediação, ou mesmo na construção, dos riscos, considerando que o seu debate pode ocorrer sem que haja qualquer ligação concreta entre o risco e o mundo real (Zinn, 2008).

De acordo com Bradbury (*cit. in* Lupton, 1999, p.18), é possível quantificar o risco segundo uma perspetiva técnico-científica, como sendo “o produto entre a probabilidade e as consequências de um evento adverso”. Porém, está cientificamente provado por investigações no âmbito da psicometria – Brown, 1989; Douglas, 1985; Heimer, 1988; Hansson, 1989; Slovic, 1987 (*in* Lupton, 1999) – que a medida do risco está muito relacionada com a perceção humana, com a atenção atribuída pelos meios de comunicação e com a subjetividade de cada um.

A percepção do risco reflete as necessidades, problemas, conhecimento, crenças e valores da pessoa (ISO 73:2009 Risk Management - Vocabular, 2009). As pessoas tendem a fazer uma avaliação do risco condicionada por um certo sentimento de familiaridade com certos ambientes ou eventos – tendem a sobrevalorizar os riscos que, apesar de mais raros, têm maiores impactos, e a considerar mais aceitáveis aqueles que são considerados comuns e com consequências menos sérias – bem como pelo mediatismo que lhes é conferido (Lupton, 1999); mesmo que, objetivamente, a probabilidade de serem afetadas por uns e outros contrarie a sua percepção. Todos tomamos decisões diariamente às quais está associado um risco do qual, por vezes, nem nos apercebemos.

No panorama da decisão em condições de risco e incerteza será importante abordar algumas teorias de forma a compreender as suas condicionantes. Bernoulli foi o primeiro a contradizer a Teoria do Valor Esperado, baseando-se antes numa função de utilidade (Teoria da Utilidade Esperada) para explicar as escolhas tomadas nas decisões humanas em que “assumia que as pessoas tentariam maximizar a utilidade e não o valor esperado” (McDermott, 1998, p.16), introduzindo esta ideia através do Paradoxo de S. Petersburgo. Este paradoxo consiste num jogo de cara ou coroa, onde um sujeito lança uma moeda ao ar até que calhe na face “cara”, combinando com um segundo indivíduo dar-lhe um ducado se sair no primeiro lançamento, dois no segundo, três no terceiro e por aí em diante. Apesar de existir a possibilidade de o segundo sujeito vir a ter um grande lucro, este escolheria vender essa sua oportunidade em troca de 20 ducados (Bernoulli, 1738). Ou seja, assume implicitamente que existe uma aversão ao risco, por o indivíduo preferir receber um resultado certo em detrimento de participar num jogo onde o valor esperado é maior, mas em que existe uma grande incerteza quanto ao resultado. Assim, considera-se que o valor ou a utilidade de um certo ganho é atribuído subjetivamente por cada indivíduo, com influência de fatores como a probabilidade de um resultado positivo para si, e não estando apenas relacionado com a quantia esperada (McDermott, 1998).

Posteriormente, esta teoria veio a ser contestada por Kahneman e Tversky (1979), os quais criticam a “teoria da utilidade esperada enquanto modelo descritivo de tomada de decisão sob risco, desenvolvendo um modelo alternativo, designado de Teoria dos Prospektos” (p. 263). Tal como já anteriormente referimos, também nesta teoria é afirmado que “as probabilidades reduzidas são sobrestimadas e as probabilidades moderadas e elevadas são subestimadas” (Tversky e Kahneman, 1981, p. 454), afirmando ainda que pessoas têm aversão ao risco no domínio dos ganhos, ou quando as circunstâncias lhes são favoráveis, e procuram o risco no domínio das perdas (McDermott, 1998). Segundo Mosier e Fischer (2010) emoções como a “raiva e tristeza estão associados com

comportamentos de procura de risco, enquanto as emoções positivas, bem como o medo e a ansiedade estão associadas com escolhas de aversão ao risco” (p. 242).

Voltando à concetualização do risco, podemos ainda diferenciar outras duas posições:

- A posição técnica que “antecipa potenciais prejuízos físicos para os seres humanos, artefactos culturais ou ecossistemas, calcula a média destes eventos ao longo do tempo e espaço e usa frequências relativas (...) como meio de especificar probabilidades” (Renn, 1998, p. 53). Esta perspetiva é muito útil para decisores porque lhes permite basearem-se em dados o mais objetivos possível para optar entre variados cursos de ação dos quais são espectáveis diferentes resultados e consequências indesejáveis (Renn, 1998);

- A posição das ciências sociais, que considera que “as perceções do risco divergem consideravelmente entre grupos culturais e sociais” (Renn, 1998, p. 60). Esta visão critica vários aspetos na perspetiva técnica. Em primeiro lugar, o facto de o entendimento de “evento adverso” ser variável consoante os valores e visões de cada pessoa; a complexidade da relação entre ações humanas e as respetivas consequências não é passível de ser captada através de um cálculo objetivo de probabilidades. Em segundo, a análise do risco não pode ser entendida como uma atividade científica isenta de juízos valorativos, que se refletem na maneira como os riscos são descritos. Em terceiro, o peso atribuído às probabilidades e à magnitude de um determinado resultado, numa equação numérica, é equivalente – assume como indiferenciadas as implicações de um evento com elevadas consequências/baixa probabilidade e um evento com reduzidas consequências/elevada probabilidade – quando na realidade o impacto e o valor que as pessoas atribuem a um e outro caso são diferentes (Renn, 1998).

Uma outra forma de tentar avaliar o nível do risco o mais objetivamente possível (principalmente numa perspetiva securitária) poderá ser através da aplicação da fórmula:

$$“(P|A_e, V_a, C)_{et}” \text{ (Fernandes, 2014, p. 23)}$$

onde “P” representa a probabilidade de materialização da ameaça específica, representada por “A<sub>e</sub>”, que explora as vulnerabilidades do ativo A (“V<sub>a</sub>”) e das consequências (“C”) da materialização dessa ameaça, num certo espaço (“e”) e tempo (“t”). Deve ainda ter-se em conta o fator da imprevisibilidade e imponderabilidade (“i”) associada a qualquer avaliação de risco, uma vez que a identificação das ameaças, vulnerabilidades e consequências está sujeita a conter falhas (Fernandes, 2014).

Anular o risco totalmente é impossível, tendo este de ser abordado do ponto de vista da sua gestão. A gestão do risco pode-se definir como as “atividades coordenadas para dirigir uma organização tendo em conta o risco” (ISO 31000, 2009, p. 2). Após

perceber quais as ameaças que pairam sobre o objeto da nossa avaliação, impõe-se uma análise das vulnerabilidades apresentadas pelo alvo. Para validar uma avaliação de risco é imprescindível a existência de um processo de avaliação da efetividade dos sistemas de proteção e das suas vulnerabilidades face ao espectro de ameaças, sendo que só posteriormente pode ser estimado o nível de risco que lhe está associado e ser feito um balanço entre as medidas a tomar e o risco aceitável (Biringer, Matalucci e O'Connor, 2007). Daqui surge a noção de aceitação do risco, que é necessário ter em conta devido às restrições orçamentais que se impõem a qualquer pessoa, organização ou país, e que se trata de uma “decisão informada com vista a aceitar um risco residual específico” (Reis, 2015, p. XI).

A avaliação do risco é uma ferramenta essencial no processo de gestão de riscos pois permite estabelecer uma medida de eficácia dos mecanismos de controlo e segurança existentes, de forma a perceber quão eficazmente um alvo está protegido (Landoll, 2006). Pode definir-se, de acordo com Fernandes, como sendo um “processo composto por múltiplos elementos com vista a avaliar os riscos e ajudar a tomada de decisão” (*cit in* Reis, 2015, p. XII), ou seja, compreende todo o processo global de identificação de riscos, análise dos mesmos, e, por fim, a avaliação global, que determina a magnitude do risco e se é tolerável ou não (ISO 73, 2009). De uma outra forma, a avaliação do risco pode definir-se como o “processo de identificar riscos para um sistema de segurança e determinar a probabilidade de estes ocorrerem, o seu impacto e medidas securitárias adicionais que possam mitigar esse impacto” (Landoll, 2006, p. 10). Neste processo são identificadas quatro etapas:

- 1) Avaliação dos riscos de segurança – revê o “clima de ameaça que pende sobre a organização em causa, o valor dos alvos, os aspetos críticos dos sistemas, as vulnerabilidades dos mecanismos de segurança, o impacto de possíveis danos, e recomenda medidas adicionais de segurança para reduzir os riscos para um nível aceitável” (Landoll, 2006, p. 9);
- 2) Teste e revisão – faz um exame das medidas de segurança existentes face aos requisitos de segurança exigidos através de testes (Landoll, 2006);
- 3) Mitigação dos riscos securitários – melhora os sistemas de segurança através da implementação de novas medidas ou do reforço dos mecanismos existentes (Landoll, 2006);
- 4) Segurança operacional – refere-se ao pessoal que lida com os sistemas de segurança e que tem de constantemente realizar a sua manutenção por forma a mantê-los operacionais, mantendo uma postura de segurança adequada e uma vigilância constante (Landoll, 2006).

Devemos ainda distinguir alguns conceitos que, apesar de relacionados, não são sinónimos, nomeadamente – avaliação do risco não é o mesmo que: a) uma avaliação das falhas do sistema; b) uma auditoria de conformidade; c) uma auditoria de segurança; d) um teste de penetração no sistema; e) um levantamento das vulnerabilidades. A primeira é uma confrontação dos mecanismos de segurança existentes face a um padrão, que define uma lista de exigências a cumprir; uma auditoria de conformidade é uma verificação de que todas as normas de segurança são cumpridas, ou não; uma auditoria de segurança pretende certificar que certos padrões de segurança estão a ser cumpridos; um teste de penetração no sistema é um ataque metódico e planeado que pretende avaliar os mecanismos de segurança quando postos à prova; um levantamento de vulnerabilidades é apenas o que o nome indica (Landoll, 2006). Os testes de penetração no sistema são muitas vezes realizados na aplicação prática das chamadas técnicas de *red team* (largamente utilizadas noutros países, como os Estados Unidos da América, para testar a segurança de certas infraestruturas<sup>5</sup>), que consistem na existência de equipas especializadas que assumem o papel de atacante e tentam penetrar os sistemas de segurança (do ponto de vista físico, informático, etc.), testando assim a efetividade das medidas implementadas, da resposta do pessoal e dos mecanismos existentes perante um ataque. Tenta replicar-se a forma de pensar do adversário, olhar para a segurança do ponto de vista de quem a quer contornar e não reforçar (US Government, 2009, p. 31).

A análise do risco entende-se como o “processo sistemático para compreender a natureza do risco e deduzir o seu grau” (ISO 31000, 2009, p. 5). Quando relacionada com infraestruturas podemos recorrer ao “Livro verde relativo a um programa europeu de proteção das infraestruturas críticas”, da Comissão Europeia, que define vários conceitos importantes para esta temática e esclarece questões sobre a estratégia no âmbito deste programa (PEPIC), cujo objetivo “consiste em assegurar a existência de níveis de proteção adequados e uniformes das infraestruturas críticas, em reduzir ao mínimo as falhas e em facultar meios de recuperação rápida já testados em toda a União Europeia” (Comissão Europeia, 2005, p. 3).

Ao realizar uma avaliação do risco de uma infraestrutura, deve ser definida uma matriz para as ameaças (que terão de ser previamente identificadas), uma matriz para a classificação das vulnerabilidades e outra para os impactos, de forma a estimar potenciais danos e outras consequências para a infraestrutura em análise. No preenchimento das matrizes irá atribuir-se valores mediante os dados do alvo para que, desta forma, seja possível retirar elementos para calcular o grau de risco que sobre o mesmo impende.

---

<sup>5</sup> <https://www.redteamsecure.com/red-teaming/> é a página de uma empresa que faz este tipo de serviço e onde mostra um vídeo que acompanha o processo em que a segurança de uma central de eletricidade é testada por uma *red team*.

Para efeitos da presente investigação, e de forma a melhor a enquadrar, optámos por definir risco enquanto “função da antecipação das consequências decorrentes da materialização de uma ameaça que explora um conjunto de vulnerabilidades, num determinado período de tempo, relativamente a um ativo” (Fernandes, 2014, p. 22), sendo que, neste caso, o ativo é o metropolitano de Lisboa. A opção pela definição apresentada, entre as inúmeras existentes, deve-se ao facto de estar em linha com um ponto de vista policial, sob o qual também efetuamos a nossa abordagem ao objeto de estudo, e de operacionalizar, de uma forma simples e clara, o que consideramos essencial do conceito.



**Figura 1.** Relação entre conceitos – risco, alvo, ameaça e vulnerabilidades. Fonte: adaptado Hesterman (2015).

## 2. ALVO

Uma infraestrutura crítica pode ser considerada, de acordo com a Diretiva 2008/114/CE, de 8 de dezembro, e transposta para a legislação portuguesa através do Decreto-Lei nº 62/2011, de 9 de maio<sup>6</sup>:

<sup>6</sup> Decreto-Lei nº 62/2011, de 9 de maio, publicado em Diário da República, 1.ª série – N.º 89.

“o elemento, sistema ou parte deste (...) que é essencial para a manutenção de funções vitais para a sociedade, a saúde, a segurança e o bem-estar económico ou social, e cuja perturbação ou destruição teria um impacto significativo num Estado-Membro, dada a impossibilidade de continuar a assegurar essas funções”.

Tendo em consideração os sectores definidos no Anexo I da Diretiva (II. Transportes – 5. Transportes Ferroviários) e ainda em concordância com os critérios transversais por ela definidos para a identificação de infraestruturas críticas, que são a ocorrência de acidentes (avaliado consoante número de potenciais vítimas), o impacto económico e os efeitos no domínio público, é do nosso entendimento que o metropolitano de Lisboa se enquadra em todos os requisitos necessários, sendo qualificado como uma infraestrutura crítica do nosso país.

Da mesma forma, consideramos que se trata simultaneamente de um *soft target*, constituindo uma infraestrutura bastante singular e com grande importância. Como previamente foi referido, apesar de não existir nenhuma definição oficial ou bem delimitada, um *soft target* é um local onde exista uma elevada concentração de pessoas e cuja segurança seja baixa, constituindo um alvo fácil de atingir por parte de possíveis atacantes, em especial terroristas (Kalvach, 2016). Para além disso, permitem a realização de ataques com recurso às mais variadas técnicas com baixo orçamento. Entre os típicos *soft targets* estão incluídos os sistemas de transportes, por paralisarem infraestruturas de grande magnitude e afetarem um grande número de pessoas, bem como o normal funcionamento das comunidades, aumentando assim o impacto do ataque na sociedade (Kalvach, 2016).

Assim, como podemos verificar pelo anteriormente referido, o metro constitui um alvo muito apelativo para terroristas devido às suas características únicas, que proporcionam diversas oportunidades de ação e de facilmente atingir um elevado número de pessoas. De forma a melhor tomarmos consciência desse facto, foi realizada uma exposição de vários ataques terroristas perpetrados em metrópolis, com uma breve descrição dos mesmos, a qual consta no Apêndice 1. O período temporal analisado engloba os últimos 20 anos, com exceção de um ataque anterior a essa data que, pela sua singularidade, considerámos importante referir (a utilização de gás *sarin*).

A tendência para nos agarrarmos a certos estereótipos deve ser evitada ao máximo, pois “não se pode identificar um terrorista através da sua aparência, idade, etnia, género ou vestuário” (NaCTSO, 2017). Muitas vezes, erradamente, preconceitos raciais, étnicos ou de género podem condicionar o observador quando tenta identificar pessoas suspeitas. No entanto, isso pode ser utilizado em benefício dos atacantes, uma vez que os terroristas recorrem a estratégias para se tentarem misturar na multidão. Exemplo disso mesmo é o facto de, em pelo menos três dos ataques terroristas perpetrados no metro por bombistas

suicidas, estes terem sido concretizados por mulheres, o que pode ser entendido como uma tentativa dos terroristas se aproveitarem de uma falha na objetividade do ser humano, resultante das visões tradicionalistas e das ideias pré-concebidas nas quais as mulheres são vistas como o “sexo fraco”. A definição de perfis baseados em estigmas pode levar a falhas graves no processo de identificação de agentes hostis, ao se desvalorizar certas pessoas por terem um aspeto cuidado ou inofensivo. Para além disso, contribui ainda para injustiças sociais e prejudica a integração de certos indivíduos na sociedade, tal como é referido por Harcourt (2007) num estudo sobre *profiling*.

Como é possível verificar pelo levantamento do histórico de ataques (Apêndice 1), já em várias ocasiões o metropolitano foi um alvo de preferência por parte de terroristas, daí ser cada vez mais relevante estudar possíveis formas de antever comportamentos de risco neste cenário. Para além disso, sendo o metro uma infraestrutura com características muito específicas, o seu policiamento também requer uma abordagem especializada, principalmente tendo em conta os mais recentes ataques praticados em contexto ferroviário, nomeadamente o realizado contra o metropolitano de Bruxelas onde, de acordo com o relatório anual da RAILPOL<sup>7</sup> do ano de 2016, foi ativada de imediato uma Linha de Informação em Tempo Real após os atentados ocorridos, de forma a facilitar a cooperação policial neste sector de atuação.

### **3. AMEAÇA**

Por ser indissociável do risco, torna-se essencial abordar o conceito de ameaça. Recorrendo a uma definição mais tradicional, ameaça pode ser entendida como a “declaração de intenção em infligir dor, provocar ferimentos, danos, ou outras ações hostis contra alguém, como retribuição por algo feito, ou não” (Oxford University Press, 2018). Já numa visão mais estratégica e policial, a ameaça:

“existe num determinado quadro situacional, quando se estabelece uma relação de, pelo menos, dois adversários e em que, pelo menos, um tem a intenção de alterar o *status quo* a seu favor, dispondo de poder para aplicar alguma forma de coação sobre “o outro”” (Fernandes, 2004, p. 430).

Em Portugal o grau de ameaça é definido pelos serviços de inteligência (SIS) e, de forma simplificada, podemos dizer que é determinado pelas “intenções manifestadas por um ou vários atores hostis (...) e das capacidades dos mesmos de transformarem as

---

<sup>7</sup> European Network of Railway Police Forces - Annual review 2016

intenções em ações contra um ativo” (Fernandes, 2014, p. 18). Porém, é também importante ter em conta outros parâmetros, nomeadamente as motivações do ator, os valores que se encontram em jogo, o valor do alvo e, mais uma vez, o espaço e o tempo onde se inserem (Fernandes, 2014).

Para efeitos práticos, iremos considerar ameaças como quaisquer “indicações, circunstâncias ou eventos com potencial de causar perdas ou danos num ativo” (FEMA 452, 2005, p.1-1), sendo comum utilizar o conceito de ameaça para descrever desastres causados por ações terroristas ou outros incidentes de origem humana. Tendo em conta que “os dados relativos à magnitude de cada incidente causado pelo Homem são escassos e que a imprevisibilidade de ataques terroristas é elevada, a determinação de ameaças em particular para uma determinada infraestrutura é extremamente difícil e altamente subjetiva” (FEMA452, 2005, p. 1-2).

Foram definidos, entretanto, ao nível das Nações Unidas, alguns riscos que constituem as grandes categorias de ameaças que se impõem aos países no contexto de grandes eventos. Estas encontram-se esquematizadas na Tabela 1:

<b>TERRORISMO</b>	<b>DESORDEM PÚBLICA</b>	<b>CRIME</b>	<b>IMAGEM</b>	<b>DESASTRE DE EMERGÊNCIA</b>
NRBQ	Hooliganismo	Crime Organizado	Falhas Tecnológicas	Desastres Naturais
Ataques Suicidas	Vandalismo	Crime Simples	Greves	Emergências causadas pelo Homem
Bombeamentos		Ciber Crime	Fluxos de segurança	

**Figura 2.** Categorias de Ameaças. Fonte: adaptado UNICRI (2007, p. 63).

No âmbito do nosso estudo, por se enquadrarem na realidade do metro, iremos considerar as ameaças de terrorismo, desordem pública e crime. Nesta senda, importa também apontar onde recaem estas ameaças, o que é que colocam em causa e o que queremos analisar. O metropolitano de Lisboa constitui-se enquanto alvo primordial, porém, as ameaças podem incidir sobre a infraestrutura em si (do ponto de vista físico), sobre o serviço do metropolitano ou sobre as pessoas que nele se encontram. Estes três aspetos encontram-se intimamente ligados, sendo extremamente difícil definir onde começa um e termina o outro. Porém, na nossa perspetiva, o que se torna mais importante examinar – unicamente do um ponto de vista de *security*, uma vez que a vertente *safety*

não será considerada no nosso trabalho – não são as ameaças que colocam apenas uma destas vertentes em causa, mas sim aquelas que comprometem todas as anteriores e que, conseqüentemente, afetam a segurança das pessoas, prejudicando o normal funcionamento deste serviço e podendo causar danos físicos na infraestrutura em si.

Desta forma, iremos considerar as ameaças que têm impacto para a sociedade do ponto de vista securitário. Ou seja, as ameaças que afetem a integridade das pessoas que utilizam este serviço e, simultaneamente, que perturbem o normal funcionamento da comunidade, ao interferirem com uma infraestrutura de transporte essencial na vida da cidade e cujo papel económico é crucial. Neste sentido, importa enquadrar e aprofundar um pouco melhor cada uma destas ameaças, com maior incidência no terrorismo, uma vez que consideramos ser a de maior gravidade, quando ponderados os seus impactos e conseqüências e tendo em conta a atual conjuntura europeia e mundial.

### 3.1. Terrorismo

Historicamente, a primeira referência escrita sobre terrorismo remonta a um grupo de judeus extremistas denominado *Sicarii-Zealots*, que se opunham aos invasores romanos e a todos aqueles que colaboravam com eles. No decorrer dos séculos, voltou a falar-se de terrorismo, tendo este assumido diversas formas (Galito, 2013). Em França, no século XVIII, o termo terrorismo, em si, surgiu pela primeira vez como alusão ao período da Revolução Francesa (1789) conhecido como “Reino do Terror”<sup>8</sup> (Conceição, 2008). Voltou a destacar-se com os anarquistas, no século XIX, sendo que, na Rússia, o grupo *Narodnaya Volya* ficou conhecido por ter assassinado o Czar Alexandre, em 1881. No século XX, registaram-se movimentos nacionalistas na Europa, dos quais se destacam a ETA (Euskadi Ta Askatasuna) em Espanha e o IRA (Irish Republican Army) na Irlanda do Norte, possuindo estes movimentos terroristas motivações políticas e autonómicas (Galito, 2013). No entanto, foi em 11 de setembro de 2001, que o paradigma se alterou, com os atentados perpetrados nos Estados Unidos da América (em Nova Iorque e Washington D.C.) pelo grupo terrorista *al-Qaeda*<sup>9</sup>, trazendo a destaque um outro tipo de terrorismo – o de carácter religioso.

---

<sup>8</sup> Este período, “Reino do Terror”, era a “base de um sistema governativo que visava a instauração da democracia libertando-se para isso dos que se opunham à revolução” (CONCEIÇÃO, 2008, p. 9).

<sup>9</sup> Esta é uma rede com ramificações por todo o mundo, sendo uma organização terrorista financiada “através do narcotráfico na Ásia Central (produção e tráfico de ópio) e da lavagem de dinheiro (de fontes legítimas como organizações de caridade). Foi associada a USĀMAH BIN MUHAMMAD BIN 'AWĀED BIN LĀDINA, mais conhecido por BIN LADEN, até maio de 2011, quando foi capturado e morto na sequência de uma ação de inteligência do exército dos EUA” (Galito, 2013, p. 10).

Atualmente, uma das maiores ameaças securitárias que se impõem aos Estados é o terrorismo. Esta é uma realidade que tem assumido proporções cada vez maiores, tornando-se uma das mais graves preocupações da nossa sociedade, que tem levado as pessoas a viver um clima de insegurança em consequência dos sucessivos ataques perpetrados.

Para existir uma estratégia de combate a este problema torna-se importante chegar a uma definição consensual e internacional do fenómeno, até porque “a ausência de um mínimo denominador comum partilhado pelos diversos atores de segurança pode atrasar, e mesmo coibir, uma resposta atempada para evitar ou minimizar o impacto de um ato terrorista” (Duque, 2016, p. 132). Porém, tal concetualização não existe, sendo praticamente impossível encontrar um único conceito de terrorismo que consiga abranger a multiplicidade de formas que este pode assumir e que retire a subjetividade que lhe está subjacente, uma vez que “a definição do termo (...) está relacionada com a história, a cultura e as políticas das nações e organizações internacionais” (Alcântara, 2012, p. 2). Exemplo desta grande dificuldade de definir o conceito de terrorismo são as mais de 250 definições (desde académicas, a governamentais e intergovernamentais, entre outras) apresentadas por Schmid (2011) no Apêndice 2.1 da obra “*The Routledge Handbook of Terrorism Research*”.

Segundo o *Oxford Dictionaries*, terrorismo pode definir-se como “o uso ilegítimo de violência e intimidação, especialmente contra civis, na prossecução de objetivos políticos”<sup>10</sup>; esta é, no entanto, uma definição demasiado incompleta e simplificada para realmente abranger a essência termo. Alguns obstáculos opõem-se ao desejado consenso quanto a esta definição, nomeadamente pela complexidade de se analisar o fenómeno no local onde ocorre (devido à perigosidade e clandestinidade que lhe estão associadas), pelo facto de ser transversal a várias áreas académicas, sendo que esta interdisciplinaridade ainda confere maior ambiguidade ao termo, e pela perspetiva emocional subjacente que impede uma análise de carácter mais racional (Duque, 2016).

Para além de todas as dificuldades enunciadas, o terrorismo pode ser abordado do ponto de vista governamental, criminal, psicológico, académico ou religioso, podendo ainda ser interpretado enquanto crime, ato de guerra, ato religioso ou ato político (Alcântara, 2012). Podemos distinguir duas abordagens distintas: uma mais restrita, objetiva, como é o caso das definições jurídicas, que pretendem prever consequências claras para atos em concreto; e, uma abordagem mais ampla, política, que se foca no estudo da doutrina que motiva os terroristas e os objetivos que estes pretendem alcançar (Alcântara, 2012).

---

<sup>10</sup> Do francês *terrorisme*, do latim *terror* (<https://en.oxforddictionaries.com/definition/terrorism> - fonte consultada a 24/12/2017).

No entanto, a violência e a tentativa de transmitir uma mensagem ameaçadora, de forma a tentar provocar o medo e coagir as pessoas a adotarem os seus ideais são dois elementos que se encontram latentes em várias das definições atuais de terrorismo (Alcântara, 2012). Vejamos, então, algumas das definições, onde tal está espelhado.

- “Terrorismo refere-se, por um lado, a uma doutrina sobre a presumida efetividade de uma forma especial ou tática de criação de medo, violência política coerciva e, por outro lado, a uma prática conspiracional de ação violenta direta, calculada e demonstrativa, sem restrições legais ou morais, escolhendo alvos principalmente civis e não combatentes, realizada para os seus efeitos propagandísticos e psicológicos em várias audiências e lados do conflito” (Schmid, 2013, p. 86);

- Atos terroristas entendem-se como “ações violentas, com objetivos políticos, que criam ansiedade, são realizadas por uma multiplicidade de atores (indivíduo, grupo ou Estado), por uma diversidade de justificações com propósitos variados (intimidação, coerção ou propaganda), e os seus alvos podem ser aleatórios ou selecionados” (Duque, 2016, p. 134);

- Segundo o Departamento do Estado dos EUA, em 2006, terrorismo define-se como “violência premeditada, de motivação política, praticada contra alvos não combatentes por grupos subnacionais ou por agentes clandestinos, normalmente com o objetivo de influenciar uma audiência” (Alcântara, 2012, p. 15);

- Segundo a União Europeia, em 2002, um ato terrorista trata-se de “um ato intencional que pode prejudicar seriamente um país ou uma organização internacional, cometido com o objetivo de intimidar gravemente uma população, compelir indevidamente um governo ou uma organização internacional a praticar ou a abster-se de realizar um ato, destabilizando grandemente ou destruindo estruturas políticas, constitucionais, económicas ou sociais fundamentais por meio de ofensas contra a vida, ofensas graves à integridade física de uma pessoa, sequestro, tomada de reféns, apreensão de aeronaves ou navios, ou a fabricação, a posse ou transporte de armas ou explosivos” (Schmid, 2013, p. 140);

- De acordo com a NATO, em 2003, entende-se como o “uso ilegal ou ameaça de uso da força ou violência contra pessoas ou propriedade numa tentativa de coagir ou intimidar governos ou sociedades para atingir objetivos políticos, religiosos ou ideológicos” (Schmid, 2013, p. 142).

Os ataques terroristas ocorridos a 11 de setembro de 2001, em que aviões de passageiros foram tomados por terroristas e levados a colidir contra os edifícios do *World Trade Center* (as famosas Torres Gémeas) e contra o Pentágono, marcaram “uma profunda transformação na forma como tanto os EUA como a Comunidade Internacional

vinham encarando e combatendo o terrorismo internacional” (Martins, 2010, p. 31). Após o 11 de setembro, foram assinadas 33 Resoluções pelo Conselho de Segurança da ONU, com vista a condenar e combater o terrorismo. Refira-se que a Resolução 1368, de 12 de setembro de 2001, foi apresentada como resposta imediata aos atentados do dia anterior (Galito, 2013). Em Portugal, atualmente, vigora a Lei n.º 52/2003 – Lei de Combate ao Terrorismo (alterada pela última vez pela Lei n.º 60/2015, de 24/06)<sup>11</sup>, na qual se encontra uma definição de organização terrorista (art.º 2.º) e de terrorismo (art.º 4º), e as respetivas punições. O art.º 4.º refere a punição correspondente à prática dos atos elencados no n.º 1 do art.º 2.º, onde está consagrado o seguinte:

“Considera-se grupo, organização ou associação terrorista todo o agrupamento de duas ou mais pessoas que, atuando concertadamente, visem prejudicar a integridade e a independência nacionais, impedir, alterar ou subverter o funcionamento das instituições do Estado previstas na Constituição, forçar a autoridade pública a praticar um ato, a abster-se de o praticar ou a tolerar que se pratique, ou ainda intimidar certas pessoas, grupos de pessoas ou a população em geral, mediante:

- a) Crime contra a vida, a integridade física ou a liberdade das pessoas;
- b) Crime contra a segurança dos transportes e das comunicações, incluindo as informáticas, telegráficas, telefónicas, de rádio ou de televisão;
- c) Crime de produção dolosa de perigo comum, através de incêndio, explosão, libertação de substâncias radioativas ou de gases tóxicos ou asfixiantes, de inundação ou avalanche, desmoronamento de construção, contaminação de alimentos e águas destinadas a consumo humano ou difusão de doença, praga, planta ou animal nocivos;
- d) Atos que destruam ou que impossibilitem o funcionamento ou desviem dos seus fins normais, definitiva ou temporariamente, total ou parcialmente, meios ou vias de comunicação, instalações de serviços públicos ou destinadas ao abastecimento e satisfação de necessidades vitais da população;
- e) Investigação e desenvolvimento de armas biológicas ou químicas;
- f) Crimes que impliquem o emprego de energia nuclear, armas de fogo, biológicas ou químicas, substâncias ou engenhos explosivos, meios incendiários de qualquer natureza, encomendas ou cartas armadilhadas;

---

<sup>11</sup> Lei n.º 52/2003, de 22 de agosto, publicada em Diário da República n.º 193/2003, Série I-A de 2003-08-22. Lei de combate ao terrorismo (em cumprimento da Decisão Quadro n.º 2002/475/JAI, do Conselho, de 13 de Junho). Alterada pela última vez pela Lei n.º 60/2015, de 24 de junho, publicada em Diário da República n.º 121/2015, Série I de 2015-06-24.

sempre que, pela sua natureza ou pelo contexto em que são cometidos, estes crimes sejam suscetíveis de afetar gravemente o Estado ou a população que se visa intimidar.”

Esta é uma descrição bastante exaustiva que, no entanto, não define por si só o fenómeno do terrorismo, recorrendo antes a várias categorias de crimes e dizendo que quando estes são cometidos com um certo propósito, num determinado contexto, se enquadram como atos terroristas.

Existem vários tipos de terrorismo, sendo que entre os mais comuns na atualidade se podem referir: o terrorismo *jihadista*, ou *jihadismo* (*jihad* no sentido estrito do termo, significa “guerra santa”<sup>12</sup>), aquele que tem tido maior expressão e mais tem afetado o sentimento de segurança a nível mundial; terrorismo de extrema-direita; terrorismo de extrema-esquerda; anarquismo; e, terrorismo etno-nacionalista e separatista (TE-SAT, 2017). Os terroristas, na sua perspetiva, estão a travar uma luta por uma causa legítima, sentindo a necessidade de justificar as suas ações violentas perante apoiantes e potenciais adeptos da sua ideologia. Para tal, é possível observar um crescente uso das tecnologias informáticas e da internet para procurarem apoio e espalharem a sua doutrina, competindo com outros atores (como governos, movimentos civis, oponentes políticos, e mesmo outros grupos terroristas) por visibilidade nos meios de comunicação *online* (TE-SAT, 2017). No caso da organização terrorista *al-Qaeda*, para além das revistas *INSPIRE*, nas quais divulgam os seus feitos e doutrina, esta introduziu uma nova modalidade de propaganda com os *INSPIRE GUIDES* onde fazem pequenos documentários a analisar os aspetos onde as suas técnicas tiveram mais sucesso ou as causas que levaram a que algumas falhassem, fazendo recomendações para ataques futuros e sugerindo novas técnicas e apelando aos seus seguidores para as tentarem aplicar (TE-SAT, 2017).

Tem-se assistido, nos últimos anos, à emergência de uma nova forma de terrorismo – ataques com baixos custos e dirigidos a alvos de fácil acesso (*soft targets*). Um *soft target* é assim designado por possuir determinadas características que o tornam apelativo para terroristas, como as já anteriormente referidas, como o facto de juntarem grandes multidões, não serem altamente protegidos, apresentarem muitas vulnerabilidades e não terem a segurança como missão primária (Hesterman, 2015). Deste modo, nesta categoria de alvos incluem-se, por exemplo, hotéis, restaurantes, locais de culto religioso, espaços comerciais, estádios e pavilhões de eventos desportivos ou outros espetáculos, praças e estações de transportes públicos (Mascarenhas, 2017). O combate a esta nova modalidade de terrorismo foca-se, principalmente, na adoção de políticas de segurança que, de alguma

---

<sup>12</sup>Dados retirados de: <http://islamicsupremecouncil.org/>. Fonte consultada a 06/01/2018.

forma, tornam os “alvos mais difíceis de atingir, provocam um maior custo no ataque terrorista, limitando-o ou atrasando-o, o que permite à comunidade uma reação mais atempada e passível de salvar vidas” (Mascarenhas, 2017).

As redes de transportes são um alvo particularmente apelativo para os terroristas, sendo que, tal como é referido no Relatório Europeu sobre Terrorismo, os ataques levados a cabo em locais de carácter internacional, como os ocorridos a 22 de março de 2016, no aeroporto de Zaventem e no metropolitano de Bruxelas (situado perto de instalações da UE), têm um efeito mediático ao nível mundial, chamando de imediato a atenção de toda a comunidade (TE-SAT, 2017) e contribuindo para os objetivos dos terroristas de afetar e fazer chegar a sua ideologia ao maior número de pessoas.

Esta afirmação pode ser sustentada através de um estudo realizado acerca dos ataques terroristas perpetrados na Europa entre os anos de 1998 e 2014, que teve por base a informação disponível na *Global Terrorism Database* da Universidade de Maryland. Neste, foi analisado um total de 5297 ataques, chegando-se à conclusão que 53% dos alvos visados se tratavam de *soft targets* (41% correspondendo aos dirigidos ao Governo, polícia e militares e apenas 6% direcionados a outro tipo de alvos), e tendo-se observado os seguintes tipos de *modus operandi*: 57% bombas/explosão; 18% agressão com recurso a arma; 14% infraestruturas; 5% homicídios; 3% tomada de reféns; 2% agressão sem arma, e a barricada com reféns, sequestros e *modus operandi* desconhecidos com percentagens residuais (Kalvach, 2016).

Muitos são os métodos pelos quais os terroristas podem optar ao executar um ataque, no entanto, é possível destacar alguns como sendo mais ou menos frequentes. A forma como se leva a cabo o ataque pode estar relacionada com vários fatores, que vão desde o alvo que se quer atingir, aos meios que se encontram à disposição do atacante, ao facto de serem planeados por uma pessoa isoladamente ou por uma organização terrorista (com outro tipo de recursos e capacidades) ou mesmo da intenção que se pretende concretizar. Podemos então enunciar alguns *modus operandi* passíveis de ser utilizados em ataques:

- Ataques através de explosões – com recurso a bombas convencionais ou IED:
  - Bombistas suicidas (cinto ou colete com explosivos);
  - Veículos bomba (estacionados ou conduzidos por um atacante suicida que vai contra o alvo);
  - Bombas dissimuladas (em bagagens, pacotes, mochilas, etc..) e colocadas estrategicamente no exterior ou interior da infraestrutura alvo;
  - Bomba entregue por correio;
- Ataques armados:

- Com recurso a facas ou outros objetos cortantes;
- Com recurso a armas de fogo – *active shooter*, atiradores a longa distância;
- Ataques NRBQ (Nucleares, Radiológicos, Biológicos ou Químicos):
  - Dispositivos nucleares;
  - Dispositivos radiológicos;
  - Agentes biológicos;
  - Agentes químicos;
- Ataques incendiários;
- Ataques com veículos conduzidos contra multidões (atropelamentos);
- Ciberataques;
- Ataques com reféns e barricadas (Conceição, 2008; FEMA 386-7, 2003; FEMA 452, 2005; Kalvach, 2016).

No que diz respeito a ataques perpetrados especificamente contra transportes ferroviários, devemos ainda salientar os realizados por descarrilamento, uma vez que, sendo utilizados em comboios, apesar de o sistema não ser exatamente igual, são passíveis de aplicar no sistema de metro.

Relativamente aos métodos utilizados nos ataques efetivados contra metropolitanos, podemos sintetizar na tabela, seguidamente apresentada, os *modus operandi* adotados:

<b>MODUS OPERANDI</b>	<b>Ataque</b>
<b>NRBQ</b> - libertação de gás sarin em sacos de plástico	1995 - Tóquio
<b>Explosão</b> - bomba (dissimulada dentro de mala)	1998 - Moscovo
<b>Arma branca</b> - esfaqueamento	2000 - Londres
<b>Explosão</b> - botija de gás (tentativa)	2002 - Milão
<b>NRBQ</b> - lançamento de contentor com gás lacrimogéneo	2002 - Caracas
<b>Explosão</b> - bomba (incerto se detonada por bombista ou deixada dentro de mala)	2004 - Moscovo
<b>Explosão</b> - bomba detonada por bombistas suicida (mulher)	2004 - Moscovo
<b>Explosão</b> - quatro bombas detonadas por bombistas suicidas	2005 - Londres
<b>Incendiário</b> - incêndio de máquinas de aquisição de bilhetes	2009 - Getxo
<b>Explosão</b> - duas bombas detonadas por bombista suicida (mulheres)	2010 - Moscovo
<b>Explosão</b> - bomba escondida debaixo de um banco	2011 - Minsk
<b>Explosão</b> - bombas de gás detonadas	2012 - Montreal
<b>Explosão</b> - cinco bombas detonadas (método de dissimulação desconhecido)	2014 - Cairo

<b>Explosão</b> - bomba detonada em carruagem (método dissimulação desconhecido)	2014 - Santiago
<b>Incendiário</b> - mochila incendiada	2014 - Sto. Domingo
<b>Explosão</b> - bomba (dissimulada dentro de mala)	2014 - Cairo
<b>Explosão</b> - bomba detonada, estação (método dissimulação desconhecido)	2015 - Cairo
<b>Explosão</b> - tubo bomba detonado	2015 - Istanbul
<b>Arma branca</b> - esfaqueamento	2015 - Londres
<b>Explosão</b> - bomba detonada por bombista suicida	2016 - Bruxelas
<b>Explosão</b> - bomba detonada por bombista suicida	2017 - S. Petersburgo
<b>Explosão</b> - bomba (dissimulada dentro de um saco) abandonada em carruagem	2017 - Londres

**Figura 3.** Síntese do Histórico de Ataques no Metropolitano. Fonte: elaboração própria.

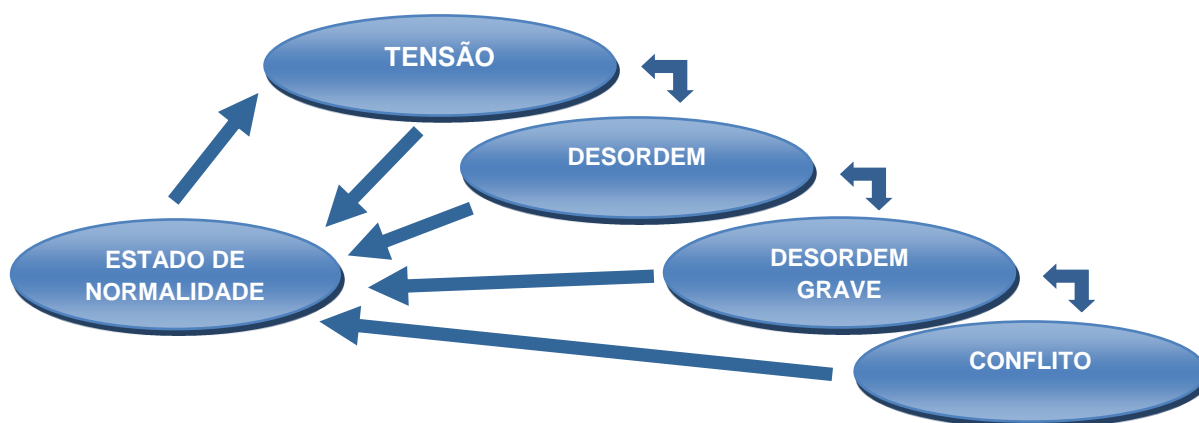
Desta exposição podemos observar que o método mais utilizado é o de explosão, com a ocorrência de 16 ataques – cinco destes levados a cabo por bombistas suicidas (sendo pelo menos três dos perpetradores mulheres); três ataques onde as bombas foram dissimuladas em malas ou sacos; um ataque em que o engenho explosivo foi escondido por baixo de um banco; e sete bombas em que se desconhece com exatidão o método de dissimulação utilizado. Dos restantes ataques registados contra o sistema de transporte do metropolitano, dois recorreram a agentes NRBQ (gás *sarin* e gás lacrimogéneo); dois fizeram recurso a armas brancas (facas, neste caso); e dois casos trataram-se de ataques incendiários.

### 3.2. Desordem Pública

Para entendermos o conceito de desordem pública, achamos pertinente começar por abordar o que é a ordem pública. De um ponto de vista jurídico esta pode ser considerada como “limite e (...) garantia da ordem constitucional democrática: direitos apenas podem sofrer limites em nome da ordem pública, quando tal seja exigido pela preservação da ordem constitucional democrática; (...) não podem ser exercidos em liberdade e igualdade sem ordem pública” (Miranda, 1994, p. 5).

A manutenção da ordem pública é uma atribuição do Estado e da polícia, tendo esta como fim garantir ou repor as condições indispensáveis ao regular funcionamento das instituições e da legalidade democrática e ao exercício dos direitos e liberdades fundamentais dos cidadãos, sendo que um dos aspetos em que a manutenção da ordem pública se pode subdividir é na segurança e proteção de certas instalações ou infraestruturas (Oliveira, 2015). De acordo com um modelo de desordem proposto pelo *College of Policing* (CoP), do Reino Unido (College of Policing, 2014), considera-se que tensão e desordem são passíveis de se gerar em qualquer comunidade ou grupo de

peças – sendo o metro uma infraestrutura frequentada por milhares de pessoas diariamente e que junta grandes multidões é, sem dúvida, um ambiente propício a que tal aconteça. O esquema seguinte sintetiza os vários níveis de escalamento da desordem:



**Figura 4.** Modelo de Desordem. Fonte: adaptado de College of Policing (2014).

A desordem pode então ser definida como um estado no qual a tensão passa à forma de ação, de forma isolada ou continuada, causando disrupção, danos ou violência, podendo ser gerada a partir de um único evento ou de uma série de incidentes que vão acumulando a pressão até ao ponto de rutura (College of Policing, 2014). Ou ainda, de forma mais simplificada, “quando a prática de atos violentos substitui a irritação e, podem produzir danos, ferimentos, morte” (Felgueiras, 2009, p.144). Passando ao estado de desordem grave a diferença será o aumento da violência nos comportamentos, podendo assumir a forma de protesto violento, motim, danos, pilhagem ou até a utilização de armas (College of Policing, 2014).

Assim, nesta categoria de ameaças e com base no Modelo de Planeamento de Segurança do IPO<sup>13</sup> (UNICRI, 2007), iremos considerar para este estudo vários tipos de perturbação que entendemos poderem enquadrar-se no contexto do metropolitano e cuja ocorrência poderia constituir uma disrupção do sistema, nomeadamente: lutas, rixas, vandalismo, disrupção da infraestrutura (do metro em si, com danos materiais), ocupação de áreas restritas ou grupos violentos de adeptos desportivos.

Um aspeto propício a originar situações de alto risco são os elevados níveis de concentração de pessoas, sendo que “o aumento do número de pessoas presentes num determinado local representa, só por si, um aumento do nível de risco para a segurança

<sup>13</sup> International Permanent Observatory on security during major events

peçoal de cada participante na multidão” (Felgueiras, 2015, p. 8). Quanto mais pessoas se encontram num determinado espaço, menor o designado “espaço vital” necessário a cada uma delas, sendo que a partir de um determinado nível de concentração, é atingida uma densidade perigosa – que corresponde, para situações estáticas, a exceder as quatro pessoas por metro quadrado (Felgueiras, 2015).

Estes níveis de concentração são recorrentes em transportes públicos, não sendo o metropolitano uma exceção. Este excesso de lotação, para além de ocorrer durante as horas de ponta, assume ainda maiores dimensões quando ocorrem grandes eventos (por exemplo, a *Web Summit*<sup>14</sup>), datas especiais (como a passagem de ano<sup>15</sup>) ou jogos de futebol (onde, para além do problema da grande afluência ao metro, existe ainda um maior risco de desordem devido aos grupos de adeptos desportivos, o que implica a implementação de policiamento específico para esse tipo de ocasiões). A densidade perigosa comporta grandes problemas para a “circulação e saída de uma multidão de um determinado espaço” (Felgueiras, 2015, p. 11), nomeadamente se houver necessidade de evacuar a infraestrutura por motivos de segurança. Considerando que nos “últimos 25 anos, à escala global, os principais incidentes/acidentes com multidões, revelam que a principal causa de morte está relacionada com a densidade perigosa” (Felgueiras, 2015, p. 9), consideramos que esta constitui uma ameaça que não pode ser descartada ao estudar o metro.

### 3.3. Crime

O crime é um fenómeno que existe em todo o mundo, podendo manifestar-se de forma mais ou menos grave, mais ou menos violenta, mas tratando-se de uma realidade sempre presente, com que as pessoas foram obrigadas a aprender a lidar e a tolerar. Segundo Durkheim (2007), este é um facto social normal – algo que acontece em todas as sociedades – e não uma patologia, necessário à vida social. Este autor considerava um “facto social toda a maneira de fazer, fixada ou não, suscetível de exercer sobre o indivíduo uma coerção exterior; ou ainda, toda maneira de fazer que é geral na extensão de uma sociedade dada e, ao mesmo tempo, possui uma existência própria, independente das suas manifestações individuais” (Durkheim, 2007, p.13). Acreditava que o crime mostrava que o meio social se mantinha aberto a alterações, logo era útil “pois as condições de que

---

<sup>14</sup> <https://www.cmjornal.pt/sociedade/detalhe/metro-reforca-apoio-e-apela-a-compreensao-durante-a-web-summit>. Consultado a 20/04/2018

<sup>15</sup> <http://www.metrolisboa.pt/blog/2017/12/28/metro-aberto-toda-noite-da-passagem-ano/>. Consultado a 20/04/2018

ele é solidário são elas mesmas indispensáveis à evolução normal da moral e do direito” (Durkheim, 2007, p.71).

Em qualquer coletividade é necessário existirem normas para que a convivência humana decorra pacificamente, o que não significa que estas sejam sempre cumpridas. Pelo contrário, é comum que as normas sejam violadas, sendo que todas as pessoas, em algum momento da sua vida, já quebraram alguma regra – uns de forma mais grave que outros, uns que violaram normas na forma de lei, outros não – mas faz parte da condição humana que tal aconteça. As normas são as “regras de comportamento que refletem ou incorporam os valores de uma cultura, prescrevendo um determinado tipo de comportamento, ou proibindo-o, (...) são sempre apoiadas por sanções de um tipo ou de outro, que variam entre a desaprovação informal, o castigo físico ou a execução” (Giddens, 2008, p. 698).

Considera-se normal que as normas sob forma de lei sejam violadas – é normal “que haja uma criminalidade, contanto que esta atinja e não ultrapasse, para cada tipo social, certo nível” (Durkheim, 2007, p. 67). A convivência com o crime leva a que haja uma permanente prevenção e combate por parte das forças e serviços de segurança para manter o máximo de segurança possível nas comunidades.

Enquadrando este fenómeno na realidade portuguesa, podemos afirmar que Portugal é um dos países mais seguros do mundo, encontrando-se em terceiro lugar dos 163 países considerados no *ranking* do *Global Peace Index*<sup>16</sup>. No período compreendido entre 2008 e 2016, de acordo com os dados disponibilizados pela Direção-Geral da Política da Justiça (DGPJ)<sup>17</sup>, no nosso país verificou-se uma diminuição da criminalidade, sendo que tal pode ser constatado na figura apresentada no Apêndice 2, que esquematiza essa evolução. Muitas vezes estas flutuações nos números de crimes registados não refletem com exatidão o que acontece na realidade, pois não têm em conta o impacto de mudanças legislativas, descriminalizações, amnistias, cifras negras, entre outros fatores de relevo. No entanto, constituem um ponto de partida para que possamos entender melhor a realidade criminal portuguesa, na qual se insere a presente investigação.

Não obstante todas as possíveis inexatidões referidas, segundo os números oficiais disponibilizados, ao nível nacional (continente e ilhas) a criminalidade diminuiu de 410.117 crimes, em 2008, para 327.919 crimes, em 2016. Ou seja, depreende-se que houve um decréscimo de 82.198 crimes no período de nove anos (cerca de 20%). Ainda de referir que o número de crimes registado em Lisboa – local onde se situa a infraestrutura em estudo – no ano de 2008, era de 113.669. Esse número decresceu para um total de 85.375

---

<sup>16</sup> Dados retirados de: <http://visionofhumanity.org/indexes/global-peace-index/>. Fonte consultada a 22/01/2018.

<sup>17</sup> Dados retirados de: <http://www.siej.dgpj.mj.pt/> (Estatísticas Oficiais da Justiça – Direção-Geral da Política da Justiça). Fonte consultada a 18-01-2018. Ainda não estão disponíveis os dados relativos ao ano de 2017.

crimes, em 2016, sendo este o distrito com criminalidade mais elevada em comparação com os restantes distritos de Portugal, seguindo-se-lhe o do Porto, segundo mais representativo, onde houve um decréscimo de 66.035 crimes, no ano de 2008, para 57.085 crimes, em 2016. Ao nível nacional, a tendência de diminuição pode ser verificada se considerarmos apenas a área de responsabilidade da PSP<sup>18</sup>, na qual se denota um decréscimo de 215.207 crimes, em 2008, para 172.050 crimes, em 2016 (houve uma descida de 43.157 crimes no total – aproximadamente 20%, uma vez mais).

Segundo um estudo efetuado pela RAILPOL<sup>19</sup> em 2011, relativo ao crime ao nível europeu em ambiente ferroviário, concluiu-se que o fenómeno criminal que mais está presente é, sem dúvida, o furto. A este, seguem-se os danos nas infraestruturas (que incluem *graffiti*, vandalismo e sabotagem) e em terceiro lugar o crime violento (roubo, por exemplo) e a migração (fenómeno mais associado aos comboios, nomeadamente nos que fazem ligações internacionais e que são utilizados por migrantes ilegais para se deslocarem). Alguns factos também apurados neste estudo afirmam que: relativamente à posse de armas, apenas 6 em cada 10.000.000 pessoas transportavam consigo armas (poucas destas sendo armas de fogo); a violência contra polícias e contra funcionários ferroviários aumentou significativamente (entre 2009 e 2011) – 27,8% e 16,7% respetivamente; os casos relacionados com droga seriam numa proporção de 2,7 casos em cada 1.000.000 passageiros (RAILPOL, 2011).

Um outro problema que se encontra muito associado à infraestrutura do metropolitano é o *graffiti*. Estes atos podem assumir a forma de crime segundo os artigos: 191.º - Introdução em local vedado ao público; 212.º - Dano; 213.º - Dano qualificado; e 290.º - atentado à segurança de transporte rodoviário (no caso do metro), todos do Código Penal. Apesar de muitas vezes ser desvalorizado, o *graffiti* é um problema ao qual estão associados elevados custos, tanto ao nível de limpeza como de prevenção. No entanto, sendo muitas vezes enaltecido pelos órgãos de comunicação social e pela indústria cinematográfica como sendo uma forma de arte, tal contribui ainda mais para a sua expansão. Este fenómeno não só gera uma aparência de decadência e aumenta o sentimento de insegurança, como muitas vezes está relacionado com outros problemas de criminalidade (vandalismo, furtos, gangues, etc.). Existem várias formas de *graffiti*:

---

<sup>18</sup> Em termos de representatividade, a PSP tem um peso de aproximadamente 50% do registo total da criminalidade a nível nacional, sendo que na restante metade se inserem os crimes da responsabilidade da GNR, PJ, PJM, SEF, ASAE, PM, Autoridade Tributária e Aduaneira, Inspeção de Jogos e Guarda Florestal.

<sup>19</sup> European network of Railway police forces: "RAILPOL é uma rede internacional das organizações responsáveis pelo policiamento ferroviário nos Estados-Membro da UE. O objetivo é melhorar e intensificar a cooperação internacional das polícias responsáveis pelas áreas ferroviárias na Europa, prevenir ameaças e garantir a efetividade de medidas contra crime transfronteiriço. Dentro da RAILPOL existem vários grupos de trabalho ativos, como o de contra terrorismo, crime, acidentes ferroviários e ordem pública" (RAILPOL, 2011, p. 2).

associadas à atividade de gangues, como forma de desafio às autoridades, como forma de ganhar notoriedade ou prestígio, com motivações ideológicas, com motivações artísticas, ou apenas como “brincadeira” entre jovens (estes últimos constituindo incidentes isolados, muitas vezes associados ao consumo excessivo de bebidas alcoólicas) (Weisel, 2002).

Infelizmente, apesar dos perigos que comportam para os próprios jovens adeptos desta forma de vandalismo (por alguns denominada de *arte urbana*) – por exemplo, a morte de um rapaz de 21 anos, a 20 de janeiro deste ano, em consequência de uma queda de uma claraboia, quando se encontrava com um amigo a *grafitar* o edifício do metro de Sete Rios<sup>20</sup> – é nossa opinião que os casos de intrusão com este intuito podem ter subjacente um significado muito mais gravoso do ponto de vista securitário.

#### 4. Vulnerabilidades

Relativamente a infraestruturas, de acordo com Fernandes, uma vulnerabilidade é a “condição, estado ou característica da IE [infraestrutura], dos ativos ou das missões, que diminui ou degrada a capacidade de resistência da IE e do seu sistema de segurança relativamente a ações hostis” (*cit in* Reis, 2015, p. XIV).

Numa avaliação de risco, a avaliação das vulnerabilidades é uma etapa de crucial importância e que implica uma análise cuidada e detalhada que deve observar vários passos. Por vulnerabilidade entende-se “fraqueza que pode ser explorada por um agressor para tornar um alvo suscetível de danos que lhe são prejudiciais” (FEMA 452, 2005, p. 3-1), devendo ser feita a sua avaliação em função das ameaças identificadas para o ativo em causa. O levantamento de vulnerabilidades deve ser realizado de forma localizada, ou seja, para avaliar todas as vulnerabilidades do metropolitano de Lisboa tal deveria fazer-se cenário a cenário.

Em tal avaliação de vulnerabilidades dever-se-á ter por base, para além da já referida identificação prévia das ameaças, o nível de proteção que pretendemos alcançar, tendo em conta a aceitação do risco que consideramos adequado e o conhecimento de quão crítica é a infraestrutura que pretendemos proteger. Para tal, teria de se constituir uma equipa para a realização desse trabalho, que iria avaliar a infraestrutura no local e com recurso a investigação de várias informações e documentos, fazendo um posterior relatório onde é determinado o nível (dentro de uma escala pré-definida) de cada vulnerabilidade identificada (FEMA 452, 2005). Não é, contudo, nosso objetivo apresentar uma avaliação deste cariz.

---

<sup>20</sup> Dados retirados de <https://www.dn.pt/portugal/interior/graffiter-morre-em-queda-de-claraboia-em-sete-rios-9063022.html>. Fonte consultada a 30/03/2018.

Quando se encara a proteção de um local como o metro, uma das primeiras preocupações que se deve ter é refletir sobre o que é que o público em geral sabe relativamente às vulnerabilidades da infraestrutura em causa, o que é que é do conhecimento do cidadão que possa ser usado contra si, sendo que se deve considerar esta segurança do ponto de vista físico, da informação, e do fator humano (os funcionários do metropolitano e o pessoal que trabalha na área da segurança devem estar cientes dos riscos e sensibilizados para a adoção de uma atitude de prevenção de forma a que o fator humano não represente uma vulnerabilidade) (NaCTSO, 2017).

Para uma avaliação de vulnerabilidades eficaz devem ser seguidos certos passos, alguns deles de crucial importância, como a realização de várias deslocações ao local e de reuniões com as pessoas responsáveis pela infraestrutura (nas suas diferentes valências), a análise de informações relativas ao objeto avaliado, e a revisão de documentos chave (como planos de emergência, plantas do local, relatórios, etc.) (FEMA452, 2005). Deve ainda ser elaborado um portefólio relativo ao processo de avaliação de vulnerabilidades, no qual se deve incluir:

- “Agenda de avaliação (...);
- Avaliação de informação de base (...);
- Pontuação das ameaças [atribuição de uma classificação] (...);
- Pontuação do valor do ativo [atribuição de uma classificação] (...);
- Documentos chave (como plantas, procedimentos e normas internas) (...);
- Procedimentos de emergência (...);
- Lista de vulnerabilidades a avaliar, da infraestrutura (...);
- Matriz de avaliação de riscos (...);
- Priorização das observações a realizar (...);
- Base de dados da avaliação de risco” (FEMA452, 2005, p. 3-11).

Após as vulnerabilidades terem sido identificadas impõe-se a necessidade de lhes atribuir um grau, o que poderá ser feito de acordo com a tabela apresentada no Anexo 3, a partir das fraquezas identificadas – fraquezas essas que incluem a “falta de redundâncias que tornam o sistema da infraestrutura operacional após um ataque” (FEMA 452, 2005, p. 3-13). Devem-se considerar certos quadros de análise na avaliação das vulnerabilidades existentes: segurança do perímetro (barreiras físicas, iluminação, sistemas de CCTV, etc.); segurança dos acessos (controlo de entradas e saídas de pessoas, correio, entre outros aspetos); segurança no interior da infraestrutura (por exemplo, identificação de funcionários e utilizadores do serviço); planos de segurança (partilha de informação, treino, etc.) (FEMA 386-7, 2003).

## CAPÍTULO II – COMPORTAMENTOS DE RISCO NO METROPOLITANO DE LISBOA

### 1. COMPORTAMENTOS DE RISCO

A abordagem da temática dos comportamentos de risco pode ser feita sob dois prismas opostos, pois estes podem ser entendidos enquanto os comportamentos que alguém adota e que põem em risco a própria segurança; ou os comportamentos que os outros demonstram e que indiciam condutas que poderão pôr em risco a vida ou integridade física/psicológica/financeira de terceiros. Ou seja, a esta segunda perspetiva (e consequentemente, ao nosso objeto de estudo) encontra-se associada a noção de ação hostil. Este conceito, segundo a doutrina em vigor na PSP, pode definir-se como uma “ação desencadeada por um ator ou conjunto de atores, dirigida a um determinado ativo e que tem por objetivo a alteração do *status quo* (a produção de dano(s) ou a obtenção de uma dada vantagem – pessoal, material, moral, reputacional)” (Direção Nacional da PSP, 2015).

De acordo com uma definição apresentada por Trimpop (1994, p. 9), “adotar um comportamento de risco (*risk taking*) é qualquer comportamento controlado, conscientemente ou inconscientemente, com uma perceção de incerteza acerca do seu resultado, e/ou acerca dos seus benefícios ou custos para o seu bem-estar físico, económico ou psicossociológico, ou o de terceiros”.

Para efeitos do presente estudo definimos comportamentos de risco da seguinte forma: “comportamento ou comportamentos declarados, simulados, ou dissimulados, protagonizados por uma ou mais pessoas, que visam provocar a disrupção, de forma permanente ou temporária, de um sistema: comunidade, infraestrutura ou serviço” (L. G. Pais e S. Felgueiras, comunicação pessoal, 22 de março de 2018).

Relativamente à gestão de riscos na administração de uma infraestrutura, existem vários aspetos a ter em consideração, principalmente no que diz respeito ao fator humano. Para o desenho eficaz de um sistema de segurança é preciso considerar as limitações e erros humanos que lhe estão associados. Estes podem ser abordados do ponto de vista psicológico comportamental, cognitivo (informação) e natural (orgânica), sendo que na perceção imediata (memória primária humana) apenas se consegue memorizar um máximo de sete itens, sem associação entre si. Para além desse número (sete itens), a quantidade de itens memorizados vai depender das associações que são estabelecidas entre os mesmos (Portela, 2014). Consequentemente, é importante delimitar e definir elementos chave aos quais as pessoas que trabalham na área de segurança devem estar atentas e os quais devem associar a potenciais comportamentos causadores de risco para aquilo que se encontram a proteger.

Existem certos princípios de eficiência na gestão de riscos que devem ser adotados por parte de quem concebe um sistema de segurança. Deve prevalecer uma mentalidade de apenas focar os esforços de proteção contra os riscos mais relevantes e necessários, isto porque todas as atividades também comportam riscos menores, sendo impossível cobrir todos estes também (Portela, 2014). Seguidamente, deve predominar um princípio de simplicidade, “quanto menos pessoas envolvidas, quanto menos automação, quanto menos variações, quanto menos procedimentos, quanto menos palavras para comunicar” (Portela, 2014, p. 64) menor será a margem para o erro humano. Também a utilização de regras, indicações, diretrizes, alarmes e outros textos usados na comunicação deve ser feita da forma mais concisa possível, diminuindo eventuais confusões e aumentando a sua eficiência. Deve, ainda, haver cuidado para evitar tratar os procedimentos de segurança como sendo leis, ou seja, absolutos e definitivos. Pelo contrário, deve prevalecer uma atitude de humildade, reconhecendo as próprias falhas, e revendo todos os mecanismos, procedimentos e medidas de segurança implementadas de forma regular (Portela, 2014).

De acordo com Conner (2001), numa análise feita a partir do ponto de vista policial relativamente às interações com indivíduos no decorrer do seu serviço, existem três grandes categorias de sinais preditivos de risco na aparência e comportamento das pessoas, para os quais se deve estar especialmente desperto: visuais; verbais; alterações comportamentais. Os primeiros consideram-se visuais por poderem ser identificados pelo polícia através da visão, especificamente na observação da cara, pescoço, mãos, dos movimentos corporais, da aparência e dos padrões de comportamento num grupo do sujeito em causa. Nos sinais verbais este autor inclui frases e sons, tanto pelo conteúdo que é expressado como pela forma como é transmitido (ou seja, já é necessário um certo grau de interação com a pessoa, para identificar anomalias no discurso ou na forma de comunicação). Nas alterações comportamentais insere a forma como o comportamento de um indivíduo se vai alterando ao longo do tempo e como as mudanças registadas podem indicar um risco de ataque maior ou menor (Conner, 2001).

Partindo da compilação de sinais indicados por Conner (2001) e enquadrando-os com uma classificação ligeiramente diferente, onde consideramos as categorias: “sinais visuais”, “comportamentos verbais” e “comportamentos não-verbais”, apresentamos na tabela abaixo uma síntese de alguns indícios que consideramos deverem ser objeto de particular atenção e que possam sugerir, por exemplo, a adoção de condutas criminais ou desordeiras num contexto como o metropolitano de Lisboa, ou de possíveis situações de ataque. Porém, é muito importante ter presente o facto de que um sinal isolado pode não significar nada, ou que a pessoa pode adotar um comportamento desviante por qualquer outra razão válida que não comporte qualquer perigo. A conjugação de vários sinais, bem

como a reação da pessoa após ser abordada – daí a grande importância da existência de um policiamento proativo – normalmente são os fatores determinantes para a identificação de comportamentos suspeitos.

SINAIS VISUAIS	COMPORTAMENTOS VERBAIS	COMPORTAMENTOS NÃO-VERBAIS
Sobranceiras franzidas	Discurso alto, agudo e de cadência rápida	Posição desafiadora (olhos nos olhos, frente a frente)
Olhar penetrante, reptiliano	Acelerar o discurso e subir de tom	Perscrutar o ambiente em volta em estado de alerta
Dentes cerrados	Desafiante ou insultuoso	Passar do estado aparentemente calmo para tenso
Lábios comprimidos	Exigente ou ameaçador	Inquietação; andar de um lado para o outro
Narinas dilatadas	Ignorando ou contestando diretivas e limites	Constante atividade sem um objetivo
Cara transpirada, vermelha ou pálida	Discurso desorganizado, desconexo ou bizarro	Dar mostras de distração
Maxilar e pescoço contraídos	Respostas de “sim” ou “não” com pouca atenção à conversa	Contacto visual indireto no início e progressivamente mais direto
Punhos cerrados e mãos transpiradas	Silêncio pouco usual	Sacudir ou rodar os ombros
Atavio e forma de vestir	Capacidades verbais debilitadas ou limitadas	Gesticular agressivamente
Aparência desleixada, adoentada	Afirmações ou ameaças de vingança, violência ou suicidas	Tremores; estremecimentos

**Figura 5.** Sinais de Risco. Fonte: adaptado Conner (2001).

Apesar de normalmente a verificação de vários destes sinais indiciar um risco maior, nalgumas situações há certos padrões de comportamentos em que a diminuição dos indicadores identificados pode ser, por si só, um sinal alarmante e poderá indicar um aumento do risco imediato (Conner, 2001).

Se alguém se encontra num sítio com intenções ilegítimas, o mais provável será espelhar no seu comportamento certos sinais resultantes do *stress*, indícios estes que podem ser evidenciados ou potenciados por determinados “estímulos”, como é o caso de ser confrontado com a abordagem de um polícia. Na abordagem de uma pessoa, durante o seu discurso, há certos sinais para os quais podemos estar despertos por poderem indicar que a pessoa está a mentir. Um observador experiente poderá detetar certas micro expressões no rosto do sujeito com quem está a interagir que contrariem o que estiver a dizer nesse momento, bem como outros indícios – como suor, face corada ou certos movimentos inconscientes (por exemplo, levar a mão à cara para coçar o nariz) ou ainda outros mais subtis (como a dilatação das pupilas) (Pease, 2009) – sendo também útil a existência de câmaras que permitam uma análise posterior, com mais detalhe, da interação. Para além de se analisarem as interações em retrospectiva, seria também extremamente útil para quem está no terreno a existência de um acompanhamento,

monitorização e comunicação em tempo real com os operadores das câmaras, para que estes pudessem orientar a sua atuação no local, direcionando a sua pesquisa de indícios, e para que lhes pudessem fornecer informações adicionais relativamente ao meio envolvente e a outras situações que possam estar a ocorrer em simultâneo (por exemplo, no caso da pessoa que estiver a ser abordada constituir uma distração suscitada de forma intencional com o intuito de afastar o foco da polícia de outra ação hostil em curso).

Comportamentos de risco que antecedem um ataque muitas vezes estão relacionados com uma fase preparatória da ação hostil principal, onde há um reconhecimento do local com o objetivo de “escolher um alvo; descobrir pontos fracos (vulnerabilidades); avaliar o nível e tipo de segurança; determinar o melhor método de ataque; determinar a probabilidade de sucesso; determinar a melhor altura para realizar o ataque” (NaCTSO, 2017, p. 117). Desta forma, são sinais de alarme a deteção de sinais como:

- Indivíduos a fazer perguntas e a tentar recolher informações relativamente à infraestrutura (nomeadamente quanto à sua segurança, por exemplo, localizar as câmaras de videovigilância e identificar pontos fracos);
- Alguém que esteja a observar com especial atenção e a vigiar o espaço (tirar fotografias, fazer filmes, desenhar esquemas e tirar notas);
- Tentar ocultar a sua identidade ou possuir documentos de identificação contrafeitos;
- Incidentes relacionados com falsos alarmes, que possam indicar testes à segurança do local, com a observação da respetiva resposta e procedimentos de atuação por parte do pessoal com funções de segurança;
- Identificação de danos recentes no perímetro ou quebras de barreiras de segurança (NaCTSO, 2014; NaCSTO, 2017).

## 2. FORMULAÇÃO DO PROBLEMA DE INVESTIGAÇÃO

Tal como é possível concluir através da retrospectiva realizada sobre os vários ataques terroristas perpetrados em metropolitanos desde 1998 – 21 no total, dez dos quais ocorridos nos últimos quatro anos – surge uma intensificação da necessidade de aumentar a proteção desta infraestrutura, entre outras, pela possibilidade de que possa vir a ser alvo de um ataque.

Na sociedade moderna, com a melhoria das condições da oferta do serviço do metro, cada vez mais pessoas aderem a este meio de transporte, sendo seguro afirmar que neste momento representa um papel extremamente importante na mobilidade dos cidadãos e na organização da vida da cidade. Apesar de já existir bastante literatura relativa à proteção de infraestruturas, à proteção de *soft targets* e à gestão do risco em geral, o metro de Lisboa nunca foi alvo de estudo segundo uma perspetiva de identificação de comportamentos de risco. O risco é uma área muito vasta e o foco nos comportamentos de risco é uma das estratégias mais importantes para o aumento da segurança de uma infraestrutura deste género, uma vez que pela sua natureza (proporcionar transporte de forma rápida e acessível dentro da cidade) e pelo fluxo de pessoas a que é sujeito diariamente, se torna pouco prático implementar medidas de controlo demasiado rígidas (iriam tornar o serviço demasiadamente lento).

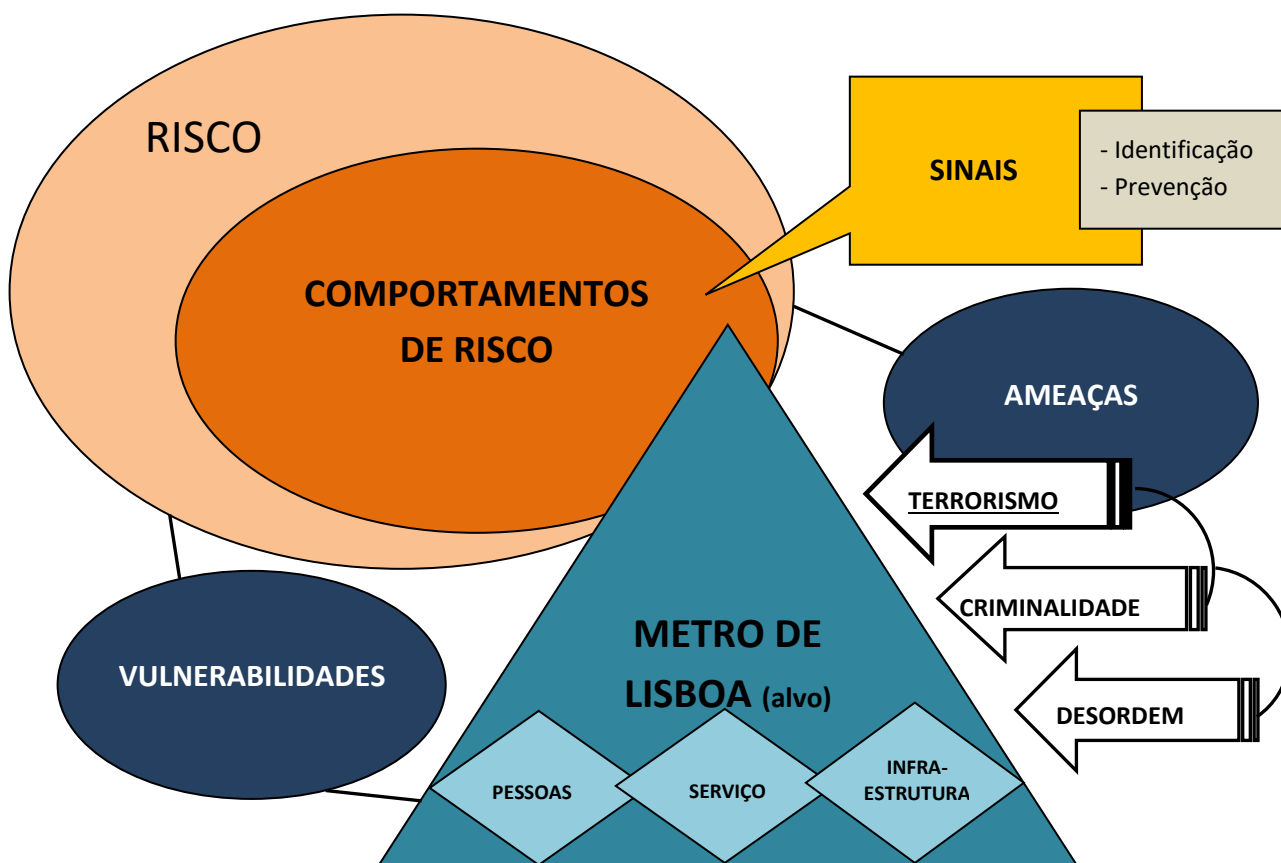
As melhores soluções no que toca a estes ambientes cingem-se à aplicação de medidas de Prevenção Criminal através do Design Ambiental (*Crime Prevention Through Environmental Design*, CPTED) – por exemplo, através da arquitetura das estações e acessos (de forma a facilitar a visibilidade ao pessoal que trabalha na segurança e a partir das câmaras de vigilância sobre os passageiros), boa iluminação, construção de abrigos resistentes a explosões (para onde as pessoas possam ser encaminhadas em caso de ataque em que não seja possível a sua evacuação imediata), caixotes do lixo que impeçam a dissimulação de engenhos explosivos no seu interior, entre muitas outras (Jenkins e Gersten, 2001) – e à mudança da cultura de segurança das pessoas.

A adoção de uma cultura de segurança passa pela sensibilização de todos – desde passageiros e funcionários, aos polícias e seguranças privados que atuam nesta área – para estarem alerta relativamente a comportamentos suspeitos que possam indiciar ações hostis, impondo-se também uma necessidade urgente de educar as pessoas quanto às atitudes que devem adotar perante vários cenários de risco, quer numa fase menos grave, de reconhecimento de comportamentos que considerem suspeitos, como após a ocorrência de um eventual ataque.

Os riscos que impendem sobre o metro, do ponto de vista de *security*, têm sempre por base comportamentos humanos, sendo que, se é nossa intenção atuar

preventivamente, é sobre este aspeto que nos devemos debruçar e onde devemos centrar os nossos esforços, pois uma identificação com antecedência dos mesmos (durante os atos preparatórios, por exemplo) e consequente atuação, pode ser suficiente para impedir a materialização da ação e fazer cessar o perigo. Seguindo a doutrina britânica, nomeadamente a apresentada pelo Gabinete Nacional de Segurança e Contra Terrorismo (NaCTSO, 2017) e pelo Centro para Proteção de Infraestruturas Nacionais<sup>21</sup>, as estratégias de proteção contra-ataques podem agregar-se em três princípios base e de fácil memorização na língua inglesa (*deny, detect, deter*):

- NEGAR aos atacantes oportunidades para ganhar conhecimento e informações que possam usar em seu benefício;
- DETETAR quando se encontram na fase preparatória de reconhecimento;
- DETER através da demonstração de uma segurança eficaz, promovendo assim o insucesso dos atacantes.



**Figura 6.** Modelo de Análise. Fonte: elaboração própria.

<sup>21</sup> Dados retirados de: <https://www.cpni.gov.uk/disrupting-hostile-reconnaissance> Fonte consultada a 30/03/2018.

Assim, é nossa intenção a aplicação de um modelo de análise que relacione as ameaças e vulnerabilidades sinalizadas relativamente ao alvo em estudo – o metropolitano de Lisboa – e as associe a comportamentos de risco específicos, de forma a facilitar a sua identificação e melhorar a prevenção no que toca à segurança desta infraestrutura e de todas as pessoas que utilizam o serviço.

“A tecnologia pode ser uma mais-valia na proteção destas áreas, mas nenhuma tecnologia irá resolver, por si só, o problema e eliminar todos os riscos. Deveremos tentar reunir experiências, técnicas e ferramentas inovadoras, incluindo protocolos e estruturas organizadas, que podem ajudar a definir um sistema de segurança em camadas” (Oliveira, 2018).

Tendo em conta o panorama atual de ameaças (terrorista, de desordem e de criminalidade) que impendem sobre a sociedade e, mais em concreto, sobre o metropolitano, impõe-se a necessidade de encontrar formas de exercer uma segurança eficaz que dirima as vulnerabilidades associadas a esta infraestrutura e, conseqüentemente, que diminua a probabilidade da materialização das mesmas no cenário em estudo. Nesta perspetiva, a de reforçar e melhorar a segurança pelo prisma da ação humana, ao invés de se apostar apenas na vertente tecnológica, pretendemos focar a nossa investigação numa estratégia para fazer face ao risco que impende sobre a infraestrutura do metro de Lisboa, mais especificamente aos comportamentos de risco, que caso sejam identificados atempadamente irão representar uma mais-valia crucial para a sua proteção. Deste modo, derivado de toda a componente teórica anteriormente aprofundada, definimos enquanto problema de investigação a seguinte questão:

Como identificar os primeiros sinais de comportamentos de risco, de forma a poder antecipar uma intervenção, no cenário do metropolitano de Lisboa?

Em consequência desta questão central, surgem outras perguntas associadas ao objeto de estudo às quais também procuramos dar resposta no decorrer da investigação, que passamos a enunciar:

- Quais os sinais que indiciam um potencial comportamento de risco?
- Quais os comportamentos de risco que impendem sobre esta infraestrutura?
- Que medidas e mecanismos podem ser implementados para identificar e intervir sobre esses sinais?

## CAPÍTULO III – MÉTODO

### 1. CARACTERIZAÇÃO DO TERRITÓRIO DE INVESTIGAÇÃO

As origens do metropolitano de Lisboa remontam a 1948, tendo sido inaugurado a 29 de dezembro de 1959 e constituindo a primeira rede de metropolitano do país. Ao longo dos tempos sofreu várias remodelações e extensões da área abrangida, acompanhando e contribuindo para a evolução da sociedade. Atualmente, é uma rede de transportes subterrânea com 44,2 km de extensão, constituída por quatro linhas (cada uma identificada por uma cor) e 56 estações<sup>22</sup>: Linha Azul – 18 estações; Linha Amarela – 13 estações; Linha Verde - 13 estações; Linha Vermelha – 12 estações (sendo algumas comuns a mais que uma linha).

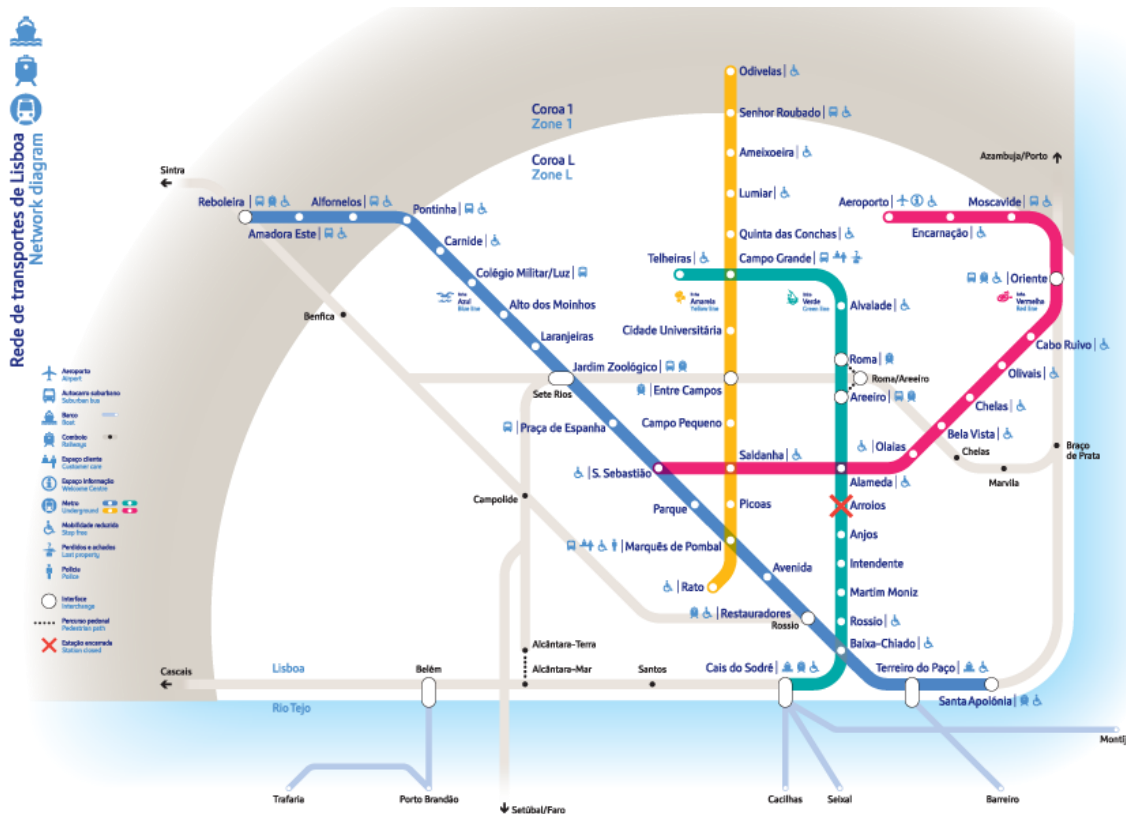
O serviço de transporte funciona entre as 06H30 e as 01H00, todos os dias, (incluindo fins de semana e feriados) e possui um sistema de videovigilância, implementado em 2001, com mais de 3000 câmaras, controladas a partir do Posto de Comando Central, onde está inclusivamente um elemento da PSP em permanência, para além do pessoal pertencente à empresa do metro e segurança privada contratada. A própria estrutura de construção das estações e acessos às plataformas, principalmente as mais recentes, estão desenhadas para serem funcionais de um ponto de vista da segurança, tanto na faceta de *safety* (capacidade de evacuação em casos de emergência, sistemas de ventilação, entre outros aspetos) como também, havendo cada vez mais essa preocupação, na vertente de *security*, tentando diminuir os locais onde eventuais indivíduos com intenções criminosas se possam ocultar ou onde possam deixar objetos escondidos sem que sejam detetados (A. Valente, comunicação pessoal, 04 de janeiro de 2018). Para além das estações e locais abertos ao público, esta infraestrutura possui várias áreas de acesso condicionado ou restrito (zonas técnicas) bem como dois locais de *back office* – os designados Parques de Material e Oficinas, que estão situados um em Calvanas e outro na Pontinha.

Todos os dias o metropolitano de Lisboa é frequentado por milhares de pessoas (tomemos como exemplo o ano de 2016, em que foram transportados cerca de 153,2 milhões de passageiros<sup>23</sup>), assumindo um papel de extrema importância no sistema de transportes da capital e tornando-se um alvo muito atrativo, por exemplo, para terroristas que queiram causar baixas acentuadas e um impacto de grande envergadura na sociedade.

---

<sup>22</sup> Apesar de a estação de Arroios se encontrar encerrada de momento, para remodelações, foi contabilizada.

<sup>23</sup> Dados retirados de: <http://www.metrolisboa.pt/empresa/o-metro-em-numeros/procura-do-metro/> Fonte consultada a 20/02/2018.



**Figura 7.** Diagrama da rede do Metro de Lisboa. Fonte: <http://www.metrolisboa.pt/viajar/mapas-e-diagramas/>. Consultado a 13/02/2018.

O policiamento realizado no metro está sob a responsabilidade da Divisão de Segurança a Transportes Públicos (DSTP), uma divisão policial de competência específica criada pela Portaria 1166/95, de 23 de setembro<sup>24</sup>, uma vez que entre as atribuições da PSP, explanadas na sua lei orgânica (Lei nº 53/2007, de 31 de agosto<sup>25</sup>), se define que lhe cabe “manter a vigilância e a proteção de pontos sensíveis, nomeadamente infraestruturas rodoviárias, ferroviárias, aeroportuárias e portuárias, edifícios públicos e outras instalações críticas” (art.º 3.º, n.º 2, alínea j)). Esta Divisão do Comando Metropolitano de Lisboa possui sete esquadras: a Esquadra do Metro (situada no Marquês de Pombal); a Esquadra da CP Monte Abraão; a Esquadra da CP de Oeiras; a Esquadra da Gare do Oriente, a Esquadra de Investigação Criminal (EIC), a Esquadra de Turismo e a Esquadra de Intervenção e Fiscalização Policial (EIFP). A área do metropolitano é da responsabilidade da Esquadra do Metro, atuando também nesse espaço a EIFP, em apoio ou patrulhamento, com as Equipas de Intervenção Rápida (EIR), e ainda a EIC.

Os agentes que trabalham nesta infraestrutura, durante muitos anos, não possuíam qualquer formação específica para trabalhar neste ambiente; porém, desde 2015, foi

<sup>24</sup> Diário da República n.º 221/1995, Série I-B de 1995-09-23.

<sup>25</sup> Diário da República n.º 168/2007, Série I de 2007-08-31.

implementado um Curso de Segurança a Transportes Públicos, criado pela Divisão. Trata-se de um curso multidisciplinar com vários formadores externos (Infraestruturas de Portugal, CP e Metro Lisboa) e que abrange diversos temas relacionados com a especificidade deste serviço, sendo que uma das suas vertentes se foca na credenciação do efetivo policial para andar nos túneis do metro – algo extremamente importante para a sua segurança e de terceiros em possíveis intervenções. Para além deste curso, existe uma formação interna da PSP, relativa à deteção de comportamentos suspeitos, que está a ser dada ao efetivo da Divisão, sendo expectável que dentro de algum tempo todos os elementos a possuam.

## **2. MÉTODO DOS ESTUDOS EMPÍRICOS**

Uma etapa essencial para o desenvolvimento de qualquer estudo científico é a adoção de um método adequado, o qual traz não só validade ao estudo, como também credibilidade junto da comunidade científica, porque permite que este venha a ser replicado. Por definição, o método:

“procura traduzir uma conceção global de planeamento de uma investigação que compreende (...) um caminho de investigação apropriado e validado face a objetivos, meios, resultados esperados da mesma e contexto de implementação, incluindo a definição e operacionalização de conceitos e a formulação de hipóteses (...), o planeamento e concretização de uma ou mais técnicas e procedimentos” (Santo, 2010, p. 13).

No presente estudo procedeu-se a uma triangulação de métodos, que consiste na conjugação de diferentes perspetivas metodológicas sobre um mesmo objeto de estudo com o intuito de responder às perguntas de investigação definidas, promovendo uma investigação mais rica e completa do que utilizando apenas um método (Flick, 2009). “As diferentes perspetivas metodológicas complementam-se entre si no estudo de um problema, sendo tal concebido como a compensação complementar das fraquezas e pontos cegos de cada método individualmente” (Flick, 2009, p.26).

### **2.1. Estudo 1**

## **Participantes**

Foram entrevistadas duas pessoas, sendo uma delas o diretor da área da segurança da empresa do Metro de Lisboa (Sujeito A), e a segunda um Oficial da PSP, que é o responsável policial máximo pela segurança da infraestrutura em causa (Sujeito B). Ambos são do sexo masculino, um com 60 e outro com 44 anos, ambos com uma vasta experiência profissional na área em que desempenham funções.

## **Corpus**

Sendo que “o *corpus* é o conjunto dos documentos tidos em conta para serem submetidos aos procedimentos analíticos” (Bardin, 2011, p. 122), o *corpus* deste trabalho resulta da informação obtida através das entrevistas realizadas.

## **Instrumentos**

O instrumento de recolha de dados utilizado neste estudo foi a entrevista. Este trata-se de um instrumento muito utilizado, que permite a interação do investigador com pessoas detentoras de um elevado conhecimento sobre o objeto de estudo (tratando-se, neste caso, de entrevistas a informadores qualificados), cujas perspetivas e interpretações apresentam um grande valor acrescentado à investigação. Este método de recolha de informação facilita o acesso a conhecimento e elementos de reflexão muito ricos, permitindo que o “interlocutor aceda a um grau máximo de autenticidade e profundidade” (Quivy e Campenhoudt, 2005, p. 192).

Quanto à forma como são obtidas, as entrevistas podem ser caracterizadas segundo a sua estrutura (enquanto estruturadas, semiestruturadas ou não estruturadas) e diretividade (diretivas, semidiretivas ou não diretivas). Na nossa investigação as entrevistas efetuadas foram semiestruturadas, a partir de um guião previamente elaborado, mas onde é possível acrescentar ou eliminar perguntas conforme o decorrer da entrevista e as respostas do entrevistado (Santo, 2010); e conduzidas de forma semidiretiva, sendo as perguntas abertas e permitindo-se ao entrevistado que fale abertamente e exponha o seu raciocínio e conhecimento da forma que mais lhe convier, cabendo apenas ao interlocutor redirecioná-lo caso este comece a afastar-se do objetivo do estudo (Quivy e Campenhoudt, 2005).

O instrumento de análise de dados utilizado para trabalhar a informação obtida através das entrevistas foi a análise de conteúdo. Esta consiste no “conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/receção

(variáveis inferidas) destas mensagens” (Bardin, 2011, p. 44). Foi realizada uma análise de conteúdo onde, segundo Bardin (2011), se procura descobrir núcleos de sentido que podem ter significado para o objeto de estudo, mediante uma posterior análise da frequência com que surgem na comunicação, ou mesmo pela sua presença ou ausência no decorrer da investigação.

### **Procedimento**

Para a entrevista realizada ao diretor da segurança do Metro de Lisboa foi estabelecido um contacto inicial via correio eletrónico, sendo agendada uma reunião com o mesmo, durante a qual ocorreu a entrevista. Posteriormente, foi realizada uma análise de conteúdo temática da informação obtida.

Na realização da entrevista ao Oficial de Polícia foi requerida a necessária autorização à Direção Nacional da PSP, após obtenção da qual foi marcado um encontro com o elemento policial em causa. Com autorização do sujeito entrevistado, foi realizado o registo áudio da entrevista que, posteriormente foi transcrito. Na análise de conteúdo efetuada à transcrição da entrevista foi elaborada uma grelha categorial (Apêndice 3), sendo que algumas das categorias foram teoricamente derivadas, enquanto outras foram definidas em consequência do conteúdo examinado. De forma a realizar esta análise procedeu-se à desconstrução da informação recolhida, sendo retirados excertos correspondentes a ideias consideradas relevantes para o objeto de estudo (as unidades de registo), organizados e agrupados nas categorias definidas.

## **2.2. Estudo 2**

### **Corpus**

No segundo estudo, também de natureza qualitativa, os dados foram recolhidos através da técnica de observação, mediante diversas deslocações à infraestrutura do Metro de Lisboa, tanto através da circulação pelas zonas abertas ao público, juntamente com todos os restantes utilizadores deste serviço de transportes, como através de visitas guiadas a determinadas áreas de *backoffice*.

### **Instrumentos**

O instrumento de recolha de dados utilizado neste segundo estudo foi, tal como anteriormente referido, a observação. “Os métodos de observação direta constituem os únicos métodos de investigação social que captam os comportamentos no momento em que eles se produzem e em si mesmos, sem a mediação de um documento ou de um

testemunho” (Quivy e Campenhoudt, 2005, p. 196). A observação feita no local de estudo é uma parte extremamente importante da investigação, uma vez que confere ao investigador uma compreensão mais profunda do cenário que se encontra a estudar e permite-lhe recolher informação que de outra forma não seria possível. “As reflexões do investigador sobre as suas ações e observações no terreno, as impressões, irritações, sentimentos, e por aí fora, tornam-se em dados por si mesmo, formando parte da interpretação” (Flick, 2009, p. 16). Relativamente à análise dos dados obtido por esta via, recorreu-se ao instrumento de análise de conteúdo temática.

## **Procedimento**

Durante a investigação foram realizadas várias deslocações (na qualidade de utilizador do serviço) pela rede do metropolitano, passando por várias estações e tomando especial atenção a aspetos relacionados com a segurança do local, com características dos transeuntes e com a disposição do espaço, sendo tomadas notas acerca do que era observado.

Foi realizada uma visita (no dia 04 de janeiro de 2018), acompanhada pelo diretor da área da segurança da empresa do Metro de Lisboa, ao Posto de Comando Central do metropolitano, onde é gerida a sua atividade: onde controlam todos os comboios e linhas, o fornecimento de eletricidade do serviço, a estação de videovigilância, os sistemas de comunicação para toda a rede, entre outros aspetos.

Procedeu-se ainda a uma visita guiada (no dia 05 de janeiro de 2018) às instalações do Parque de Material e Oficinas (PMO3), sito na Pontinha, onde é feita toda a manutenção dos comboios e carruagens, a sua reparação em caso de avaria, onde permanecem quando não estão em circulação, onde se fazem testes de funcionamento dos mecanismos dos comboios e onde se tratam de vários outros aspetos técnicos.

## **2.3. Estudo 3**

### **Corpus**

O *corpus* do terceiro estudo é constituído por duas componentes diferentes: pelos materiais formativos de um curso existente na PSP, sobre Técnicas de Detecção e Abordagem Preventiva; e, por um guia elaborado pelo *Department of Homeland Security* dos Estados Unidos da América sobre estratégias na área de prevenção do terrorismo em meios de transporte coletivos terrestres (“*Mass Transit & Passenger Rail – Counterterrorism Pocket Guide*”). Refira-se que existe um vídeo formativo de treino

realizado pela *Transportation Security Administration*, direcionado para o cidadão (disponível no link: [https://www.tsa.gov/for-industry/firstobserver/training#quickset-first\\_observer\\_training\\_7](https://www.tsa.gov/for-industry/firstobserver/training#quickset-first_observer_training_7)), também sobre a identificação de atividades terroristas em meios de transporte. Neste último é desenvolvido um programa (designado *first observer plus*) com base em três princípios: “observar, avaliar e reportar”, que pretende incentivar uma colaboração orientada das pessoas com as autoridades na prevenção de ataques terroristas, através da identificação de comportamentos e sinalização de indicadores de risco.

### **Instrumentos**

Tal como já mencionado nos estudos 1 e 2, o instrumento de análise de dados utilizado foi a análise de conteúdo, neste caso sobre os referidos documentos de carácter prático, relativos à identificação de comportamentos suspeitos.

### **Procedimento**

Neste estudo procederam-se a várias leituras atentas dos documentos, tendo-se definido uma grelha categorial (Apêndice 5), sendo que algumas categorias foram teoricamente derivadas e outras foram definidas de acordo com o conteúdo do material analisado. Posteriormente, foram sendo incluídas as várias informações nas categorias onde melhor se considerou estarem enquadradas.

## **2.4. Estudo 4**

### **Corpus**

Este quarto estudo tratou-se de um estudo descritivo, realizado a partir de documentos *Excel* com o registo da criminalidade denunciada e inserida no Sistema Estratégico de Informação, Gestão e Controlo Operacional (SEI) da PSP, num período de cinco anos (entre 2013 e 2017).

### **Instrumentos**

À semelhança dos estudos anteriores, o instrumento de análise de dados utilizado foi a análise de conteúdo temática.

### **Procedimento**

Para este estudo, após a devida autorização da Direção Nacional para acesso aos dados em causa, foi efetuado um pedido de extração de dados criminais do SEI ao

Departamento de Informações Policiais (DIP) da PSP, relativo a todas as ocorrências registadas na infraestrutura do metropolitano de Lisboa (incluindo estações, acessos, comboios). Foram pedidas informações alusivas aos últimos cinco anos quanto ao local da ocorrência, à hora em que sucedeu, ao tipo e natureza do crime e ao *modus operandi* utilizado. Posteriormente, foi realizado um novo pedido (alusivo ao mesmo período de tempo), desta vez relativo à criminalidade registada na esquadra do metro (uma vez que a sua área de responsabilidade é efetivamente esta infraestrutura), acrescentando ainda (para além das categorias anteriormente requeridas) a classificação estatística dos crimes. Em conformidade com os pedidos realizados, foi recebido um primeiro ficheiro *Excel* com a listagem de todas as ocorrências que tiveram lugar em meios de transporte, e um segundo com toda a criminalidade registada na esquadra em questão (onde muitos dos crimes eram referentes a locais que não o metro).

Relativamente aos primeiros dados extraídos do SEI, começámos por verificar a existência de 45.320 registos no ficheiro *Excel* obtido. Aplicando o filtro na categoria “subtipo local”, para que obtivéssemos apenas os crimes ocorridos no metro de Lisboa, o número de entradas com as quais passámos a trabalhar reduziu para 1.179. No segundo ficheiro, onde constavam os dados extraídos do SEI relativos aos crimes registados pela Esquadra do Metro da DSTP, deparámo-nos com um universo inicial de 30.440 registos. Aplicando os filtros existentes na ferramenta *Excel*, seleccionámos apenas aqueles que tinham ocorrido na infraestrutura do metropolitano, reduzindo o número de entradas para 431, que posteriormente foram analisadas.

## **2.5. Estudo 5**

### ***Corpus***

Neste quinto e último estudo, o *corpus* foi constituído por notícias transmitidas, entre 1 de janeiro de 2015 e 20 de março de 2018, pelos três jornais diários nacionais: Diário de Notícias, Jornal de Notícias e Correio da Manhã, acerca de incidentes relacionados com o objeto de estudo (ataques terroristas envolvendo metropolitanos, ocorrências que paralisaram o metro de Lisboa).

### **Instrumentos**

Uma vez mais, recorreu-se à análise de conteúdo temática como instrumento de análise dos dados recolhidos.

## Procedimento

Para aceder às notícias que constituíram o *corpus* deste estudo foi inicialmente requerida uma autorização à Direção Nacional da PSP para, através da conta do Ministério da Administração Interna, se conseguir aceder à base de dados CISION, uma empresa americana que opera a nível mundial e que possui uma base de dados de meios de comunicação, serviços de distribuição, monitorização inteligente e uma plataforma de conteúdo de marketing e de análise dos *media*. Após a concessão de tal autorização, foi-nos dado acesso pelo Gabinete de Imprensa e Relações Públicas (GIRP), de forma a poder ser realizado o *clipping* de notícias sobre o metro. Para obter as notícias relacionadas com a nossa investigação recorreu-se à funcionalidade de “pesquisa avançada”, na qual foram aplicados os filtros relativos ao intervalo temporal a pretendido (tendo-se definido os últimos três anos – desde 2015 até à data da pesquisa), aos órgãos de comunicação social escolhidos para o estudo (na secção “imprensa”, selecionando os jornais já mencionados) e utilizando como palavras-chave: “ataque”, “terrorismo”, “metro”. Após uma leitura flutuante de todo o material recolhido chegou-se a um total de 50 notícias com referência a ataques terroristas envolvendo metropolitanos. Posteriormente, devido a um mau funcionamento da base de dados em causa, que impossibilitou a realização de pesquisas adicionais, recorreu-se às páginas de internet de cada um dos três jornais considerados neste estudo (<https://www.dn.pt/>; <https://www.in.pt/>; <https://www.cmjornal.pt/>), pesquisando, em cada uma delas ocorrências que relatassem paralisações do metro de Lisboa. Para tal recorreu-se às palavras-chave: “metro”; “parado”; “paralisação”; “incidentes”. Destas pesquisas fez-se uma seleção de 22 notícias que relatavam ocasiões nas quais o serviço do metro foi suspenso ou impedido. De entre as várias notícias obtidas, considerámos que apenas duas teriam relevância para o nosso objeto de estudo por poderem estar relacionadas com comportamentos de risco e indicadores que se enquadram nas fases preparatórias de ações hostis.

## CAPÍTULO IV – ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS

De forma a responder ao nosso problema de investigação, iremos tentar retirar contributos dos vários estudos realizados e conjugá-los de forma complementar, no sentido de conseguir extrair conhecimento prático que possa auxiliar quem se encontra no terreno a reconhecer comportamentos de risco e a atuar em tempo útil para impedir a concretização de ameaças. Assim, tendo sido focados vários aspetos relacionados com as características da infraestrutura, a segurança nela existente, os riscos que sobre si impendem, e os pontos de vista de pessoas com grande conhecimento sobre o ambiente em estudo, passamos a apresentar os resultados decorrentes desta investigação. Para melhor organizar este capítulo iremos seguir a ordem adotada na sustentação teórica da dissertação, também utilizada nas grelhas categoriais de análise de conteúdo, considerando assim os pontos: “risco”; “alvo”; “ameaças”; “vulnerabilidades”; e “comportamentos de risco”.

### RISCO

No que diz respeito a esta categoria, foi possível retirar diversos elementos relevantes das análises feitas nos cinco estudos, com maior incidência no terceiro. Vários aspetos relativos ao risco são destacados no curso de Técnicas de Detecção e Abordagem Preventiva ministrado aos elementos da PSP, nomeadamente uma particularidade já abordada no primeiro capítulo, que salienta a avaliação instintiva que o ser humano efetua ao se deparar com as mais variadas situações onde considera existir risco para a sua integridade (u.r.A1\_6.1 "Uma pessoa que caminha na rua à noite ao detetar um grupo de pessoas que se aproximam, inconscientemente, tenderá a efetuar o perfil do grupo"). Há, portanto, um processo de avaliação do risco que deve ser feito de forma sistemática, principalmente por quem trabalha na área da segurança para sinalizar possíveis ações hostis (u.r.A1\_29.1. "Detetar situações que comportem um risco potencial, iminente ou em curso").

Este inicia-se com a capacidade de reconhecer elementos que possam ser suspeitos, que se enquadrem em *modus operandi* específicos ou que suscitem dúvidas ao observador (u.r.A1\_2.1 "este comportamento anómalo, este conjunto de indicadores, este *modus operandi*, neste contexto, traduz-se numa das fases do Modelo de Ação Hostil?"; u.r.A1\_29.2 "Mentalização: Reconhecer o risco + Responsabilização pessoal"; u.r.A1\_29.1 "Indicadores suspeitos + reconhecer MO") de forma a decidir qual a ação a tomar perante o cenário identificado. De salientar que a identificação de um elemento suspeito de forma

isolada poderá não ter qualquer risco associado; no entanto, na presença de vários, a probabilidade do risco ser real é elevada (u.r.A3\_3.2 "a presença de um ou dois indicadores não presume atividade terrorista, mas a presença de vários indicadores deve ser reportada imediatamente").

Os indicadores de risco podem ser múltiplos, desde aspetos comportamentais, (que irão ser abordados mais à frente) a outros tipos de sinais, nomeadamente:

- Objetos suspeitos, como bagagens, malas, mochilas, sacos que estejam abandonados em locais dissimulados ou que possuam elementos (como baterias, fios elétricos) que possam sugerir tratar-se de um engenho explosivo improvisado (u.r.A3\_10.2 "um pacote abandonado é aquele que é deixado ou colocado numa área fora de caminho (debaixo ou atrás de um assento ou de um caixote do lixo); um recipiente deslocado do contexto (...), que corresponde à descrição de uma ameaça prévia; tem anexada uma mensagem ameaçadora"; u.r.A3\_10.3 "Aparelhos suspeitos poderão ter: fios pouco comuns ou baterias; uma espécie de tanque, garrafa ou saco; um relógio ou cronómetro anexados ao objeto");
- Substâncias ou odores estranhos, que podem sugerir a existência de ameaças de índole NRBQ (u.r.A3\_11.6 "Uma nuvem, névoa, pó fino, poeira, líquido ou fumo sem fonte identificável ou conhecida");
- Pessoas cuja aparência sugira algo de errado ou que pareça deslocada face aos utilizadores habituais, por exemplo, vestindo demasiada roupa para as condições atmosféricas ou excessivamente larga como se para ocultar algo por baixo (u.r.A3\_12.1 "Demasiado vestido para as condições atmosféricas."; u.r.A3\_24.2 "vestuário desadequado à sua fisionomia ou ao contexto");
- Pessoas que transportem objetos proibidos, como armas, ou objetos suspeitos (u.r.A3\_18.1 "Transportar um conjunto de objetos potencialmente suspeitos sem uma justificação plausível");
- Pessoas que apresentem documentos falsos ou que utilizem uniformes de serviços aos quais não pertençam (u.r.A3\_5.3 "Identificação fraudulenta, passaporte ou credenciais"; u.r.A3\_15.1 "Fazer uso de uniformes ou indumentária própria de serviços sem estar autorizado para tal").

Uma questão de elevada importância, já anteriormente mencionada, será a identificação de certos indícios associados a *modus operandi* específicos e que se enquadrem nas fases de preparação de ações hostis. Algumas destas, as que consideramos que mais facilmente podem ser identificadas no terreno e, por isso, optamos por referir, podem ser, em sequência da análise efetuada no decorrer do estudo 3: a seleção do alvo (u.r.H1\_11.3 "Avaliação da relação custo-benefício"); a recolha de

informação (u.r.H1\_12.4 "Recolha de informação relevante sobre o alvo e sua envolvente: medidas de segurança existentes (técnicas e humanas); procedimentos e rotinas do alvo e de pessoas associadas ao alvo; informação sobre o espaço geográfico associado ao alvo"); a vigilância (u.r.H1\_5.3 "Identificar vulnerabilidades e/ou confirmar as que são conhecidas ou percebidas"); e o ensaio (u.r.H1\_19.3 "Realização de ações na área do alvo, visando identificar as reações dos dispositivos/pessoal afetos à segurança do alvo"). Um fator que pode aumentar o risco é ainda a existência de infiltrados, uma vez que os funcionários que operam no metro poderão constituir uma grande fonte de informação ou mesmo uma forma de facilitar a entrada de agentes hostis (u.r.A2\_7.1 "Ameaça interna").

## **ALVO**

De forma a melhor caracterizar o alvo do nosso estudo, procedemos à análise da criminalidade registada pela PSP nesta infraestrutura. De modo a verificar a distribuição horária da criminalidade na infraestrutura, optámos por subdividir o dia em vários períodos: das 01H00 às 06H29 (período em que o metropolitano se encontra fechado), das 06H30 às 07H00 e a partir daí, de hora a hora até às 00H59.

Mediante esta análise foi possível constatar que as horas do dia em que se verifica um maior índice de criminalidade é entre as 16H00 e as 16H59 (100 crimes); as 17H00 e as 17H59 (89 crimes) e as 18H00 e as 18H59 (87 crimes), seguidas pelo período das 13H00 às 13H59 (82 crimes). Estes horários são coerentes com as horas de ponta, em que a maioria das pessoas sai do emprego e regressa a casa (período compreendido entre as 16H00 e as 19H00) e com a hora de almoço, em que muitas pessoas também utilizam este meio de transporte para se movimentar, sendo expectável que esta maior criminalidade registada esteja efetivamente relacionada com um maior número de utentes. Um dos objetivos dos ataques terroristas é afetar muita gente (estudo 3: u.r.C1\_6.3 "Os terroristas são oportunistas. Exploram vulnerabilidades, escolhendo a altura, local e método de ataque consoante as fraquezas que observam ou percecionam."), para além de que, quando mais pessoas frequentam um local, maior a probabilidade de possíveis agentes hostis passarem despercebidos (estudo 3: u.r.H2\_23.1 "Os agentes hostis optam por executar ataques quando as condições favorecem o sucesso com o menor risco"). Consequentemente, terá lógica que a escolha do momento para materializar uma ameaça contra o metropolitano vise estes horários, sendo importante que nestes períodos em especial o policiamento e o estado de alerta dos polícias e seguranças para possíveis comportamentos de risco seja reforçado (por exemplo, focando mais operações de fiscalização nestes períodos). Pelo contrário, comparativamente com o resto do dia,

constatou-se que existe pouca criminalidade antes das 07H00 da manhã (apenas 16 crimes registados), nos períodos entre as 15H00 e as 15H59 (37 crimes) e entre as 00H00 e as 00H59 (40 crimes).

No estudo 1, na categoria “Alvo”, foram referidas determinadas estações do *metro* de Lisboa onde o entrevistado considerava que o policiamento deveria ser reforçado face às restantes, nomeadamente na Baixa-Chiado (u.r.B2\_4.1), São Sebastião (u.r.B2\_4.2), Aeroporto (u.r.B2\_4.3), Alameda (u.r.B2\_4.4) e Oriente (u.r.B2\_6.1). Nos dados recebidos, relativos à criminalidade registada no metropolitano, não se encontra especificado o local exato de cada ocorrência, apenas sendo referida a freguesia onde cada uma tomou lugar. Uma vez que nas freguesias em questão (Santa Maria Maior, Avenidas Novas, Olivais, Areeiro e Parque das Nações, respetivamente) existe mais do que uma estação de metro (Apêndice 11) e que, para além disso, em 2015, se deu uma reorganização administrativa de Lisboa<sup>26</sup>, muitas das freguesias inseridas como local da ocorrência já não existem, tornando-se impossível retirar conclusões válidas dos dados em análise. Desta forma, não foi possível aferir se o estudo 1 e o estudo 4 se iriam complementar ou contradizer no que diz respeito às estações referenciadas, constatando se a estas corresponde realmente um maior índice de criminalidade que exija um reforço do policiamento ou não.

## **AMEAÇAS**

No estudo 4 foi possível aprofundar melhor a ameaça “crime”, abordada na componente teórica desta investigação. Dentro dos 431 registos obtidos após a aplicação dos filtros no documento *Excel*, relativo à criminalidade registada na Esquadra do Metro da DSTP, cingimos a nossa análise aos dados dos crimes de: “ameaça e coação”; “detenção ou tráfico de armas proibidas”; “falsificação de documentos”; “ofensa à integridade física voluntária grave”; “ofensa à integridade física voluntária simples”; “outros crimes contra a autoridade pública”; “outros crimes contra a integridade física”; “outros crimes contra a segurança das comunicações”; “outros crimes contra as pessoas”; “outros crimes de falsificação”; “resistência e coação sobre funcionário”; “outros crimes previstos em legislação avulsa”; “usurpação de funções”; “violação de domicílio e introdução em lugar vedado ao público”, tendo o número de registo criminais sido reduzido para um total final de 83.

Estas categorias foram selecionados por considerarmos que nelas se podem incluir crimes que causem interrupção do metro, pelo crime cometido interferir em si com o

---

<sup>26</sup> Alteração da Lei 56/2012 de 8 de novembro (relativa à organização administrativa de Lisboa) pela Lei n.º 85/2015, de 7 de agosto, onde foram definidas as novas Freguesias de Lisboa.

funcionamento do sistema de transportes (por exemplo, “resistência e coação sobre funcionário” ou “outros crimes contra a segurança das comunicações”), ou por poderem estar relacionados com as outras ameaças abordadas no nosso estudo: a desordem pública, à qual podem estar associados crimes como “ofensa à integridade física voluntária grave e simples” ou “outros crimes contra a integridade física” (por exemplo, em consequência do fenómeno de densidade perigosa, rixas, agressões entre grupos de adeptos desportivos, etc.); e o terrorismo (ao qual poderão estar associados, por exemplo, os crimes de “falsificação de documentos”; “outros crimes previstos em legislação avulsa”; “usurpação de funções”; “violação de domicílio e introdução em lugar vedado ao público”).

Desta forma, partindo dos 83 registos que passaram a constituir o nosso universo de estudo, realizou-se uma análise relativa às horas em que há um maior número de crimes registados (entre as 00H00 e as 24H00) e aos dias da semana com maior incidência de criminalidade, tal como é possível observar nos gráficos apresentados no Apêndice 12.

Perante a distribuição verificada podemos observar que entre as 01H00 e as 06H00 não há qualquer registo criminal, o que é coerente com o horário de funcionamento do serviço do metro (das 06H30 às 01H00). No entanto, perante a ausência de ocorrências nesse período, deduz-se que não foi registada qualquer intrusão fora do horário de funcionamento, que se deveria incluir no crime de “violação de domicílio e introdução em lugar vedado ao público” (uma vez que o crime de dano não se encontra como uma das categorias de crime registadas nesta subunidade policial).

Porém, tal reflete uma imprecisão face à realidade, uma vez que é do conhecimento público que houve pelo menos uma intrusão no período temporal ao qual os dados analisados correspondem (entre 2013 e 2017). A situação referida diz respeito a um vídeo<sup>27</sup> publicado na *internet* há quatro anos atrás, de um grupo de jovens que se introduz durante a noite, fora do horário de funcionamento, no metro de Lisboa e filma todo o processo de entrada na infraestrutura, circulação em áreas restritas e o próprio ato do *graffiti* – como é possível observar no Anexo 7 (fotogramas retirados do vídeo).

No âmbito do estudo 1, em sequência da entrevista realizada ao Sujeito B, foi-nos chamada a atenção para esta problemática de intrusão no contexto do metro, associado ao fenómeno do *graffiti* (u.r.C3\_11.1 “intrusões para *graffitar*”). O *graffiti*, apesar de menos frequente, continua a ser um problema para os gestores da segurança do metro de Lisboa<sup>28</sup>, chegando a ter uma faceta turística a nível internacional – pessoas que viajam propositadamente para um país com o intuito de *graffitar* certos locais, existindo uma

---

<sup>27</sup> Vídeo acedido através do link: <https://vimeo.com/98575317>. Consultado a 30/03/2018.

<sup>28</sup> Exemplo da situação que pode ser observada num vídeo publicado *online* e que mostra um grupo de alemães a vandalizar o *metro* de Lisboa em plena luz do dia: <https://observador.pt/videos/atualidade/metro-de-lisboa-vandalizado-por-graffiters-alemaes-e-novidades/>. Consultado a 31/03/2018.

comunidade com membros de vários países que se organizam entre si e se apoiam mutuamente (u.r.C3\_ 11.3 "chegam a cortar grades e a colá-las com silicone da mesma cor, para durante a noite tirarem só aquilo e entrar, e fazem escaladas...e há turismo associado ao *gratitismo* nas redes do metro").

Apesar de a situação mencionada (relativa ao vídeo) ter ocorrido há já alguns anos atrás e, nesse período de tempo, a segurança do metro ter vindo a ser melhorada constantemente, tal como estes jovens conseguiram contornar o sistema de segurança e invadir as instalações, temos de assumir que outras pessoas, com possíveis intenções mais nefastas, também o consigam fazer. O estudo do *modus operandi* através do qual conseguiram violar o sistema é uma das formas de avaliar as próprias vulnerabilidades e reforçar as fraquezas que permitiram a entrada destes intrusos, de forma a evitar situações mais graves no futuro, por exemplo, no caso de uma ameaça terrorista onde haja a colocação de engenhos explosivos nos túneis do metro. Adicionalmente, resultante da análise efetuada no estudo 3, relativamente aos já mencionados atos preparatórios que antecedem ações hostis (nomeadamente ataques terroristas), a vigilância efetuada e a recolha do máximo de informação possível sobre o alvo aplica-se também a este fenómeno criminal (u.r.H1\_4.7 "Perante um alvo previamente selecionado, preparar e executar a VIGILÂNCIA ao mesmo, recolhendo o máximo de informação útil possível, sem ser detetado"). Assim, uma vez mais, constatamos que é de crucial importância a incidência do policiamento sobre os comportamentos suspeitos que os transgressores adotam no processo de preparação para a entrada nas instalações da infraestrutura e que, identificados atempadamente, poderão evitar a consumação do ato.

Mais concretamente em relação à ameaça terrorista, um dos aspetos que foi trazido à colação durante a entrevista ao Oficial da PSP, foi o facto de, ao contrário de um Incidente Tático Policial (ITP), cuja classificação é feita mediante critérios bem definidos e cabendo à polícia atribuir esse estatuto a determinada situação, tal não acontece perante ocorrências que podem constituir atos terroristas. Não havendo uma definição imediata do estatuto de terrorismo, certas medidas que estão previstas para responder a esse fenómeno poderão ficar inviabilizadas ou ser consideradas ilegais se aplicadas para fazer face a determinadas circunstâncias (u.r.C1\_8.4 "Dizer se é um atentado terrorista ou não, muitas vezes só *a posteriori* é que se consegue perceber – tem que ter motivação política, religiosa... "; u.r.C1\_8.5 "se for um atentado terrorista fechamos a rede" – mas o fechar a rede é uma coisa que se tem de decidir ali").

A multiplicidade de *modus operandi* passíveis de ser utilizados por terroristas torna o combate a este fenómeno e o efeito de medo e insegurança na população ainda maior (estudo 3: u.r.C1\_2.2 "Os terroristas usam frequentemente ameaças para suscitar o medo

no público, para tentar convencer os cidadãos de que o seu Governo é fraco e incapaz de prevenir o terrorismo ganhando, desta forma, publicidade imediata para as suas causas"). A escolha do método depende de vários fatores (u.r.C1\_2.5 "Um ataque terrorista pode assumir diversas formas, dependendo dos recursos disponíveis à célula, a natureza do problema político que tem por motivação, e das fraquezas do alvo"), sendo uma das possibilidades a realização de ataques recorrendo à sabotagem, nomeadamente através de descarrilamentos. Porém, é sem dúvida dado destaque, nos materiais analisados, ao método de ataque por explosão (principalmente com utilização de engenhos explosivos improvisados), o que vem corroborar o que foi verificado na listagem de ataques perpetrados contra metropolitanos (Apêndice 1).

Nenhum dos ataques presentes no referido histórico teve como alvo Portugal, no entanto, a ameaça está presente (estudo 1: u.r.C1\_9.3 "estamos na altura certa de nos prepararmos para um atentado terrorista"), cabendo principalmente às Forças de Segurança (neste caso, à PSP, que é quem tem jurisdição sobre o território onde se insere o metro de Lisboa) estar atentas a possíveis indícios e situações que se enquadrem nas já referidas fases preparatórias de ataques. Em sequência disto mesmo, focamos a nossa atenção no estudo 5. Tal como foi explicado no procedimento adotado para a sua realização, foram selecionadas:

- 50 notícias que referiam ataques terroristas em metropolitanos (nenhum em Portugal, e nenhuma destas referindo os comportamentos que os antecederam);
- 22 notícias relativas a ocasiões em que o metro esteve parado:
  - 20 paragens causadas por incidentes não criminais (incluindo acidentes com passageiros; avarias; greves...);
  - Duas com possível interesse para o nosso estudo, por considerarmos que se enquadram nas fases de preparação de ações hostis, nomeadamente na de ensaio.

Passamos então a descrever as duas notícias em causa, as quais foram objeto de análise:

21/11/2017: um homem transpôs uma barreira de proibição de acesso e desceu à linha, acionando uma patilha de segurança que bloqueia o fornecimento de eletricidade. Decorreram oito minutos até se restabelecer a normalidade, tendo nesse período ficado os comboios que se encontravam em circulação à deriva e os que se encontravam parados continuaram imobilizados. A ocorrência afetou o local onde se deu o incidente (estação do Areeiro) e as estações imediatamente antes e depois (Alameda e Roma), pondo em risco os passageiros (Anexo 5);

05/01/2018: uma mochila abandonada na estação de São Sebastião foi considerada suspeita, levando a que a circulação da Linha Azul fosse cortada como medida preventiva de segurança – tratou-se de um falso alarme (Anexo 6).

Apesar destas situações parecerem isoladas e sem que tenham subjacente qualquer problema securitário de maior relevo, o que provavelmente é a realidade, há que equacionar todos os cenários – principalmente pela conjuntura atual que se vive, de iminência de ataques terroristas, e pelo intervalo temporal que separa os dois episódios. Assim, devemos considerar a possibilidade de as duas ocorrências poderem estar relacionadas e se enquadrarem na fase preparatória de um ataque onde, tal como já foi explicado, tipicamente se testa a segurança do alvo, se estuda os tempos de reposta (por exemplo, a rapidez com que uma falha de segurança é identificada), se constata quais os meios acionados mediante cada ameaça, entre outros aspetos.

Posteriormente à análise das notícias, foram efetuadas diligências no sentido de apurar mais pormenores relativamente às duas situações. Na primeira, o indivíduo em causa já seria conhecido pelos elementos policiais que trabalham no metro, por terem lidado com ele em ocorrências semelhantes (com tentativas de entrar nos túneis, pelos quais nutre grande fascínio), sendo que o mesmo aparenta poder sofrer de problemas do foro mental e tal já ter sido comunicado ao Ministério Público. Mesmo que a pessoa em causa não tenha o objetivo de testar a segurança do local, ainda para mais considerando que se trata de alguém que já teve condutas anteriores do género e que, devido a condições psicológicas, dificilmente levantará outras suspeitas, eventuais atores hostis poderão aproveitar-se das circunstâncias e atuar através deste indivíduo como forma de recolher informações valiosas quanto à segurança do local e à resposta policial (estudo 3: u.r.H1\_12.2 "informações podem ser recolhidas pelo agente/grupo hostil, simpatizantes, ou pessoas fornecem informações sem o conhecimento da finalidade a que se destina").

Na segunda ocorrência, relativa ao abandono da alegada mochila, foi do nosso conhecimento que tal não corresponde exatamente à realidade, pois se tratava antes de um saco de plástico. Apesar de ter sido um falso alarme quanto a ser um engenho explosivo, o abandono terá sido propositado, alegadamente por desleixo ou falta de civismo da senhora em questão, que pretendia desfazer-se do saco (que continha roupa e sapatos) e optou por o deixar junto ao elevador da estação de São Sebastião. Se realmente a intenção por detrás do abandono não tinha em vista a preparação de um futuro ataque, por enquanto será difícil de confirmar. Porém, esta é uma situação que, não tendo motivações hostis, demonstra uma clara falha na comunicação com o público da necessidade de colaborar com as autoridades no combate a ameaças terroristas, o que passa não só por

estarem atentos a comportamentos suspeitos por parte de terceiros, como também a não tomarem atitudes como esta.

Passando agora à desordem pública, verificámos que, nos materiais analisados nos cinco estudos, muito poucas vezes foi mencionada e, menos ainda, destacada enquanto uma ameaça ou preocupação relativamente ao metro. Talvez pelo seu policiamento, aquando a existência de grandes eventos ou ocasiões especiais (que é quando a probabilidade de se darem fenómenos de densidade perigosa e desacatos é maior, de um modo geral), ser feito de modo integrado e esta infraestrutura se apresentar apenas uma das componentes onde a polícia tem de atuar de forma mais visível e seguindo uma estratégia específica, esta não constitui uma prioridade para os gestores da segurança do metro quando questionados acerca de riscos e comportamentos de risco que não podem ocorrer nesta infraestrutura. Apenas no estudo 3 são encontradas menções a manifestações ou ações de contestação social, que podem considerar-se relacionadas com este tipo de ameaça de desordem pública, mas que não são equacionadas numa visão relativa ao metropolitano em específico.

## **VULNERABILIDADES**

Fruto das entrevistas realizadas, podemos constatar a existência de grandes esforços para que a segurança do metro esteja em constante melhoramento e atualização, de forma a dar resposta às ameaças que se lhe apresentam. No sentido de melhor direcionar os esforços de prevenção e saber quais os aspetos que poderão ser aproveitados para atentar contra a segurança do metropolitano, é necessário identificar e reconhecer os seus pontos vulneráveis.

“A abordagem para proteger as áreas e infraestruturas de transportes públicos deve basear-se numa avaliação credível do risco a nível local, mantendo-se em contacto com uma situação de ameaça mais ampla e abordando vulnerabilidades na proteção dos utentes/passageiros, pessoal e a atividade de transporte subjacente de forma proporcionada e baseada no risco” (Oliveira, 2018)

Não sendo esta uma análise de vulnerabilidades detalhada (efetuada com recurso aos vários passos característicos da sua avaliação cenário a cenário, enunciados no subcapítulo relativo a este assunto), identificamos enquanto fraquezas apresentadas pelo metropolitano de Lisboa, sob um ponto de vista da segurança resultante da análise efetuada nos estudos 1 e 2:

- O facto de possuir uma extensão muito grande, em rede, tornando impossível vigiar constantemente todos os acessos e pontos de fuga das várias linhas do metro (respiradores, saídas de emergência, etc.) pelos quais podem ocorrer intrusões, apesar das rondas frequentes a estes locais;
- Não possuir tanto serviço de segurança e policiamento como seria desejável, devido à escassez de meios, principalmente considerando a área abrangida e a especificidade do serviço, que é exigente e requer muita proatividade;
- O facto de existir ligação através dos túneis entre os Parques de Material e Oficinas (no caso do Parque objeto de observação – PMO3, este dá acesso à estação da Pontinha) o que constitui mais um ponto de entrada (difícil de cobrir segundo uma perspetiva securitária, pelas dimensões do espaço) para possíveis intrusões;
- O facto de não existir vídeo vigilância no interior do parque de estacionamento do PMO3, apenas nos acessos ao mesmo;
- A existência de uns prédios (cor-de-rosa), sitos na Rua João Morais Barbosa, nos quais existe uma plataforma elevada e acessível a qualquer pessoa, que permite a visualização para o interior do PMO3, sendo que por mais do que uma ocasião já foi utilizada por *grafitters* para estudar a segurança do local e melhor a contornar;
- As enormes variações nos fluxos de passageiros, em espaços fechados mas de grande área (estações, acessos, plataformas, comboios), tornando-se muito difícil de cobrir na totalidade, mesmo com recurso aos sistemas de videovigilância, pois a partir de um certo ponto de densidade da multidão os operadores das câmaras não conseguem captar tudo em tempo real (Estudo 1: u.r.\_5.5 “Espaços com grandes áreas e com enormes flutuações momentâneas de passageiros”);
- A não existência de elementos com a função específica de realizar o acompanhamento e monitorização em tempo real, através das imagens captadas pelas câmaras, dos polícias e seguranças no decorrer da sua atuação, comunicando com os mesmos e auxiliando-os nas interações que estabelecem com os cidadãos no seu serviço ordinário;
- Possuir diversas estações onde a atuação da polícia tem de ser coordenada com diferentes interlocutores, cada uma com um sistema de comando diferente ligado a uma entidade diferente, com responsáveis de segurança diferentes, com empresas de segurança diferentes, sendo que a coordenação entre todos os atores pode criar constrangimentos para o serviço;
- A falta de cultura de segurança que, apesar de estar a melhorar, ainda se nota por parte de muitos funcionários e profissionais da segurança (u.r.\_ 6.2 "a mudança dos comportamentos da perceção das pessoas é difícil, se bem que esteja a acontecer e

seja interessante a monitorização à distância de tudo isto"; u.r.\_10.1 "os nossos agentes começam a estar muitos mais sensibilizados");

- Ausência de sistemas de alerta de intrusão e de deteção de descidas à via em todas as áreas restritas, apesar de já várias possuírem, nomeadamente zonas técnicas;
- Não possuir sistemas de CCTV nos túneis, só nos acessos;
- A existência de algumas máquinas de aquisição de títulos de transporte que não se encontram fixas ao chão e que não são totalmente fechadas lateralmente e na parte de trás (o que pode possibilitar a ocultação de objetos nas suas reentrâncias);
- O facto de ser uma rede de transportes aberta, onde não há controlo de pessoas, nem associação do bilhete à pessoa (a não ser que tenha um passe);
- Ausência de mecanismos de varrimento de bagagens – medida cuja implementação, apesar de poder contribuir bastante para um maior controlo, seria totalmente inviável dado o próprio conceito deste meio de transporte, muito diferente, por exemplo, dos aeroportos, onde tal é possível.

## **COMPORTAMENTOS DE RISCO**

A identificação de um terrorista deve fazer-se através do reconhecimento dos comportamentos por si protagonizados, não pelo seu aspeto físico, e é essa postura que se deve adotar e treinar na análise feita de um ponto de vista securitário e de prevenção (estudo 3: u.r.\_16.1 "o foco de atenção é dirigido para o modo de agir das pessoas (comportamentos), os seus atributos (ex. posse de objetos) e para o contexto (espacial, temporal, cultural)").

Antes de mais, importa salientar que a identificação de comportamentos de risco que sugiram possíveis ações hostis pressupõe uma atuação subsequente, sendo que muitos dos sinais apenas se tornam evidentes mediante uma interação com o sujeito em causa. Esta atuação e estado de alerta relativamente a sinais comportamentais que suscitem alarme recai sobretudo nos polícias e funcionários de empresas de segurança privada que atuam neste cenário. No entanto, nada impede que um cidadão comum esteja atento a estes indícios de forma a poder alertar as autoridades competentes ou mesmo encetar conversa com a pessoa de forma a tirar as suas dúvidas acerca do que considerou fora do comum. Fomentar uma cultura de segurança é muito importante em toda a população, pois muitas vezes pequenas atitudes que todos podem adotar são suficientes para impedir crimes, desordens ou mesmo ataques terroristas, que se tornam ainda mais difíceis de detetar e combater se não houver colaboração do público com as autoridades, em prol da segurança comum.

O primeiro aspeto a ter em conta é observar o que é normal em cada ambiente e estabelecer critérios do que pode ser considerado suspeito. Se alguém nos chama a atenção por não adotar o mesmo tipo de comportamento que a maioria das pessoas, então deveremos focar a nossa atenção nela e esclarecer as dúvidas que nos suscitou. Se no progresso da observação encontrarmos justificação para o comportamento em causa poderemos desconsiderá-lo e voltar a nossa atenção para os restantes indivíduos; se as dúvidas persistirem, devemos agir, nomeadamente reportar às autoridades competentes ou, tratando-se de um polícia, interagir com o cidadão em causa.

O que é que é considerado normal no metro? Em sequência das observações realizadas (estudo 2), podemos distinguir várias situações conforme os locais. Consideremos então três cenários base: os acessos e átrios; as linhas de canais; e as plataformas.

- Acessos e átrios: tomemos como acessos os espaços, corredores e escadas (rolantes ou não) que dão passagem para os átrios, onde se encontram as máquinas de venda de bilhetes e as bilheteiras, quando existentes. Nestes locais o normal será o movimento – as pessoas que frequentam estes espaços só o fazem de passagem, normalmente focadas nas suas próprias tarefas ou no destino para onde se estão a deslocar. Por norma, só páram para adquirir os bilhetes, junto às bilheteiras ou às máquinas, ou para estudar os diagramas da rede do metro e se orientarem quanto ao caminho a tomar. Uma pessoa que aja de forma diferente (adotando certos comportamentos como os que irão ser mais à frente enunciados) foge ao padrão, logo deve despertar a nossa atenção.

- Linhas de canais: correspondem às zonas após os átrios que fazem a ligação às plataformas. Estas áreas podem ser maiores ou mais pequenas, podendo ter espaços destinados ao comércio ou não (por exemplo, na estação da Alameda existem diversas lojas). Nestes locais torna-se mais difícil utilizar o critério do movimento, uma vez que é normal que as pessoas parem para comprar artigos; no entanto, continuam a ser zonas que as pessoas apenas frequentam de passagem, não sendo expectável que alguém se demore demasiado nestes sítios, principalmente se estiver a observar a infraestrutura.

- Plataformas: normalmente as pessoas que se encontram nas plataformas para entrar no metro encontram-se viradas de frente para a linha, olhando frequentemente para o painel que indica o tempo que falta para o comboio seguinte chegar, para os diagramas da rede que se encontram afixados, conversando umas com as outras, mexendo nos telemóveis, ou mesmo interagindo com outras pessoas que se encontram na plataforma oposta, entre outras atividades. Alguém que tenha uma atitude diferente do

padrão, como estar de costas para a linha ou não entrar no comboio quando este chega à estação, poderá levantar dúvidas.

Partindo da análise realizada no estudo 3, e conjugando-a com as observações realizadas à infraestrutura no estudo 2, passamos a indicar alguns comportamentos de risco que podem ser comuns a todos os espaços anteriormente enunciados, e indiciar futuras ações hostis:

- Tirar fotografias (*selfies* ou não) ou fazer filmes do espaço, de forma mais ou menos dissimulada, principalmente se os registos estão a focar pormenores relativos aos sistemas de segurança (como câmaras de videovigilância, posicionamento de polícias e seguranças, etc.) (u.r.E2\_15.1 "Captar imagens sem aparente interesse lúdico e/ou de forma dissimulada")
- Tomar notas ou fazer esquemas/plantas do local;
- Fixar-se na observação do local ou prestar uma atenção redobrada a aspetos como câmaras de videovigilância, posicionamento de polícias e seguranças, entradas e saídas, acessos a zonas restritas (u.r.E2\_3.5 "Mostrar interesse na segurança e pontos de acesso à infraestrutura");
- Fazer perguntas pouco comuns ou tentar saber demais acerca de aspetos que não são relevantes para um simples utente do serviço (por exemplo, questionar acerca de procedimentos e dispositivos de segurança, turnos e horários dos funcionários, etc.) (u.r.E2\_15.3) "Questionar sobre procedimentos/dispositivos de segurança");
- Tentar aceder ou rondar áreas restritas ou proibidas (especialmente se o fizerem de forma dissimulada, ou tentando ocultar a cara, por exemplo);
- Permanecer num local durante longos períodos de tempo, sem razão aparente;
- Deslocar-se sem destino ou posicionar-se em várias zonas de um certo espaço (sobretudo se aparentar posicionar-se de forma a evitar cruzar-se ou estar na linha de visão de elementos policiais ou de seguranças);
- Efetuar trocas de sinais com outros sujeitos (u.r.E2\_15.9 "Aparentar existir um esforço conjunto por vários elementos");
- Parecer estar acompanhado de alguém conhecido e, posteriormente, separar-se dessa pessoa, não dando mais mostras de se conhecerem;
- Utilizar uniformes de serviços sem pertencerem aos mesmos nem estarem autorizados para tal.

Estes comportamentos podem ser verificados antes de haver uma interação direta com a pessoa em causa. Outros sinais podem ser detetados aquando da abordagem do sujeito. Esta abordagem deve também cumprir certas especificidades que devem ser

treinadas pelos elementos policiais, sempre numa perspetiva de ajudar o cidadão e não de o tratar, logo de início, como sendo um suspeito (estudo 1: u.r.F2\_ 5.11 "a abordagem deve ser simples, clara, educada e bastante afável"). Tanto pelo estudo 1 como pelo estudo 3, pudemos confirmar que as pessoas, ao serem abordadas por uma figura de autoridade que age com legitimidade, tendem a ser colaborantes e a responder com verdade às questões que lhes são colocadas, ficando até agradadas por sentirem que alguém se está a preocupar e a zelar pela sua segurança. Diferente será a reação de alguém que esconda alguma coisa ou que tenha intenções criminosas ou terroristas (estudo 1: u.r.E2\_ 10.3 " as pessoas mostram tudo, dizem tudo (...) quando não o fazem, alguma coisa não está bem"; estudo 3: u.r.F1\_9.9 " Quem não tiver nada a esconder, aceita a abordagem e até responde às questões com boa vontade."). Um agente hostil tenderá a apresentar certas reações que traem a tentativa de dissimular as suas verdadeiras intenções. Desta forma, passamos a apresentamos alguns dos principais sinais que poderão revelar-se mediante uma abordagem:

- Apresentar um discurso incoerente (ter atenção a inconsistências na história, contradições, respostas demasiado vagas ou demasiado elaboradas e com pormenores perante perguntas simples, etc.);
- Evitar contacto visual;
- Humedecer repetidamente os lábios (boca seca pode ser uma manifestação de ansiedade);
- Voz trémula;
- Face pálida ou muito vermelha (varia conforme as pessoas, o *stress* manifesta-se de formas diferentes);
- Tentar conduzir o rumo da conversa ou ganhar tempo (através de estratégias como interromper para beber água, pedir para repetir as perguntas por não ter ouvido bem, por exemplo) de forma a conseguir pensar e preparar melhor as respostas (u.r.E2\_ 16.5 "De repente começar a falar lentamente"; u.r.E2\_ 16.12 "Querer liderar a conversa");
- Atitude defensiva (em que a linguagem corporal transmite rigidez, tensão, incómodo, utilizando um tom de voz seco, mostrando descontentamento, e respondendo com desagrado ou de forma a tentar esquivar-se e das questões);
- Abandonar a infraestrutura imediatamente após ter sido abordado.

A necessidade de estar atento a alguns destes sinais, que são de extrema importância para a atividade policial, já se encontra explanada em normas internas recentes (março de 2018) da PSP. Será através da identificação de todos os comportamentos de risco referidos que se tornará possível antecipar ações hostis e permitir

que quem está no terreno atue atempadamente e de forma informada e direcionada, melhorando assim a segurança da infraestrutura do metro de Lisboa e diminuindo a probabilidade de materialização dos riscos que sobre ela impendem.

Após a integração dos contributos dos cinco estudos, e no sentido de responder ao problema inicial de investigação, podemos afirmar que as ações hostis (que consideramos terem o seu expoente máximo num ataque terrorista de grande magnitude) poderão ser sinalizadas a partir da identificação de certos indicadores, associados a comportamentos, e que podem denunciar as verdadeiras intenções dos seus agentes.

Os sinais relacionados com comportamentos risco, assim considerados por constituírem uma ameaça para o metro enquanto infraestrutura, serviço, e para quem nele se encontra, estão principalmente relacionados com: a) as fases preparatórias características de ataques (terroristas e outros) e indissociáveis da concretização de ações que pretendam contornar com sucesso as medidas de segurança existentes; b) a demonstração de nervosismo ou incoerências por parte da pessoa em causa (mais notórias aquando da existência de uma interação com o indivíduo); c) a posse de objetos suspeitos; e, d) a tentativa de dissimular a própria identidade.

Nas fases preparatórias destacamos os comportamentos (dos quais já foram dados diversos exemplos) que pressupõem a recolha de informações e vigilância do alvo (reconhecimento hostil ao metro), tanto através de perguntas como de observações *in loco* e respetivos registos (fotográficos, escritos, etc.), e ensaios ou testes à segurança, para estudar a resposta e ação da entidade e das forças de segurança, nas suas várias vertentes.

Quanto ao segundo ponto referido, a capacidade de identificar ansiedade, nervosismo ou incoerência nas atitudes e no discurso dos indivíduos passa muito pela capacidade do observador. Deste motivo advém uma outra necessidade que destacamos enquanto uma das medidas de segurança a reforçar no metro, que é a aposta na formação e treino de todos os polícias e funcionários que atuem na área da segurança. Esta assume uma importância acrescida pois, ao saberem como devem observar e abordar as pessoas para as levar a expor ou denunciar algo que estejam a dissimular, e ao lerem a linguagem corporal dos sujeitos, conseguirão antever intenções hostis e impedir a materialização das ameaças.

A posse de objetos proibidos ou suspeitos será inequivocamente um sinal que poderá alertar para comportamentos de risco, bem como a dissimulação da própria identidade, ao tomar atitudes como evitar agentes de autoridade e câmaras de segurança, possuir documentação falsa, usar uniformes que não lhes pertençam mas lhes deem acesso a certos recintos, entre outros comportamentos já mencionados.

A identificação dos primeiros sinais de comportamentos de risco passa assim por conhecer a normalidade do espaço e dos comportamentos de quem o utiliza, de forma a reconhecer eventuais indícios que não se enquadrem no panorama habitual e que encaixem nas categorias anteriormente referidas. Tal só se torna possível mediante certas medidas:

- a sensibilização, formação e treino regular (de forma a aperfeiçoar e interiorizar procedimentos) dos atores de segurança que trabalham no metro;
- a comunicação eficiente com a população, de forma a inibir certas atitudes (como o abandono de objetos) que possam ser interpretadas como uma ameaça e façam acionar meios desnecessários, e estimular a colaboração dos cidadãos com as autoridades, no sentido de aumentar o controlo horizontal e a vigilância sobre possíveis agentes hostis (dificultando a sua atuação);
- o aumento do efetivo policial especializado na componente de identificação de comportamentos de risco, que incida a sua atuação principalmente nos horários de maior afluência ao serviço do metro;
- a implementação de novos mecanismos de coordenação, nomeadamente entre quem opera o sistema de vídeo vigilância e os agentes que estão no terreno, de forma a orientar a sua atuação com base em informação relevante do meio envolvente.

## CONCLUSÃO

Esta investigação tem como finalidade a identificação dos primeiros sinais que indiciam comportamentos de risco, nomeadamente para que estes possam ser reconhecidos por quem está no terreno e, conseqüentemente, se consiga antecipar uma atuação no metro de Lisboa. Desta forma, poder-se-á melhorar a sua segurança e contribuir para a diminuição do risco que recai sobre esta infraestrutura. A área do risco é um campo extremamente vasto e complexo, sendo que a avaliação do mesmo é uma componente essencial para garantir a segurança de qualquer alvo. Nesta avaliação pressupõe-se um cálculo da probabilidade de ocorrência de determinados eventos e as suas potenciais conseqüências, a partir das vulnerabilidades apresentadas (Kunreuther, 2001).

Neste estudo, em vez de uma avaliação de risco tradicional, centrámos o nosso foco na componente comportamental, por considerarmos que seria um contributo inovador e com valor prático para quem trabalha na área da segurança. Tal foi feito numa perspetiva de prevenção, através da identificação de sinais preparatórios para ações hostis, que desta forma contribua para impedir a sua concretização. Das ameaças por nós analisadas acabámos por concluir que o terrorismo se apresenta como a principal preocupação no plano securitário que se impõe ao metropolitano. Muitos dos comportamentos que lhe estão associados, e que podem ser sinalizados se se souber o que procurar, são muitas vezes comuns a outras condutas criminais. Se os atores de segurança estiverem despertos e treinados para a identificação desta ameaça numa fase precoce, poderão não só evitar a materialização de um ataque como, ainda combater outras tipologias criminais, aplicando os mesmos princípios de atuação.

Torna-se necessário ter noção que a proteção desta infraestrutura, como de qualquer outro alvo, não é algo estático que se dá por terminado. É um trabalho contínuo em que há um “jogo” constante entre forças de segurança e atacantes, e onde as sinergias estabelecidas se criam em função das ações que cada lado toma. Terá sempre de haver uma avaliação de custo-benefício tanto por parte dos terroristas, como de quem pretende defender o objeto de ataque (na perspetiva de implementação de medidas de segurança economicamente razoáveis e adequadas à ameaça – aceitação do risco). Pressupõe-se que “quanto maior é o potencial de ganho (valor) associado a um determinado “alvo – objetivo”, também maior é, em princípio, a sua proteção e resistência à sua ação” (Fernandes, 2004, p. 425). Porém, neste caso, há que atender à especificidade do alvo em estudo. O metro de Lisboa é considerado uma infraestrutura crítica do nosso país, sendo que este sector de transportes representa um papel social e económico crucial para a capital, podendo dizer-se que é um alvo com grande valor. No entanto, trata-se também de

um *soft target*, o que representa uma dificuldade acrescida para a sua proteção, derivada das características que lhe são intrínsecas e que constituem vulnerabilidades difíceis de contornar. Neste ponto, por se tratar de um *soft target*, não se verifica uma tão grande resistência à atividade terrorista e criminosa como seria desejável, uma vez que para garantir a segurança de sistemas de transportes públicos numa sociedade que depende da liberdade de movimentação de pessoas e bens é uma tarefa muito complexa.

No decorrer desta investigação pudemos aperceber-nos da importância do papel que os polícias e seguranças que atuam no metro representam para a segurança da infraestrutura, sendo a primeira linha para a defesa contra qualquer ameaça. Nesta perspetiva, acreditamos que a aposta na formação adequada e uma atuação orientada para a identificação de sinais comportamentais de risco por parte dos mesmos representa a melhor medida de segurança que se pode implementar neste cenário específico (não menosprezando a importância de outros mecanismos físicos e tecnológicos de segurança que suplementem a sua atuação).

Tendo observado as campanhas existentes noutros países, como Inglaterra, ou mesmo os Estados Unidos da América, que é um país que ao nível de ameaças tem sofrido inúmeros ataques e ao qual se impõe uma grande exigência ao nível de segurança para lhes dar resposta, consideramos que seria uma mais valia apostar numa estratégia de entreajuda entre forças de segurança e cidadãos também no nosso país, suportado na comunicação. Neste sentido, se existir um esforço na promoção da prevenção educacional, nomeadamente através de informação relativamente aos procedimentos a seguir quando as pessoas testemunham algum comportamento suspeito (por exemplo, havendo linhas de atendimento específicas para onde os devem reportar<sup>29</sup>) e também quanto ao que fazer quando se encontram em cenários de ataque, poderá auxiliar a deteção de ações hostis e diminuir grandemente os impactos de um incidente.

A existência de bons canais de comunicação na resposta ao terrorismo irá reforçar a confiança da população no Estado, devendo alcançar-se um equilíbrio em que as capacidades da população em geral não sejam sobrevalorizadas, mas também não sejam subestimadas (Fischhoff, 2006). No metro de Lisboa já se encontra implementado um sistema de comunicação que permite enviar mensagens específicas para apenas uma ou várias estações (conforme as necessidades individuais de cada local), quer sonoras, quer escritas, através dos painéis eletrónicos de informação aos passageiros, o que constitui uma ferramenta valiosa para comunicar em situações de emergência.

---

<sup>29</sup> Como, por exemplo, a linha disponível no endereço eletrónico <https://act.campaign.gov.uk/>, que permite reportar comportamentos suspeitos *online*.

O risco é um fenómeno dinâmico, sendo este um objeto de estudo complexo e que abrange realidades às quais está associado um elevado nível de imprevisibilidade e multiplicidade de formas. Por esta razão, optámos por recorrer a uma triangulação de métodos, num total de cinco estudos complementares, conferindo maior validade aos resultados obtidos.

Relativamente às limitações verificadas na realização desta investigação apontamos a qualidade dos dados extraídos do SEI, que impossibilitam uma análise científica e mais pormenorizada da informação neles contida. A não existência de padrões bem definidos relativamente à forma como certos campos no expediente devem ser elaborados, confere uma falta de exatidão e rigor na informação que inviabiliza a sua utilização para certos fins de investigação (por exemplo, o espaço destinado à referência do *modus operandi* não é suscetível de ser analisado uma vez que cada polícia preenche conforme o seu discernimento, por vezes não chegando sequer a ser preenchido e outras apenas indicando que se trata de um crime em transporte público, o que na realidade não se trata de um *modus operandi*). Outro aspeto a referir quanto a estes dados prende-se com a frequente presença de erros que os tornam pouco fiáveis (por vezes, falhas meramente ortográficas levam à duplicação de informação que, por não estar escrita da mesma forma, não assume a existência de um registo anterior semelhante). Uma outra dificuldade sentida na realização deste estudo está relacionada com o tempo disponível para a sua execução que, associado ao limite de páginas admitido, se torna um obstáculo a que certas matérias sejam mais exploradas ou aprofundadas.

Na nossa ótica, seria interessante realizar estudos futuros, na mesma linha de investigação, relativamente a outros alvos, quer no sector de transportes (comboios, autocarros, etc.) quer relativo a outros *soft targets*, de forma a perceber as várias dinâmicas que cada infraestrutura possui e a forma como isso irá influenciar os comportamentos de risco que nelas se podem verificar. A realização de uma avaliação de risco detalhada a cada espaço do metro seria também, na nossa perspetiva, uma ferramenta de grande utilidade para melhorar a segurança do local, nomeadamente recorrendo a técnicas de *red team*, de forma a melhor identificar as vulnerabilidades de cada cenário e poder implementar medidas que as minimizem.

No final deste estudo, consideramos que o ponto mais importante a focar de entre tudo o que foi abordado e exposto, se cinge ao reforço da segurança através da aposta no fator humano. A emergência de novas ameaças tem levado a um debate intenso sobre a dicotomia entre liberdade e segurança, que é um equilíbrio muito delicado (tal como foi salientado na entrevista ao Sujeito B, especialmente no que diz respeito ao trabalho policial). O terrorismo tem alterado a realidade que conhecemos e tem conduzido à adoção

de medidas extremas por parte de alguns dos países que sofreram ataques. Porém, mesmo nesses países, em especial naqueles onde a infraestrutura do metro já foi escolhida como alvo, é possível observar que não houve implementação de certas medidas de segurança físicas como existem, por exemplo, nos aeroportos. Isto prende-se com a já abordada especificidade do metropolitano que, pelas suas características e natureza do transporte, implica uma movimentação rápida e fácil de passageiros. A constante circulação e existência de grandes fluxos de pessoas implica que, se passassem a ser sujeitas a medidas de segurança como varrimento de bagagens, confirmação de identidade, deteção de metais, entre outros, tal iria exigir um grande investimento económico (para empenhamento de meios e adaptação física da infraestrutura) que, mesmo assim, seria inviável porque não iria conseguir tornar o processo rápido, barato e acessível à comunidade em geral, à semelhança do que acontece atualmente.

Desta forma, é na qualidade do policiamento que se deve investir, formando e treinando todo o pessoal com funções de segurança no sentido de focar a sua atuação na identificação de comportamentos de risco (ao invés da tendência que muitas vezes se verifica, de deixar que o julgamento seja toldado com base em estereótipos e preconceitos, valorizando mais o aspeto físico de uma pessoa do que as ações por ela tomadas) e na abordagem direcionada para compreender as intenções dos sujeitos com quem interagem, que deve seguir estratégias específicas.

O segundo aspeto no qual consideramos ser muito importante investir é a vertente comunicacional, tornando os cidadãos em aliados das autoridades ao apostar na sua educação e sensibilização, dotando-os de ferramentas que lhes permitam reconhecer quando estão perante comportamentos suspeitos que possam indicar ações hostis e como devem proceder perante os diversos cenários, inculcando-lhes também uma atitude de responsabilização e consciência quanto aos problemas securitários.

Tal como referido no início da nossa investigação, tudo o que se relaciona com o risco está associado às noções de realidade e possibilidade, sendo que, no terreno, tudo se cinge à decisão que cada um efetua num momento, perante os dados com que se depara. A mais-valia que pretendemos trazer com a realização deste estudo é dotar as pessoas de conhecimento face ao que devem procurar, de forma a identificarem comportamentos de risco e, desta forma, contribuírem para a segurança e o bem-comum.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcântara, P. D. (2012). *Terrorismo: uma abordagem conceitual*. Paraná: Universidade Federal do Paraná.
- Bardin, L. (2011). *Análise de Conteúdo (4ª Ed.)*. Lisboa: Edições 70.
- Beck, U. (2016). *Sociedade de Risco Mundial - em busca da segurança perdida*. Lisboa: Edições70.
- Bernoulli, D. (1738). *Exposition of a New Theory on the Measurement of Risk*.
- Biringer, B. E., Matalucci, R. V., & O'Connor, S. L. (2007). *Security Risk Assessment and Management: Professional Practice Guide for Protecting Buildings and Infrastructures*. John Wiley & Sons, Inc.
- Center for the Protection of National Infrastructure (2018). *Disrupting Hostile Reconnaissance*. Consultado em 14 de abril de 2018. Disponível em: <https://www.cpni.gov.uk/disrupting-hostile-reconnaissance>.
- Conceição, L. F. (2008). *Proteção e Segurança de Edifícios Face a Ataques Terroristas. Dissertação de Mestrado*. Academia Militar.
- Conner, M. G. (2001). Attack Risk. *Journal of Police Crisis Negotiations*.
- Correio da Manhã. Consultado em 30 de março de 2018. Disponível em <https://www.cmjornal.pt/>.
- Correio da Manhã. *Metro reforça apoio e apela à compreensão durante a Web Summit*. Consultado em 20 de abril de 2018. Disponível em: <https://www.cmjornal.pt/sociedade/detalhe/metro-reforca-apoio-e-apela-a-compreensao-durante-a-web-summit>.
- Decreto-Lei nº 62/2011, de 9 de maio, publicado em Diário da República, 1.ª série – N.º 89.
- Diário de Notícias. Consultado em 30 de março de 2018. Disponível em: <https://www.dn.pt/>.
- Diário de Notícias. *Graffiter morre em queda de clarabóia em Sete Rios*. Consultado em 30 de março de 2018. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/graffiter-morre-em-queda-de-claraboia-em-sete-rios-9063022.html>.

- Direção-Geral da Política da Justiça (2018). *Estatísticas Oficiais da Justiça*. Consultado em 18 de janeiro de 2018. Disponível em: <http://www.siej.dgpi.mj.pt/>.
- Direção Nacional da PSP (2015). *Curso de Técnicas de Detecção e Abordagem Preventiva*. Departamento de Informações Policiais da PSP.
- Diretiva 2008/114/CE do Conselho, de 8 de Dezembro de 2008, publicado no Jornal Oficial da União Europeia, L 345/75 a 345/82.
- Duque, R. (2016). Terrorismo: um olhar sobre a evolução e as particularidades desta forma de violência. Em R. Duque, D. Noivo, & T. d. Silva, *Segurança Contemporânea*. Lisboa: PACTOR - Edições de Ciências Sociais, Forenses e da Educação.
- Durkheim, É. (2007). *As Regras do Método Sociológico*. São Paulo: Martins Fontes Editora.
- Espírito Santo, P. (2010). *Introdução à Metodologia das Ciências Sociais: Génese, Fundamentos e Problemas*. Lisboa: Edições Silabo.
- ESRI Story Maps (2018). *Terrorist Attacks*. Consultado em 06 de janeiro; 05, 20 e 22 de fevereiro de 2018. Disponível em: <https://storymaps.esri.com/stories/terrorist-attacks/?year=2017>.
- EUROPOL. (2016). *IOCTA 2016 - Internet Organised Crime Threat Assessment*. Holanda: European Police Office.
- EUROPOL. (2017). *TE-SAT European Union Terrorism Situation and Trend Report*. Haia: European Union Agency for Law Enforcement Cooperation 2017.
- Felgueiras, S. R. (2015). *Ação policial face à ação coletiva: Teoria para uma estratégia de policiamento de multidoes*. Lisboa: ISCPSI.
- FEMA386-7. (2003). *Integrating Manmade Hazards into Mitigation Planning*. U.S. Department of Homeland Security.
- FEMA452. (2005). *Risk Assessment - A How-To Guide to Mitigate Potential Terrorist Attacks Against Buildings*. U.S. Department of Homeland Security.
- Fernandes, L. M. (2004). As sociedades Contemporâneas e a Ameaça Terrorista. Em A. Moreira, *Terrorismo* (pp. 417-437). Coimbra: Almedina.
- Fernandes, L. M. (2011). *O Terrorismo na Era da Incerteza*. Lisboa: Almedina.
- Fernandes, L. M. (2014). *Intelligence e Segurança Interna*. Lisboa: ISCPSI.

- Fischhoff, B. (2006). The Psychological Perception of Risk. Em D. G. Kamlen, *The McGraw-Hill Homeland Security Handbook*. The McGraw-Hill Companies.
- Flick, U. (2009). *An Introduction to Qualitative Research, 4th Ed.* Sage.
- Galito, M. S. (2013). *Terrorismo Conceptualização do Fenómeno*. Lisboa: Instituto Superior de Economia e Gestão.
- Ganor, B. (13 de outubro de 2017). Programa "Olhar o Mundo" entrevista a perito em contra-terrorismo. (RTP1, Entrevistador)
- Giddens, A. (2000). *O mundo na era da globalização*. Lisboa: Editorial Presença.
- Giddens, A. (2008). *Sociologia*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Global Peace Index 2017*. (22 de Janeiro de 2018). Obtido de Institute for Economics and Peace - Vision of Humanity: <http://visionofhumanity.org/indexes/global-peace-index/>
- Harcourt, B. E. (2007). *Against Prediction - Profiling, Policing, and Punishing in an Actuarial Age*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Hesterman, J. (2015). *Soft Target Hardening*. Nova Iorque: CRC Press .
- HM Government (2018). *Counter Terrorism Policing*. Consultado em 14 de abril de 2018. Disponível em: <https://act.campaign.gov.uk/>.
- International Institute for Counter-terrorism. *Ganor, Boaz (Prof.)*. Consultado em 12 de abril de 2018. Disponível em: <https://www.ict.org.il/Worker.aspx?ID=1#gsc.tab=0> Jornal de Notícias. Consultado em 30 de março de 2018. Disponível em <https://www.jn.pt/>.
- ISO 31000:2009 Risk Management – Principles and Guidelines. (2009). International Organization for Standardization.
- ISO 31010:2009 Risk Management – Risk Assessment Techniques. (2009). International Organization for Standardization.
- ISO 73:2009 Risk Management - Vocabular. (2009). International Organization for Standardization.
- Jenkins, B. M., & Gersten, L. N. (2001). *Protecting Public Surface Transportation Against Terrorism and Serious Crime: Continuing Research on Best Security Practices*. San Jose, California: Mineta Transportation Institute College of Business, San José State University.

- Kalvach, I. Z. (2016). *BASICS OF SOFT TARGETS PROTECTION GUIDELINES*. Praga: Soft Targets Protection Institute.
- Kunreuthe, H. (2001). *Risk Analysis and Risk Management in an Uncertain World*. Philadelphia: Center for Risk Management and Decision Processes.
- Landoll, D. J. (2006). *Security Risk Assessment Handbook - A complete guide for performing security risk assessments*. Nova Iorque: Auerbach Publications.
- Lei n.º 52/2003, de 22 de agosto, publicada em Diário da República n.º 193/2003, Série I-A de 2003-08-22. Alterada pela Lei n.º 60/2015, de 24 de junho, publicada em Diário da República n.º 121/2015, Série I de 2015-06-24.
- Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto, publicada em Diário da República n.º 168/2007, Série I de 2007-08-31.
- Lei 56/2012 de 8 de novembro, publicada em Diário da República n.º 216/2012, Série I de 2012-11-08. Alterada pela Lei n.º 85/2015, de 7 de agosto, publicada em Diário da República n.º 153/2015, Série I de 2015-08-07.
- Livro Verde relativo a um programa europeu de proteção das infra-estruturas críticas*. (2005). Bruxelas: Comissão das Comunidades Europeias.
- Lourenço, L. (2014). *Risco, Perigo e Crise. Trilogia de base na definição de um modelo conceptual-operacional*. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.
- Lupton, D. (1999). *Risk*. Londres: Routledge.
- Martin, R. H. (21 de novembro de 2016). Soft Targets are Easy Terror Targets: Increased Frequency of Attacks, Practical Preparation, and. *Forensic Research & Criminology International Journal*.
- Martins, R. F. (2010). *Acerca de "Terrorismo" e de "Terrorismos"*. Lisboa: Instituto da Defesa Nacional.
- Mascarenhas, O. (2017). Novo Terrorismo. Velhos Medos. *OBEGEF - Observatório de Economia e Gestão de Fraude*.
- McDermott, R. (1998). *Risk-Taking in International Politics. Prospect Theory in American Foreign Policy*. University of Michigan.

- Metro de Lisboa. *Mapas e Diagramas*. Consultado em 13 de fevereiro de 2018. <http://www.metrolisboa.pt/viajar/mapas-e-diagramas/>.
- Metro de Lisboa. *Evolução da Rede*. Consultado em 13 de fevereiro de 2018. Disponível em: <http://www.metrolisboa.pt/empresa/um-pouco-de-historia/evolucao-da-rede/>.
- Metro de Lisboa. *O Metro em Números*. Consultado em 20 de fevereiro de 2018. Disponível em <http://www.metrolisboa.pt/empresa/o-metro-em-numeros/procura-do-metro/>. Vision of Humanity (2017). *Global Peace Index*. Consultado em 22 de janeiro de 2018. Disponível em <http://visionofhumanity.org/indexes/global-peace-index/>.
- Metro de Lisboa (2017). *Metro aberto durante toda a noite da passagem de ano*. Consultado em 20 de abril de 2018. Disponível em <http://www.metrolisboa.pt/blog/2017/12/28/metro-aberto-toda-noite-da-passagem-ano/>.
- Miranda, J. (1994). A ordem pública e os direitos fundamentais. Perspetiva constitucional. *Revista da Polícia Portuguesa, n.º 88, Julho/Agosto*.
- Mosier, K. L., & Fischer, U. (2010). The role of affect in naturalistic decision making. *Journal of Cognitive Engineering and Decision Making*, pp. 240-255.
- NaCTSO. (2014). *Counter Terrorism Protective Security Advice - For Shopping Centres*. Nation Counter Terrorism Security Office.
- NaCTSO. (2017). *Crowded Places Guidance*. National Counter Terrorism Security Office.
- Observador (2017). *Metro de Lisboa vandalizado*. Consultado em 31 de março de 2018. Disponível em <https://observador.pt/videos/atualidade/metro-de-lisboa-vandalizado-por-graffiters-alemaes-e-novidades/>.
- Oliveira, J. F. (2015). *A manutenção da ordem pública em democracia*. Lisboa: ISCPSI.
- Oliveira, J. L. (2018). APONTAMENTOS SOBRE SEGURANÇA NOS TRANSPORTES PÚBLICOS, Apresentação PowerPoint. Lisboa.
- Oxford University Press (2018). *Terrorism*. Consultado em 24 de dezembro de 2017. Disponível em <https://en.oxforddictionaries.com/definition/terrorism>.
- Oxford University Press (2018). *Threat*. Consultado em 1 de janeiro de 2018. Disponível em <https://en.oxforddictionaries.com/definition/threat>.

- Pease, A., & Pease, B. (2009). *Linguagem Corporal - Porque é que os homens coçam a orelha e as mulheres mexem na aliança*, 3ª Ed. Lisboa: Bizâncio.
- Portaria 1166/95, de 23 de setembro, publicada em Diário da República n.º 221/1995, Série I-B de 1995-09-23.
- Portela, G. (2014). *Gerenciamento de Riscos Baseado em Fatores Humanos e Cultura de Segurança*. Rio de Janeiro: Elsevier Editora.
- Quivy, R., & Campenhoudt, L. V. (2005). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.
- RAILPOL. (2012). *Press Release - First Image of Crime on European Railway Environment*. European network of Railway police forces.
- RAILPOL. (2016). *RAILPOL - European Network of Railway Police Forces. Annual review 2016*. European network of Railway police forces.
- Red Team Security Consulting. *Red Teaming*. Consultado em 06 de janeiro de 2018. Disponível em <https://www.redteamsecure.com/red-teaming/>.
- Reis, V. (2015). Avaliação de risco que impende sobre as instalações Policiais. Estudo de caso: O Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna. Lisboa: ISCPSI.
- Renn, O. (1998). Three decades of risk research: accomplishments and new challenges. *Journal of Risk Research* , 49-71.
- Schmid, A. P. (2011). *The Routledge Handbook of Terrorism Research*. Nova Iorque: Routledge.
- Slovic, P., Peters, E., Finucane, M. L., & MacGregor, D. G. (2005). *Affect, Risk, and Decision Making*. *Health Psychology*, Vol. 24.
- Strydom, P. (2002). *Risk, Environment and Society: Ongoing Debates, Current Issues and Future Projects*. Open University Press, Buckingham.
- Taylor-Gooby, P., & Zinn, J. O. (2006). Current directions in risk research: new developments in psychology and sociology. *Risk Analysis*, 26 (2), 397-411.
- The Applied Critical Thinking Handbook (Formerly the Red Team Handbook) (2005). University of Foreign Military and Cultural Studies.

- The Guardian (2018). *Key facts about the London tube bombing and its aftermath*. Consultado em 20 de fevereiro de 2018. Disponível em <https://www.theguardian.com/uk-news/2017/sep/15/what-we-know-so-far-about-the-london-underground-explosion>.
- The Islamic Supreme Council of America. *Jihad*. Consultado em 06 de janeiro de 2018. Disponível em <http://islamicsupremecouncil.org/Transportation Security Administration. First Observer Plus™ Video Training>. Consultado em 05 de abril de 2018. Disponível em [https://www.tsa.gov/for-industry/firstobserver/training#quickset-first\\_observer\\_training\\_7](https://www.tsa.gov/for-industry/firstobserver/training#quickset-first_observer_training_7).
- Torres, J. M. (2015). *Gestão de Riscos no planeamento, execução e auditoria de segurança*. Lisboa: ISCPSI.
- Trimpop, R. M. (1994). *The Psychology of Risk Taking Behavior*. Amesterdão: Elsevier Science B. V.
- Tversky, A., & Kahneman, D. (27 de Setembro de 1974). Judgment under uncertainty: Heuristics and biases. *Science*, Vol. 185 (4157), pp. 1124-1131.
- Tversky, A., & Kahneman, D. (30 de Janeiro de 1981). The Framing of Decisions and the Psychology of Choice. *Science*, Vol. 211, pp. 453-458.
- UNICRI. (2007). *IPO Security Planning Model*.
- University of Maryland (2017). *Global Terrorism Database*. Consultado em 04, 07, 24 de fevereiro de 2018. Disponível em <http://www.start.umd.edu/gtd/>.
- USGovernment. (2009). *A Tradecraft Primer: Structured Analytic Techniques for Improving Intelligence Analysis*.
- VIMEO. Graffiti Metro de Lisboa. Consultado em 30 de março de 2018. Disponível em <https://vimeo.com/98575317>.
- Walliman, N. (2011). *Research Methods the basics*. Nova Iorque: Routledge.
- Weisel, D. L. (2002). *Graffiti*. Problem-oriented Guides for Police Series.
- Zinn, J. O. (2008). *Social Theories of Risk and Uncertainty*. Oxford: Blackwell Publishing.



# ANEXOS

## ANEXO 1

### Diagrama da Rede do Metro de Lisboa no mapa (2016)



Imagem retirada de <http://www.metrolisboa.pt/empresa/um-pouco-de-historia/evolucao-da-rede/>

## ANEXO 2

### Termo de Consentimento Informado

Tomei conhecimento que o estudante finalista de (Curso /Instituição) \_\_\_\_\_,  
(nome) \_\_\_\_\_ está a desenvolver um estudo sobre / que  
procura / que tem como objetivos

\_\_\_\_\_, sob  
orientação do Prof. Doutor, Intendente Sérgio Felgueiras e coorientação da Prof. Doutora Lúcia  
Pais, docentes no Instituto. Neste âmbito foram-me explicados os objetivos do trabalho e foi  
solicitada a minha colaboração para responder a uma entrevista.

Fui informado(a) de que as respostas serão anónimas e que serão gravadas para facilitar a sua  
análise, sendo destruídos os registos áudio após a sua transcrição. A minha identificação nunca será  
divulgada e a minha colaboração tem carácter voluntário, podendo desistir em qualquer momento  
do trabalho.

Compreendo que não irá existir qualquer tipo de remuneração ou custos pela minha participação  
neste estudo. É-me garantido que sempre que necessitar de algum esclarecimento o mesmo ser-  
me-á facultado.

Fui esclarecido(a) sobre todos os aspetos que considero importantes e as perguntas que coloquei  
foram respondidas. Fui informado(a) que tenho direito a recusar participar e que a minha recusa  
não terá consequências para mim.

Aceito, pois, colaborar neste estudo e assino onde indicado.

\_\_\_\_\_

Lisboa, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20\_\_

## ANEXO 3

### Escala – vulnerabilidades

Criteria		
<b>Very High</b>	<b>10</b>	Very High – One or more major weaknesses have been identified that make the asset extremely susceptible to an aggressor or hazard. The building lacks redundancies/physical protection and the entire building would be only functional again after a very long period of time after the attack.
<b>High</b>	<b>8-9</b>	High – One or more major weaknesses have been identified that make the asset highly susceptible to an aggressor or hazard. The building has poor redundancies/physical protection and most parts of the building would be only functional again after a long period of time after the attack.
<b>Medium High</b>	<b>7</b>	Medium High – An important weakness has been identified that makes the asset very susceptible to an aggressor or hazard. The building has inadequate redundancies/physical protection and most critical functions would be only operational again after a long period of time after the attack.
<b>Medium</b>	<b>5-6</b>	Medium – A weakness has been identified that makes the asset fairly susceptible to an aggressor or hazard. The building has insufficient redundancies/physical protection and most part of the building would be only functional again after a considerable period of time after the attack.
<b>Medium Low</b>	<b>4</b>	Medium Low – A weakness has been identified that makes the asset somewhat susceptible to an aggressor or hazard. The building has incorporated a fair level of redundancies/physical protection and most critical functions would be only operational again after a considerable period of time after the attack.
<b>Low</b>	<b>2-3</b>	Low – A minor weakness has been identified that slightly increases the susceptibility of the asset to an aggressor or hazard. The building has incorporated a good level of redundancies/physical protection and the building would be operational within a short period of time after an attack.
<b>Very Low</b>	<b>1</b>	Very Low – No weaknesses exist. The building has incorporated excellent redundancies/physical protection and the building would be operational immediately after an attack.

FEMA 452, 2005, p. 3-15

## ANEXO 4

### Check list – Vulnerabilidades

Function	Vulnerability	Infrastructure	Vulnerability
Administration		Site	
Engineering		Architectural	
Warehousing		Structural Systems	
Data Center		Envelope Systems	
Food Service		Utility Systems	
Security		Mechanical Systems	
Housekeeping		Plumbing and Gas Systems	
Day Care		Electrical Systems	
Other		Fire Alarm Systems	
Other		IT/Communications Systems	

Vulnerability Rating	
Very High	10
High	8-9
Medium High	7
Medium	5-6
Medium Low	4
Low	2-3
Very Low	1

*Worksheet 3-1 can be used to complete your risk assessment and will be used in conjunction with Worksheets 4-1 and 4-2. It can be used to discuss the vulnerability rating with building stakeholders and among the members of the Assessment Team. Vulnerability rating refers to a numerical value that can be assigned to building weaknesses and lack of redundancy.*

*To fill out Worksheet 3-1, analyze the impact of a particular threat to your site and/or building. Analyze core functions and building infrastructure components as indicated in Task 2.2 of Step 2. Analyze your assets based on: a) the identified threat; b) the criticality of your assets; and c) a level of protection you may have chosen (i.e., your willingness or unwillingness to accept risk). When assigning a vulnerability rating, consider redundancy factors included in Task 3.4. This may increase your vulnerability rating for functions and infrastructure.*

## ANEXO 5



# Salta para a linha do Metro e corta fornecimento de eletricidade

Por João Carlos Rodrigues

|

21.11.17

Um homem colocou em risco os utilizadores do Metro de Lisboa que no sábado à tarde percorriam a Linha Verde, que liga o Cais do Sodré a Telheiras.

Após transpor as barreiras e descer à linha, acionou uma "patilha de segurança" que corta a eletricidade fornecida às composições, deixando o metropolitano momentaneamente à deriva", adiantou fonte policial ao CM

. Foi detido por atentado à segurança de transporte ferroviário, mas libertado com notificação para se apresentar em tribunal.

O caso ocorreu às 15h10 de sábado, na estação do metro do Areeiro. "Saltou uma barreira de proibição de acesso e acionou uma patilha de segurança que permite bloquear o fornecimento de eletricidade naquele local e nas estações imediatamente antes e depois [no caso, a da Alameda e a de Roma]", explicou ao CM a mesma fonte.

Este sistema faz com que os comboios parados não arranquem, mas deixa aqueles que estão a circular "à deriva, uma vez que não recebem energia". Ainda assim, não se verificou qualquer incidente. "Esta ação pôs todos os comboios em circulação na zona durante oito minutos."

Quando a eletricidade foi reposta, o homem, cujo movimento foi visto nas câmaras, voltou a entrar no metro, mas foi retido por um vigilante na estação seguinte e entregue à PSP, a quem disse estar a ser perseguido.

O homem, de 34 anos, foi libertado e notificado para se apresentar ontem à tarde em tribunal. Não foi possível apurar se cumpriu a determinação.

<http://www.cmjornal.pt/portugal/detalhe/salta-para-a-linha-do-metro-e-corta-fornecimento-de-eletricidade>

1/1

# Diário de Notícias

## Já está restabelecida a circulação na linha azul do metro

05 DE JANEIRO DE 2018 ÀS 15:54

DN

Pub

### **Estação de S. Sebastião foi evacuada. Meios de inativação de explosivos foram chamados ao local**

Uma mochila suspeita na estação de metro de S. Sebastião da Pedreira levou ao corte da circulação da linha azul do metro de Lisboa, confirmou ao DN o Comando Metropolitano de Lisboa da PSP, e à evacuação daquela estação.

De acordo com fonte oficial o alerta para a presença de uma mochila abandonada na estação de metro de São. Sebastião da Pedreira surgiu às 14:35.

A circulação já foi entretanto restabelecida e a PSP confirmou tratar-se de um falso alarme.

"O objeto em causa não representou qualquer tipo de perigosidade, já foi removido do local, a energia já foi reposta e as pessoas já começaram a aceder à estação há cerca de dez minutos", explicou o oficial de dia ao Comando Metropolitano de Lisboa (Cometlis) da PSP, pelas 18:20.

Apenas a circulação na linha azul foi interrompida, apurou o DN junto de fonte oficial do Metro de Lisboa, e, durante alguns momentos, apenas o troço entre o Colégio Militar e Avenida esteve interrompido.

"O Metro seguiu os procedimentos obrigatórios, chamando a PSP, que está no local", afirmou a mesma fonte, acrescentando que só quando existisse "autorização" das autoridades é que o troço seria reaberto à circulação.

No site oficial do Metro de Lisboa, a informação indica que apenas a linha azul, entre as estações do Colégio Militar e da Avenida, está interrompida. Fonte da empresa adiantou à Lusa que a estação de São Sebastião foi evacuada por precaução.

Fonte do Comando Metropolitano de Lisboa da PSP avança que o local está isolado, já lá estando os meios do Centro de Inativação de Explosivos e Segurança no Subsolo, bem como a Divisão de Segurança a Transportes Públicos e a equipa de intervenção rápida da 5.ª divisão da PSP.

A estação de São Sebastião, junto ao El Corte Inglés e à Fundação Gulbenkian, é servida pelas linhas azul e vermelha do metro.

Para mais detalhes consulte:

<https://www.dn.pt/portugal/interior/mochila-suspeita-no-metro-interrompe-circulacao-nas-linhas-azul-e-vermelha-9026874.html>

Global Notícias - Media Group S.A.

Copyright © - Todos os direitos reservados

## ANEXO 7

### Fotogramas vídeo *graffitis*

*Um dos indivíduos a aceder a zonas restritas*



*Perspetiva do interior dos túneis para o metro a passar*



*Um dos indivíduos a circular pelos túneis do metro*



*Uma das rotas que utilizaram para aceder ao interior da infraestrutura*



*Outra das rotas utilizadas para aceder ao interior da infraestrutura*



*A passar para o outro lado da grade visualizada na figura 13*

*Outro indivíduo a passar entre os carris no interior dos túneis*



*Um dos indivíduos na plataforma da estação*





*A arrombar um cadeado*



*A pintar os graffitis*



*A forçar a entrada em mais uma das portas de acesso à estação*



*A entrar nas instalações*

## **ANEXO 8**

## Autorização de acesso aos dados constantes no SEI

**POLÍCIA SEGURANÇA PÚBLICA**  
**INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA**  
DIRECÇÃO DE ENSINO  
SECRETARIA ESCOLAR



Exmo. Senhor  
Diretor Nacional Adjunto/Unidade Orgânica de  
Recursos Humanos  
(Departamento de Formação)  
DN/PSP Largo da Penha de França, N.1  
1199-010 LISBOA

Sua Referência:  
Sua Comunicação:  
Nossa Referência: 60/SECDE/2018  
Classificador: 080.01.10  
Processo: SECDE201700001ASP  
Data: 2018-01-31

**Assunto: PEDIDO DE COLABORAÇÃO EM TRABALHO DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO INTEGRADO EM CIÊNCIAS POLICIAIS**

1. O Curso de Mestrado Integrado em Ciências Policiais (CMICP), no 5.º ano - Estágio, compreende a elaboração de uma dissertação/trabalho de projeto que deverá, obrigatoriamente, incidir sobre um tema das áreas científicas de ciências policiais, ciências jurídicas, ciências sociais e humanas e/ou ciências de desenvolvimento e adaptação motora.
2. A Aspirante a Oficial de Polícia Madalena Lopes Sardisca Velez de Castro irá realizar o seu estudo numa daquelas áreas científicas, subordinado ao tema "Diagnostico de Comportamentos de Risco – O Metropolitano de Lisboa", do qual é orientador Prof. Doutor Sérgio Felgueiras, e coorientadora a Prof.ª Doutora Lúcia Pais.
3. Deste modo, solicita-se a V.ª Ex.ª autorização para consulta e a disponibilização da seguinte informação, constantes no Sistema Estratégico de Informação (SEI), conforme folha que se anexa.
5. A necessidade da obtenção dos dados referidos prende-se com a constituição de um capítulo da dissertação que consiste na análise dos dados solicitados.
6. Mais se informa V.ª Ex.ª de que a Aspirante a Oficial de Polícia Madalena Castro se compromete a respeitar a confidencialidade e o anonimato dos dados obtidos, bem como a não usar os mesmos fora do âmbito deste trabalho académico.

O Diretor

  
Pedro José Lopes Clemente  
Superintendente-Chefe



R. 1.ª de Maio, nº3 1349-040 Lisboa Tel.: 213613900 Fax: 213610535 www.iscps.pt |  
iscps@psp.pt

DIRECÇÃO NACIONAL DA P.S.P. D. A. G. SECÇÃO COORDENADORIA	Entrada Nº 2976 01 FEV. 2018 Data: / /
---	--

147458  
Página 1/1

**ANEXO 9**

## Autorização para acesso aos materiais técnico-pedagógicos do curso de Técnicas de Detecção e Abordagem Preventiva da PSP

### POLÍCIA SEGURANÇA PÚBLICA

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA

DIRECÇÃO DE ENSINO

SECRETARIA ESCOLAR



Exmo. Senhor  
Diretor Nacional Adjunto/Unidade Orgânica de Recursos  
Humanos  
(Departamento de Formação) DN/PSP  
Largo da Penha de França, N.1  
1199-010 USBOA

Sua Referência:

Sua Comunicação:

Nossa Referência: 118/SECDE/2018

Classificador: 080.01.10

Processo: SECDE201700001ASP

Data: 2018-03-21

Assunto: PEDIDO DE COLABORAÇÃO EM TRABALHO DE DISSERTAÇÃO DE Mestrado Integrado em Ciências Policiais

*Abílio Pinto Vieira*  
24/3/2018  
O Diretor Nacional Adjunto UORH  
José Fernando do Oliveira  
Superintendente-Chefe

1. O Curso de Mestrado Integrado em Ciências Policiais (CMICP), no 5.º ano - Estágio, compreende a elaboração de uma dissertação/trabalho de projeto que deverá, obrigatoriamente, incidir sobre um tema das áreas científicas de ciências policiais, ciências jurídicas, ciências sociais e humanas e/ou ciências de desenvolvimento e adaptação motora.
2. A Aspirante a Oficial de Polícia Madalena Lopes Sardisca Velez de Castro irá realizar o seu estudo numa daquelas áreas científicas, subordinado ao tema "Diagnóstico de Comportamentos de Risco – O Metropolitano de Lisboa", do qual é orientador o Intendente, Prof. Doutor Sérgio Felgueiras, e coorientadora a Prof.ª Doutora Lúcia Pais.
3. Deste modo, solicita-se a V.ª Ex.ª autorização para disponibilização da seguinte informação:
  - a) Obtenção e consulta de dados constantes no Sistema Estratégico de Informação (SEI), de acordo com o formulário em anexo, a endereçar ao Departamento de Informações Policiais da DNPSP;
  - b) O dossier técnico-pedagógico do curso de Técnicas de Detecção e Abordagem Preventiva (TDAP) da PSP, e respectivos materiais de suporte utilizados na formação.
4. A necessidade da obtenção dos dados referidos prende-se com a constituição de um capítulo da dissertação que consiste na análise dos dados solicitados.
5. Mais se informa V.ª Ex.ª de que a Aspirante a Oficial de Polícia Madalena Castro se compromete a respeitar a confidencialidade e o anonimato dos dados obtidos, bem como a não usar os mesmos fora do âmbito deste trabalho académico.

DIRECÇÃO NACIONAL PSP/ DAG	Entrada Nº 8562
SECÇÃO CORRESPONDÊNCIA	Data 26 MAR, 2018 P.2fo5

O Diretor

*Abílio Pinto Vieira*

Abílio Pinto Vieira  
Superintendente-chefe



R. 1.º de Maio, nº3 1349-040 Lisboa Tel.: 213613900 Fax: 213610535 www.icpsi.pt |  
icpsi@isp.pt

147458  
Página 1/1

ANEXO 10

## Autorização para acesso à base de dados CISION

### POLÍCIA SEGURANÇA PÚBLICA

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA  
DIRECÇÃO DE ENSINO  
SECRETARIA ESCOLAR



Exmo. Senhor  
Diretor Nacional Adjunto/Unidade Orgânica de Recursos  
Humanos  
(Departamento de Formação)  
DN/PSP Largo da Penha de França, N.1  
1199-010 LISBOA

Sua Referência:

Sua Comunicação:

Nossa Referência: 40/SECDE/2018

Classificador: 080.01.10

Processo: SECDE201700001ASP

Data: 2018-01-17

Assunto: PEDIDO DE COLABORAÇÃO EM TRABALHO DE DISSERTAÇÃO DE Mestrado INTEGRADO EM CIÊNCIAS POLICIAIS

1. O Curso de Mestrado Integrado em Ciências Policiais (CMICP), no 5.º ano - Estágio, compreende a elaboração de uma dissertação/trabalho de projeto que deverá, obrigatoriamente, incidir sobre um tema das áreas científicas de ciências policiais, ciências jurídicas, ciências sociais e humanas e/ou ciências de desenvolvimento e adaptação motora.

2. A Aspirante a Oficial de Polícia Madalena Lopes Sardisca Velez de Castro irá realizar o seu estudo numa daquelas áreas científicas, subordinado ao tema "Diagnóstico de Comportamentos de Risco – O Metropolitano de Lisboa", do qual é orientador Prof. Doutor Sérgio Felgueiras, e coorientadora a Prof.ª Doutora Lúcia Pais.

3. Deste modo, solicita-se a V.ª Ex.ª autorização para que a Aspirante a Oficial de Polícia Madalena Castro tenha acesso à base de dados da CISION (GIRP) para a realização de um *clipping* relativo às notícias de média que reportem incidentes ocorridos no Metropolitano de Lisboa, infraestrutura sobre a qual incide o seu estudo.

5. A necessidade da obtenção dos dados referidos prende-se com a constituição de um capítulo da dissertação que consiste na análise dos dados solicitados.

6. Mais se informa V.ª Ex.ª de que a Aspirante a Oficial de Polícia Madalena Castro se compromete a respeitar a confidencialidade e o anonimato dos dados obtidos, bem como a não usar os mesmos fora do âmbito deste trabalho académico.

*Autorização*  
26/1/2018  
O Diretor Nacional Adjunto UORH

José Ferreira de Oliveira  
Superintendente-Chefe

DIREÇÃO NACIONAL PSP/DAG	Entrada Nº 2178
COPIA CORRESPONDÊNCIA	Data 24 JAN. 2018 P. 3 Fol.

O Diretor

Pedro José Lopes Clemente  
Superintendente-Chefe



R. 1.ª de Maio, nº3 1349-040 Lisboa Tel: 213613900 Fax: 213610535 www.iscpi.pt iscpi@psp.pt

147458  
Página 1/1

# APÊNDICES

## APÊNDICE 1

## **Histórico de ataques terroristas perpetrados contra metropolitanos:**

**1995 – Japão:** por volta das 08H00 (durante a hora de ponta) do dia 20 de março, Shoko Asahara, e seguidores seus, libertaram gás sarin (um gás nervoso altamente potente, desenvolvido na Alemanha Nazi) na rede do metropolitano de Tóquio. Cinco atacantes, extremistas religiosos do culto *Aum Shinrikyo*, utilizaram 11 sacos de plástico contendo uma solução de gás sarin, de onde o mesmo se vaporizava para o meio envolvente, em três linhas que convergiam perto da estação de Kasumigaseki, perfurando estes sacos dentro de carruagens de metro com as pontas de guarda-chuvas imediatamente antes de saírem para as estações, deixando as restantes pessoas aprisionadas no ambiente contaminado. Neste ataque foram afetadas 16 estações, tendo morrido 8 pessoas e 175 sido gravemente contagiadas (Jenkins & Gersten, 2001).

**1998 – Rússia:** no dia 01 de janeiro, uma bomba de pequenas dimensões, dissimulada dentro de uma mala, foi deixada numa das passagens subterrâneas do metropolitano de Moscovo. Na explosão foram feridos três trabalhadores da rede de transportes, sendo que nenhum grupo terrorista reclamou a autoria do ataque<sup>30</sup>.

- **2000 – Inglaterra:** no dia 17 de outubro, um estudante de judaísmo chassídico foi esfaqueado diversas vezes por um imigrante argelino de 27 anos num comboio do metropolitano de Londres, tendo o agressor sido capturado<sup>31</sup>.

- **2002 – Itália:** no dia 11 de maio ocorreu uma tentativa de fazer explodir o metropolitano Duomo em Milão. Os terroristas deitaram fogo a uma botija de gás de aproximadamente 3 kg; no entanto, felizmente, os trabalhadores do metro conseguiram apagar o fogo antes que se desse a explosão, evitando danos adicionais. Desconhecem-se os autores do ataque, apesar de ter sido deixada uma nota escrita em italiano e em árabe a declarar que estava a lutar em nome de Alá para converter os não-crentes ao Islão<sup>32</sup>.

- **2002 – Venezuela:** no dia de 26 de novembro ocorreram dois ataques coordenados no metropolitano de Caracas, tendo o sistema de transportes ficado paralisado por mais de uma hora. Um contentor de gás lacrimogénio foi lançado na estação Plaza de

---

<sup>30</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=199801010002>. Fonte consultada a 04-02-2018.

<sup>31</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200010170001>. Fonte consultada a 04-02-2018.

<sup>32</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200205110003>. Fonte consultada a 07-02-2018.

Venezuela<sup>33</sup>, tendo afetado várias pessoas que receberam cuidados médicos, e outro na estação de Petare<sup>34</sup>, não causando vítimas. Nenhum grupo reclamou a autoria do evento.

- **2004 – Rússia (a):** na manhã do dia 06 de fevereiro, uma bomba (com cerca de 4-5kg de TNT) foi detonada entre as estações de Avtosavodskaya e Paveletskaya do metropolitano de Moscovo, um dos locais que junta mais gente naquele período do dia, tendo resultado num total de 122 feridos e 40 vítimas mortais. Não é claro se o ataque foi levado a cabo por bombistas suicidas ou se a bomba foi deixada na carruagem dentro de uma mala. A responsabilidade do ataque foi atribuída pelo governo russo a rebeldes chechenos; porém, estes negam o seu envolvimento<sup>35</sup>.

- **2004 – Rússia (b):** no dia 31 de agosto, uma bombista suicida (com uma bomba de potência equivalente a 2 kg de TNT) causou uma explosão à entrada da estação Rizhshkaya do metropolitano de Moscovo, ferindo mais de 50 pessoas e levando à morte de 10. O ataque foi reclamado pela Brigada dos Mártires de Istanbul<sup>36</sup>.

- **2005 – Inglaterra:** no dia 07 de julho, em Londres, ocorreu um ataque terrorista com múltiplos focos. Um de quatro bombistas suicidas explodiu-se dentro de uma das carruagens do metropolitano, entre as estações de Russell Square e Kings Cross Station, tendo causado um total de 340 feridos e 27 vítimas mortais. Um segundo terrorista levou a cabo outra explosão numa carruagem do metro na estação de Edward Road Station, causando 163 feridos e sete mortos. A série de ataques foi reclamada pela *al-Qaeda*, apesar de as brigadas de Abu Hafs al-Masri também terem declarado ser da sua autoria, apesar dessa afirmação não ter sido considerada como tendo grande credibilidade<sup>37</sup>.

- **2009 – Espanha:** durante a noite do dia 27 de novembro, pelas 02H40, foi deitado fogo às máquinas de aquisição de bilhetes da estação de Aiboa, no metropolitano de Getxo, causando apenas danos materiais e não sendo o evento reclamado por qualquer grupo<sup>38</sup>.

- **2010 – Rússia:** às 07H56 do dia 29 de março, um engenho explosivo improvisado (de dois) foi detonado por uma bombista suicida (mulher de um líder militante checheno) num dos comboios do metropolitano de Moscovo, na estação de Lubyanka. A segunda bomba foi detonada às 08H36 na estação de Park Kultury, também por uma mulher, de 28 anos, tendo os dois ataques resultado num total de 40 mortos e 95 pessoas feridas. O líder

---

<sup>33</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200211260004>. Fonte consultada a 07-02-2018.

<sup>34</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200211270003>. Fonte consultada a 07-02-2018.

<sup>35</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200402060003>. Fonte consultada a 04-02-2018.

<sup>36</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200408310002>. Fonte consultada a 04-02-2018.

<sup>37</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200507070002>. Fonte consultada a 04-02-2018.

<sup>38</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200911270007>. Fonte consultada a 07-02-2018.

do Emirado do Cáucaso, Dokka Umarov, assumiu a responsabilidade por este duplo ataque<sup>39</sup>.

- **2011 – Bielorrússia:** pelas 15H00 do dia 11 de abril ocorreu a explosão de uma bomba controlada à distância (de potência equivalente a 5-7 kg de TNT, cheia com estilhaços e esferas metálicas de cerca de 1 cm), na estação de Oktyabrsakaya do metropolitano de Minsk. A bomba foi escondida debaixo de um banco na plataforma de embarque, tendo ferido 161 pessoas e levado à morte de 13. Suspeita-se do envolvimento do russo Viktor Dvorakovskiy<sup>40</sup>.

- **2012 – Canadá:** no dia 05 de outubro foram detonadas bombas de gás no metropolitano de Montreal, paralisando a rede de transportes. Não houve baixas derivadas do ataque. Foram detidas três mulheres e um homem, membros da *Force Etudiante Critique*<sup>41</sup>.

- **2014 – Egípto (a):** no dia 25 de junho aconteceu um ataque múltiplo ao metropolitano do Cairo no qual foram utilizadas cinco bombas em: Shubra el-Kheima (três feridos), Ghamra (um ferido), Hadaiq El Quba (um ferido), Ezbet el-Nakhl (um ferido) e Hilmiyat al-Zaytun (foi desativada). O ataque não foi reclamado, apesar de haver suspeitas do envolvimento da Irmandade Muçulmana<sup>42</sup>.

- **2014 – Chile:** no dia 13 de julho um engenho explosivo foi detonado num dos comboios do metropolitano de Santiago, causando apenas danos materiais. A autoria do ataque foi reclamada pela Conspiração das Células de Fogo<sup>43</sup>.

- **2014 – República Dominicana:** no dia 27 de outubro, foi deitado fogo a uma mochila numa carruagem do metropolitano de Santo Domingo, ferindo 35 pessoas. Foi detido um indivíduo<sup>44</sup>.

---

<sup>39</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201003290010> e <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201003290011>. Fontes consultadas a 04-02-2018.

<sup>40</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201104110001>. Fonte consultada a 04-02-2018.

<sup>41</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201205100003>. Fonte consultada a 07-02-2018.

<sup>42</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201406250014>; <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201406250015>; <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201406250016>; <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201406250017>; <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201406250019>. Fontes consultadas a 07-02-2018.

<sup>43</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201407130070>. Fonte consultada a 07-02-2018.

<sup>44</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201410270048>. Fonte consultada a 07-02-2018.

• **2014 – Egípto (b):** no dia 13 de novembro, uma bomba dissimulada dentro de uma mala explodiu numa das carruagens no metropolitano do Cairo, na estação de Helmiet Al-Zeitoun, ferindo 16 pessoas. Nenhum grupo reclamou a autoria do ataque<sup>45</sup>.

• **2015 – Egípto:** no dia 28 de março foi detonado um engenho explosivo à entrada de uma estação do metropolitano do Cairo, ferindo 8 pessoas (quatro delas polícias). O ataque foi reclamado por Ajnad Misr<sup>46</sup>.

• **2015 – Turquia:** a 1 de dezembro, um tubo bomba explodiu numa estação do metropolitano de Istanbul, ferindo 5 pessoas. Tal ataque não foi reclamado por nenhum grupo terrorista apesar de haver suspeitas de ser da autoria do Estado Islâmico ou do Partido dos Trabalhadores do Curdistão.<sup>47</sup>

• **2015 – Inglaterra:** a 5 de dezembro, um homem (Muhaydin Mire) atacou os passageiros do metropolitano de Londres com um machete, na área de Leytonstone, tendo ferido pelo menos três pessoas, e alegando ter perpetrado o ataque como retaliação pelas ações levadas a cabo pelo Ocidente na Síria, contra o Estado Islâmico<sup>48</sup>.

• **2016 – Bélgica:** na manhã do dia 22 de março, ocorreu um ataque terrorista coordenado com múltiplos alvos, levado a cabo com recurso a quatro bombas de pregos transportadas por bombistas suicidas: uma no metropolitano de Bruxelas – na estação de Maalbeek, duas no aeroporto de Zaventem e uma que não chegou a explodir. Foram mortas 32 pessoas e feridas 340 neste ataque<sup>49</sup>.

• **2017 – Rússia:** no dia 03 de abril, um bombista suicida detonou uma bomba no metropolitano de São Petersburgo, no dia em que Vladimir Putin estava para visitar a cidade. O ataque causou 16 mortos e 64 feridos, tendo a sua autoria sido reclamada por Imam Shamil Battalion, um afiliado da *al-Qaeda*<sup>50</sup>.

• **2017 – Inglaterra:** no dia 15 de setembro, um saco de plástico com um engenho explosivo foi abandonado numa carruagem do metropolitano de Londres, junto à estação de Parsons Green, tendo apenas deflagrado sem explodir totalmente e ferindo cerca de 30 pessoas. O ataque foi reclamado pelo Estado Islâmico.<sup>51</sup>

---

<sup>45</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201411130004>. Fonte consultada a 07-02-2018.

<sup>46</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201503280016>. Fonte consultada a 07-02-2018.

<sup>47</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201512010001>. Fonte consultada a 04-02-2018.

<sup>48</sup> Dados retirados de: <http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201512050019>. Fonte consultada a 24-02-2018.

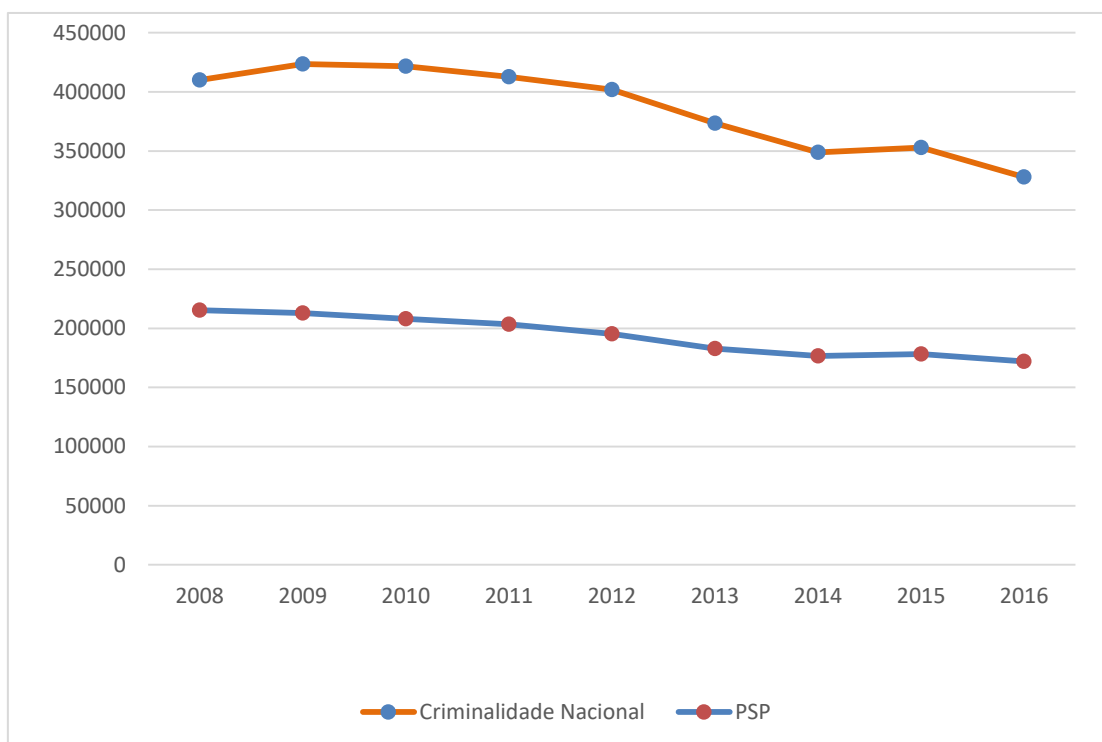
<sup>49</sup> Dados retirados de: <https://storymaps.esri.com/stories/terrorist-attacks/?year=2017>. Fonte consultada a 05-02-2018.

<sup>50</sup> Dados retirados de: <https://storymaps.esri.com/stories/terrorist-attacks/?year=2017>. Fonte consultada a 05-02-2018.

<sup>51</sup> Dados retirados de: <https://storymaps.esri.com/stories/terrorist-attacks/?year=2017> e <https://www.theguardian.com/uk-news/2017/sep/15/what-we-know-so-far-about-the-london-underground-explosion>. Fonte consultada a 20-02-2018

## APÊNDICE 2

**Figura 1.** Evolução da Criminalidade em Portugal e na área de responsabilidade da PSP



## **APÊNDICE 3**

### **ESTUDO 1**

#### **GRELHA CATEGORIAL**

**Categoria A – Risco:** nesta categoria insere-se toda a informação alusiva ao risco com exceção dos comportamentos de risco.

Ex.: (u.r. A\_10.1) “objetos suspeitos”

**Categoria B – Alvo:** nesta categoria inserem-se todas as unidades de registo que refiram características do metropolitano ou refiram a sua qualidade enquanto alvo.

**Subcategoria B1 – Metro:** nesta subcategoria incluem-se as referências à infraestrutura do metropolitano, quer no seu todo, quer a componentes que o constituam.

Ex.: (u.r. B1\_3.1) “toda a rede do metro”

**Subcategoria B2 – Estações em específico:** a esta subcategoria correspondem as informações que focam certas estações de metro como sendo alvos a que se deve conceder maior atenção.

Ex.: (u.r. B2\_4.4) “devia ter 2 homens na Alameda”

**Categoria C – Ameaças:** nesta categoria incluem-se excertos de informação alusivas às ameaças que são consideradas no nosso estudo.

**Subcategoria C1 – Terrorismo:** nesta subcategoria estão inseridas as unidades de registo que estão relacionadas com a ameaça terrorista.

Ex.: (u.r. C1\_9.2) “um ataque terrorista num sistema de transportes cria caos”

**Subcategoria C2 – Desordem:** nesta subcategoria insere-se a informação atinente à ameaça de desordem pública, que pode incluir, por exemplo, rixas, grupos violentos de adeptos desportivos, etc.

**Subcategoria C3 – Criminalidade:** nesta subcategoria estão inseridas as unidades de registo relacionadas com os vários tipos de crimes ocorridos nesta infraestrutura e a evolução do fenómeno criminal.

Ex.: (u.r. C3\_10.1) “número de crimes estar a diminuir imenso”

**Categoria D – Vulnerabilidades:** a informação incluída nesta categoria diz respeito a aspetos que são considerados vulnerabilidades do metropolitano de Lisboa.

Ex.: (u.r. D\_5.5) “não há controlo de pessoas”

**Categoria E – Comportamentos de Risco:** nesta categoria insere-se toda a informação relacionada com comportamentos de risco que possam estar relacionados com ações hostis.

**Subcategoria E1 – Sinais:** as unidades de registo incluídas nesta subcategoria dizem respeito a sinais que indiquem comportamentos de risco.

Ex.: (u.r. E1\_5.3) “alguém que não quer passar junto aos polícias”

**Subcategoria E2 – Identificação:** inserem-se nesta subcategoria aspetos que estejam relacionados com a forma como se podem identificar comportamentos de risco.

Ex.: (u.r. E2\_5.6) “nas respostas perceber se há alguma coisa que não está bem”

**Categoria F – Atuação Policial:** nesta categoria inserem-se as unidades de registo alusivas à atividade da polícia, no que respeita à formação, aos procedimentos e condutas adotadas, bem como às abordagens realizadas.

**Subcategoria F1 – Treino/Formação:** a esta subcategoria corresponde a informação atinente ao treino realizado e às formações especializadas que os elementos policiais que trabalham no metropolitano possuem devido à especificidade do seu serviço.

Ex.: (u.r. F1\_ 5.1) “curso de segurança a transportes públicos”

**Subcategoria F2 – Abordagens:** nesta subcategoria inserem-se unidades de registo relativas à forma como se devem abordar as pessoas no modelo de policiamento que está instituído esta infraestrutura e certos tipos de perguntas que devem ser colocadas pelos polícias no decorrer da sua atuação.

Ex.: (u.r. F2\_5.11) “abordagem deve ser simples, clara, educada e bastante afável”

**Subcategoria F3 – Procedimentos/Atuação:** inclui-se nesta subcategoria as formas de atuação policial praticadas nesta infraestrutura e os procedimentos adotados pelos polícias que nela trabalham.

Ex.: (u.r. F3\_ 7.1) “operações de controlo de pessoas”

**Categoria G – Medidas de Segurança:** nesta categoria inserem-se informações que respeitam a medidas que contribuem para uma melhor segurança no metropolitano.

Ex.: (u.r. G\_ 11.2) “o metro faz ronda aos pontos de fuga, coordenamo-nos”

**Categoria H – Cultura de Segurança:** nesta categoria são incluídas unidades de registo alusivas à designada cultura de segurança, tanto por referirem a sua ausência, como por mencionarem aspetos que dela fazem parte e que devem ser interiorizados pela população.

Ex.: (u.r. H\_6.1) “Estão sensibilizados para a problemática do comportamento das pessoas”

## APÊNDICE 4

### ESTUDO 2

#### GRELHA CATEGORIAL

**Categoria A – Vulnerabilidades:** a informação incluída nesta categoria diz respeito a aspetos que são considerados vulnerabilidades do metropolitano de Lisboa.

Ex.: (u.r. A\_5.9) "Prédios cor-de-rosa (Rua João Morais Barbosa) têm uma plataforma de onde é possível ver o interior do perímetro, passível de ser utilizado para estudar os sistemas de segurança, rotinas dos vigilantes, etc."

**Categoria B – Componente Policial:** nesta categoria inserem-se as unidades de registo alusivas à atividade da polícia, no que respeita à sua atuação na infraestrutura em estudo.

Ex.: (u.r. B\_4.1) " um agente da PSP (em permanência) no PCCV"

**Categoria C – Medidas de Segurança:** nesta categoria inserem-se informações que respeitam a medidas que contribuem para uma melhor segurança no metropolitano.

Ex.: (u.r. C\_4.6.3) "as saídas estão construídas de forma a ser possível pôr todas as pessoas na rua em 6mins em caso de evacuação de emergência (largura das passagens permite)"

## APÊNDICE 5

### ESTUDO 3

#### GRELHA CATEGORIAL

**Categoria A – Risco:** nesta categoria insere-se toda a informação alusiva ao risco com exceção dos comportamentos de risco.

**Subcategoria A1 – Avaliação do risco:** inserem-se nesta subcategoria as unidades de registo que se referem ao processo de avaliação de riscos, quer as avaliações que são feitas instintivamente, quer relativos a questões que devemos colocar a nós mesmos de forma a melhor avaliar.

Ex.: (u.r. A1\_30.2) “Quais os elementos que lhe suscitam dúvida?”

**Subcategoria A2 – Situações de risco:** nesta subcategoria incluem-se os excertos de informação que referem situações às quais está subjacente risco.

Ex.: (u.r. A2\_9.3) “os terroristas e criminosos que se dedicam a atividades hostis usam métodos para disfarçar um perfil típico.”

**Subcategoria A3 – Indicadores de risco:** desta subcategoria fazem parte as unidades de registo que mencionam indicadores associados a riscos e cuja identificação pode antecipar uma ação hostil.

Ex.: (u.r. A3\_62.1) “posse de objetos suspeitos”

**Categoria B – Alvo:** nesta categoria inserem-se todas as unidades de registo alusivas a alvos de ações hostis.

**Subcategoria B1 – Metro:** nesta subcategoria incluem-se as referências a aspetos nos quais se inclui o metropolitano e que lhe conferem a qualidade de alvo.

Ex.: (u.r. B1\_8.1) “infraestruturas críticas”

**Subcategoria B2 – Alvo (geral):** a esta subcategoria correspondem as informações que focam certas características alusivas aos alvos que podem ser selecionados, de uma forma genérica.

Ex.: (u.r. B2\_11.1) “simbolismo, disponibilidade, criticidade, valores/bens envolvidos”

**Categoria C – Ameaças:** nesta categoria incluem-se excertos de informação alusivas às ameaças que são consideradas no nosso estudo.

**Subcategoria C1 – Terrorismo:** nesta subcategoria estão inseridas as unidades de registo que estão relacionadas com a ameaça terrorista.

Ex.: (u.r. C1\_6.1) “Ações Terroristas: EX: 11SET; Ataques de Mumbai; Caso Breivik; Charlie Hebdo”

**Subcategoria C2 – Desordem:** nesta subcategoria insere-se a informação atinente à ameaça de desordem pública.

Ex.: (u.r. C2\_19.3) “Ações de Contestação social ou ativista EX: Manifestações”

**Subcategoria C3 – Criminalidade:** nesta subcategoria estão inseridas as unidades de registo que refiram o fenómeno criminal.

Ex.: (u.r. C3\_19.2) “Ações Criminosas EX: Roubos a carrinhas de valores; Roubos/furtos de estabelecimentos; Rapto/Sequestro; Homicídios; Carteiristas”

**Categoria D – Vulnerabilidades:** a informação incluída nesta categoria diz respeito a aspetos que são considerados vulnerabilidades de um ativo que se pretende proteger.

Ex.: (u.r. D\_4.1) “Ausência de Medidas de Segurança ou inadequadas”

**Categoria E – Comportamentos de Risco:** nesta categoria insere-se toda a informação relacionada com comportamentos de risco que possam estar relacionados com ações hostis.

**Subcategoria E1 – Identificação de sinais:** as unidades de registo incluídas nesta subcategoria dizem respeito à identificação de sinais que indiquem comportamentos de risco.

Ex.: (u.r. E1\_63.1) “linguagem corporal - olhos/olhar, mãos, boca, face, braço, sudação, postura corporal”

**Subcategoria E2 – Comportamentos:** inserem-se nesta subcategoria vários comportamentos que podem ser considerados de risco e estar relacionados com ações hostis.

Ex.: (u.r. E2\_83.3) “Evitar contacto visual”

**Categoria F – Atuação Policial:** nesta categoria inserem-se as unidades de registo alusivas à atividade da polícia, no que respeita à forma como as abordagens às pessoas devem ser realizadas e aos procedimentos e condutas que devem adotar no decorrer da sua atuação.

**Subcategoria F1 – Abordagens:** nesta subcategoria inserem-se unidades de registo relativas a características das abordagens feitas pela polícia às pessoas, à forma como devem ser executadas e certos tipos de perguntas que devem ser colocadas pelos elementos policiais no decorrer da sua atuação.

Ex.: (u.r. F1\_80.2) “Questões Abertas, tais como: «Qual a razão da sua presença neste local?»; «Necessita de ajuda?» ”

**Subcategoria F2 – Procedimentos/Atuação:** incluem-se nesta subcategoria procedimentos policiais e condutas que devem ser adotadas pelos polícias no decorrer da sua atividade.

Ex.: (u.r. F2\_4.6) “uso dos instintos e sentidos”

**Categoria G – Medidas de Segurança:** nesta categoria inserem-se informações que respeitam a medidas que podem ser tomadas a fim de contribuir para uma melhor segurança.

Ex.: (u.r. G\_21.1) “existência de CCTV”

**Categoria H – Ação Hostil:** nesta categoria são incluídas unidades de registo que se referem às várias fases e atos que constituem uma ação hostil, que possuem características próprias.

**Subcategoria H1 – Atos Preparatórios:** inserem-se nesta subcategoria as informações que dizem respeito às etapas de preparação que antecedem uma ação hostil e durante as quais é possível identificar e agir de forma a evitar que tal ação se concretize.

Ex.: (u.r. H1\_20.3) “Vigilância”

**Subcategoria H2 – Estratégias de Execução:** desta subcategoria fazem parte as unidades de registo relativas à fase execução da ação hostil em si, aspetos que são considerados pelos atacantes para tentarem alcançar os seus objetivos.

Ex.: (u.r. H2\_23.1) “Os agentes hostis optam por executar ataques quando as condições favorecem o sucesso com o menor risco”

## APÊNDICE 6

### ESTUDO 5

#### GRELHA CATEGORIAL

**Categoria A – Risco:** nesta categoria insere-se toda a informação alusiva ao risco com exceção dos comportamentos de risco.

Ex.: (u.r. A\_ 17.2.1) "corta a eletricidade fornecida às composições, deixando o metropolitano momentaneamente à deriva"

**Categoria B – Alvo:** nesta categoria inserem-se todas as unidades de registo que refiram características do metropolitano ou refiram a sua qualidade enquanto alvo.

**Subcategoria B1 – Metro:** nesta subcategoria incluem-se as referências à infraestrutura do metropolitano no seu todo.

Ex.: (u.r. B1\_ 17.1.1) "utilizadores do Metro de Lisboa"

**Subcategoria B2 – Estações em específico:** a esta subcategoria correspondem as informações que focam certas estações de metro como sendo alvos a que se deve conceder maior atenção.

Ex.: (u.r. B2\_ 18.2.1) "na estação de S. Sebastião da Pedreira"

**Categoria C – Ameaças:** nesta categoria incluem-se excertos de informação alusivas às ameaças que são consideradas no nosso estudo.

**Subcategoria C1 – Terrorismo:** nesta subcategoria estão inseridas as unidades de registo que estão relacionadas com a ameaça terrorista.

Ex.: (u.r. C1\_ 18.3.1) "presença de uma mochila abandonada"

**Subcategoria C2 – Desordem:** nesta subcategoria insere-se a informação atinente à ameaça de desordem pública, que pode incluir, por exemplo, rixas, grupos violentos de adeptos desportivos, etc.

**Subcategoria C3 – Criminalidade:** nesta subcategoria estão inseridas as unidades de registo relacionadas com os vários tipos de crimes ocorridos nesta infraestrutura e a evolução do fenómeno criminal.

**Categoria D – Vulnerabilidades:** a informação incluída nesta categoria diz respeito a aspetos que são considerados vulnerabilidades do metropolitano de Lisboa.

**Categoria E – Comportamentos de Risco:** nesta categoria insere-se toda a informação relacionada com comportamentos de risco que possam estar relacionados com ações hostis.

Ex.: (u.r. E\_ 17.4.1) "Saltou uma barreira de proibição de acesso e acionou uma patilha de segurança"

**Categoria F – Atuação Policial:** nesta categoria inserem-se as unidades de registo alusivas à atividade da polícia, no que respeita à formação, aos procedimentos e condutas adotadas, bem como às abordagens realizadas.

Ex.: (u.r. F\_ 17.3.1) "Foi detido por atentado à segurança de transporte ferroviário"

**Categoria G – Medidas de Segurança:** nesta categoria inserem-se informações que respeitam a medidas de segurança existentes no metropolitano de Lisboa.

Ex.: (u.r. G\_ 17.6.1) "cujo movimento foi visto nas câmaras"

## APÊNDICE 7

**Tabela 1.** Distribuição das unidades de registo (materiais curso TDAP)

<i>Categorias</i>	<i>Nº de Unidades de Registo</i>	<i>Percentagem</i>
<b>A - Risco</b>	<b>53</b>	
A1. Avaliação/percepção do risco	13	≈ 11,6%
A2. Situações de risco	13	
A3. Indicadores do risco	27	
<b>B - Alvo</b>	<b>7</b>	
B1. Metro	3	≈ 1,5%
B2. Alvo (geral)	4	
<b>C - Ameaças</b>	<b>11</b>	
C1. Terrorismo	4	≈ 2,4%
C2. Desordem Pública	4	
C3. Crime	3	
<b>D - Vulnerabilidades</b>	<b>7</b>	≈ 1,5%
<b>E - Comportamentos de Risco</b>	<b>108</b>	
E1. Identificação de sinais	39	≈ 23,7%
E2. Comportamentos	69	
<b>F - Atuação Policial</b>	<b>175</b>	
F1. Abordagens	97	≈ 38,5%
F2. Procedimentos	78	
<b>G - Medidas de Segurança</b>	<b>18</b>	≈ 4%
<b>H - Ação Hostil</b>	<b>76</b>	
H1. Atos preparatórios	60	≈ 16,7%
H2. Estratégias de execução da ação	16	
<b>TOTAL:</b>	<b>455</b>	<b>100%</b>

## APÊNDICE 8

**Tabela 2.** Distribuição das unidades de registo (*Mass Transit & Passenger Rail – Counterterrorism Pocket Guide*)

<i><b>Categorias</b></i>	<i><b>Nº de Unidades de Registo</b></i>	<i><b>Percentagem</b></i>
<b>A - Risco</b>	<b>56</b>	
A1. Avaliação/perceção do risco	0	
A2. Situações de risco	16	≈ 24,3%
A3. Indicadores do risco	40	
<b>B - Alvo</b>	<b>12</b>	
B1. Metro	7	≈ 5,2%
B2. Alvo (geral)	5	
<b>C - Ameaças</b>	<b>31</b>	
C1. Terrorismo	26	≈ 13,5%
C2. Desordem Pública	0	
C3. Crime	5	
<b>D - Vulnerabilidades</b>	<b>2</b>	≈ 0,9%
<b>E - Comportamentos de Risco</b>	<b>23</b>	
E1. Identificação de sinais	4	10%
E2. Comportamentos	19	
<b>F - Atuação Policial</b>	<b>17</b>	
F1. Abordagens	3	≈ 7,4%
F2. Procedimentos	14	
<b>G - Medidas de Segurança</b>	<b>63</b>	≈ 27,4%
<b>H - Ação Hostil</b>	<b>26</b>	
H1. Atos preparatórios	24	≈ 11,3%
H2. Estratégias de execução da ação	2	
<b>TOTAL:</b>	<b>230</b>	<b>100%</b>

## APÊNDICE 9

**Tabela 3.** Distribuição horária da criminalidade

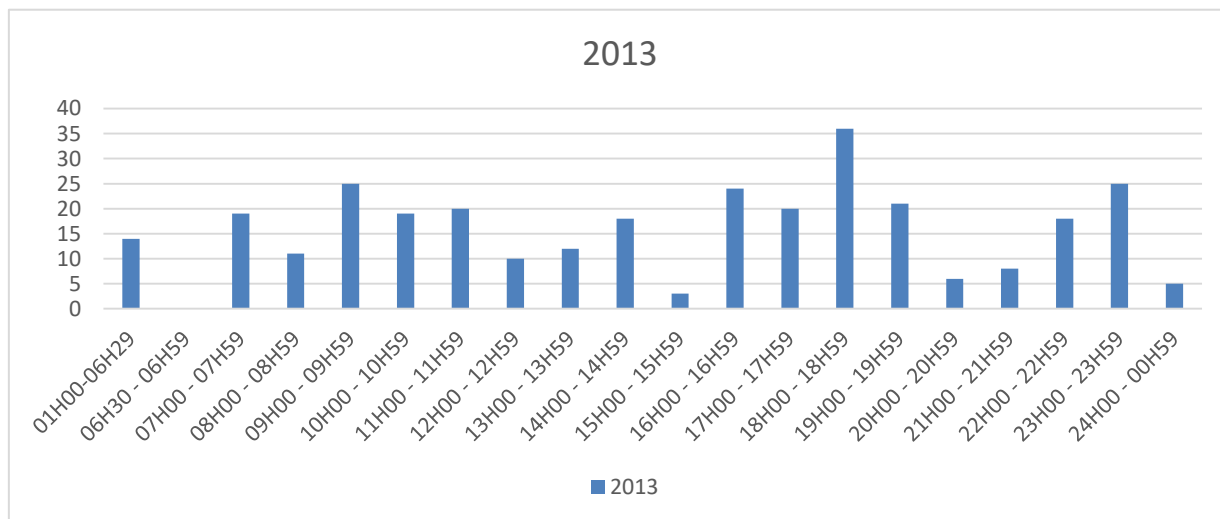
Período Horário	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
01H00-06H29	14	3	13	2	5	37
06H30 - 06H59	0	11	0	0	5	16
07H00 - 07H59	19	3	9	15	3	49
08H00 - 08H59	11	4	9	6	11	41
09H00 - 09H59	25	11	2	8	17	63
10H00 - 10H59	19	8	2	15	11	55
11H00 - 11H59	20	16	7	5	8	56
12H00 - 12H59	10	8	8	7	15	48
13H00 - 13H59	12	22	15	9	24	82
14H00 - 14H59	18	11	14	3	9	55
15H00 - 15H59	3	11	8	6	9	37
16H00 - 16H59	24	25	25	3	23	100
17H00 - 17H59	20	22	19	11	17	89
18H00 - 18H59	36	8	14	14	15	87
19H00 - 19H59	21	16	3	12	21	73
20H00 - 20H59	6	7	15	14	24	66
21H00 - 21H59	8	16	7	9	9	49
22H00 - 22H59	18	22	3	11	14	68
23H00 - 23H59	25	5	10	8	13	61
24H00 - 00H59	5	6	15	4	10	40

**Figura 2.** Distribuição horária da criminalidade

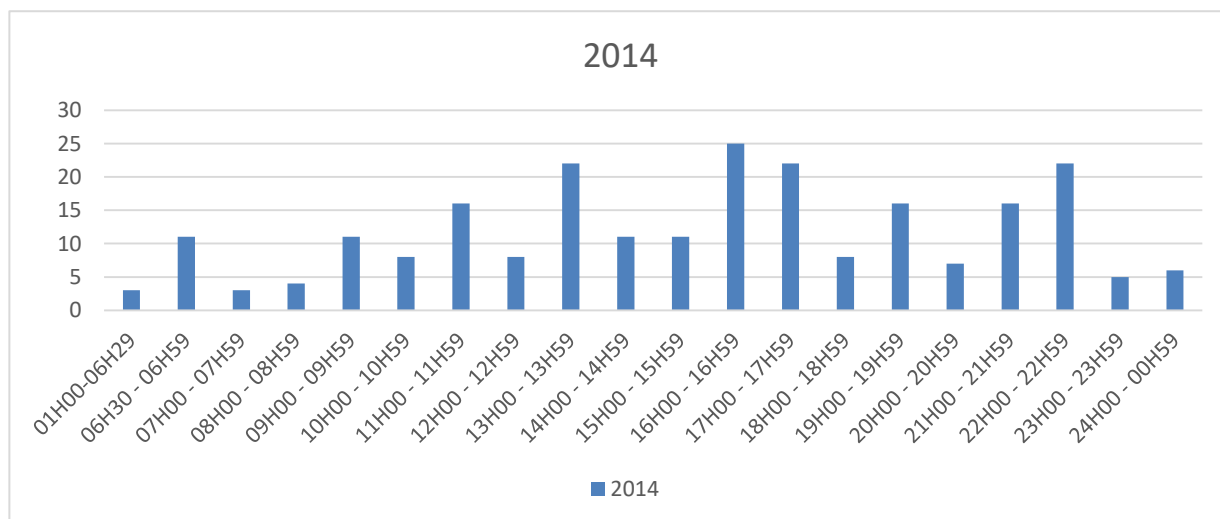


## APÊNDICE 10

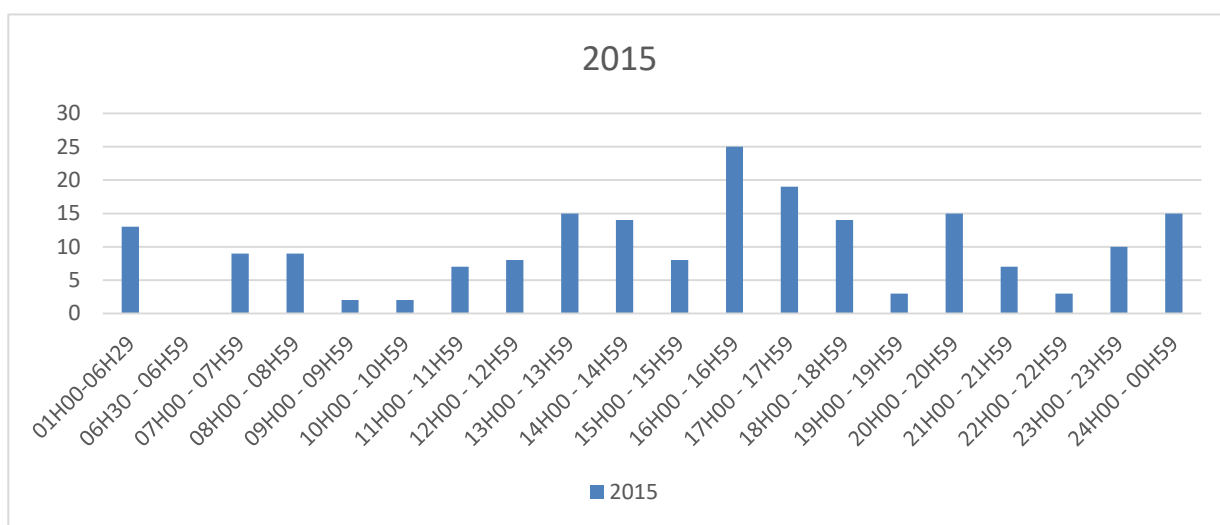
**Figura 3.** Distribuição horária da criminalidade 2013



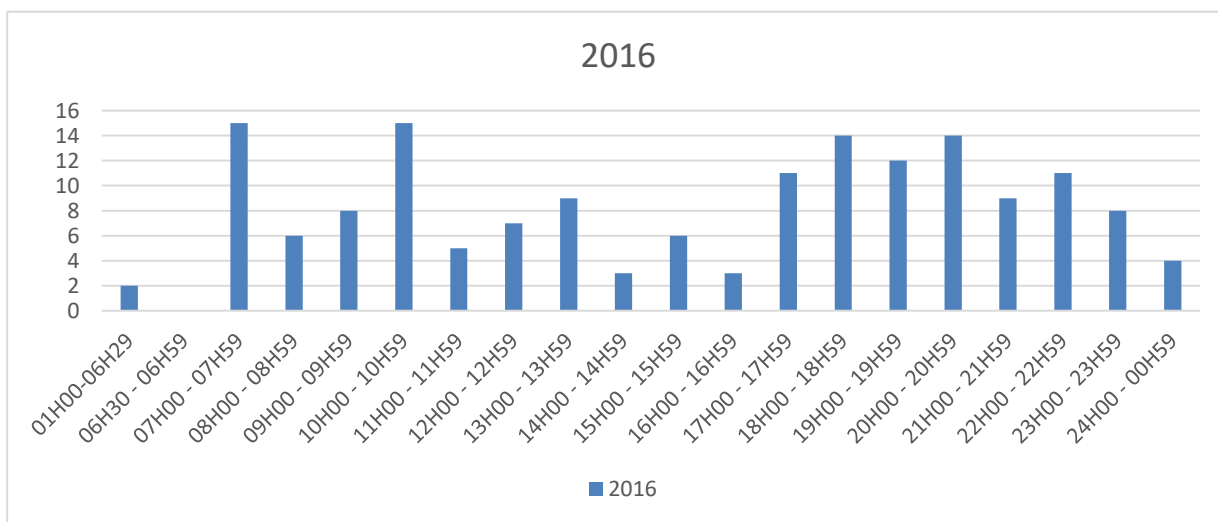
**Figura 4.** Distribuição horária da criminalidade 2014



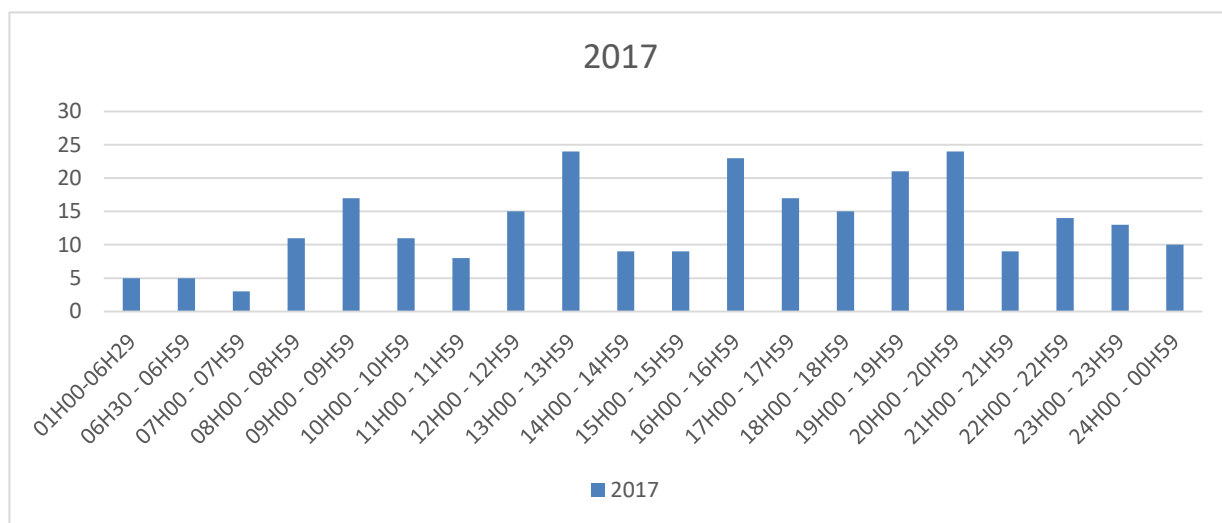
**Figura 5.** Distribuição horária da criminalidade 2015



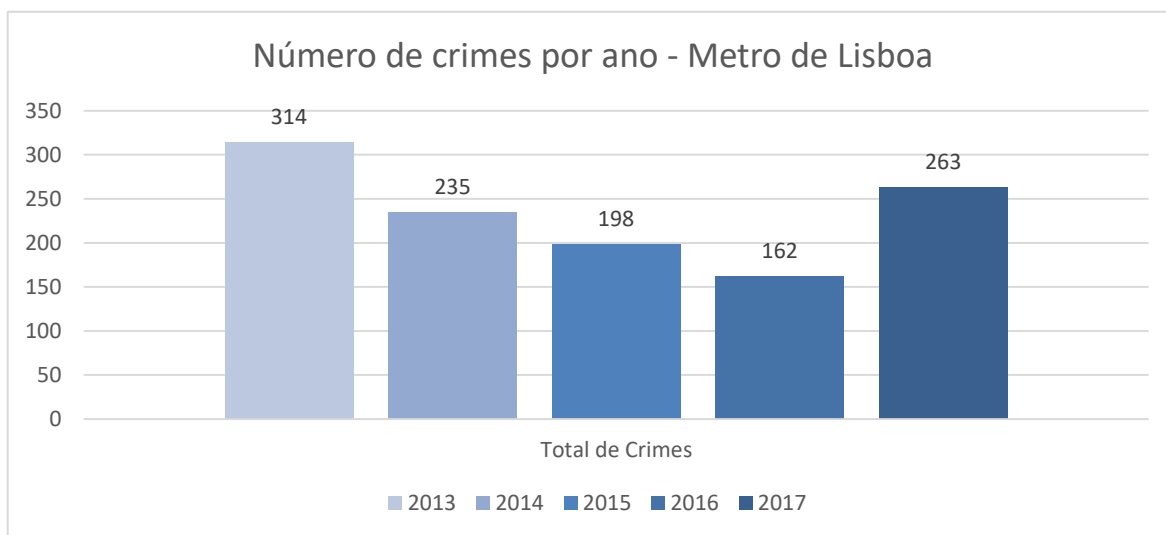
**Figura 6.** Distribuição horária da criminalidade 2016



**Figura 7.** Distribuição horária da criminalidade 2017



**Figura 8.** Distribuição da criminalidade por anos (2013 a 2017)



## APÊNDICE 11

Figura 9. Distribuição das estações de metro por freguesia

ESTAÇÃO	FREGUESIA	ESTAÇÃO	FREGUESIA
Reboleira	Falagueira -Venda Nova	Picoas	Avenidas Novas
Amadora Este	Falagueira -Venda Nova	Rato	Santo António
Alfornelos	Brandoa	Aeroporto	Olivais
Pontinha	Pontinha e Famões	Encarnação	Olivais
Carnide	Carnide	Moscavide	Moscavide
Colégio Militar/Luz	Carnide	Oriente	Parque das Nações
Alto dos Moinhos	São Domingos de Benfica	Cabo Ruivo	Parque das Nações
Laranjeiras	São Domingos de Benfica	Olivais	Olivais
Jardim Zoológico	São Domingos de Benfica	Chelas	Marvila
Praça de Espanha	Campolide	Bela Vista	Marvila
São Sebastião	Avenidas Novas	Olaias	Areeiro
Parque	Avenidas Novas	Alameda	Areeiro
Marquês de Pombal	Santo António	Telheiras	Lumiar
Avenida	Santo António	Alvalade	Alvalade
Restauradores	Santa Maria Maior	Roma	Alvalade
Baixa-Chiado	Santa Maria Maior	Areeiro	Areeiro
Terreiro do Paço	Santa Maria Maior	Arroios	Arroios
Santa Apolónia	São Vicente	Anjos	Arroios
Odivelas	Odivelas	Intendente	Arroios
Senhor Roubado	Odivelas	Martim Moniz	Santa Maria Maior

<b>Ameixoeira</b>	Santa Clara	<b>Rossio</b>	Santa Maria Maior
<b>Lumiar</b>	Lumiar	<b>Cais do Sodré</b>	Misericórdia
<b>Quinta das Conchas</b>	Lumiar		
<b>Campo Grande</b>	Alvalade		
<b>Cidade Universitária</b>	Alvalade		
<b>Entre Campos</b>	Alvalade		
<b>Campo Pequeno</b>	Avenidas Novas		
<b>Saldanha</b>	Avenidas Novas		

## APÊNDICE 12

### Distribuição da criminalidade registada na Esquadra do Metro

Figura 10. Distribuição por dia da semana

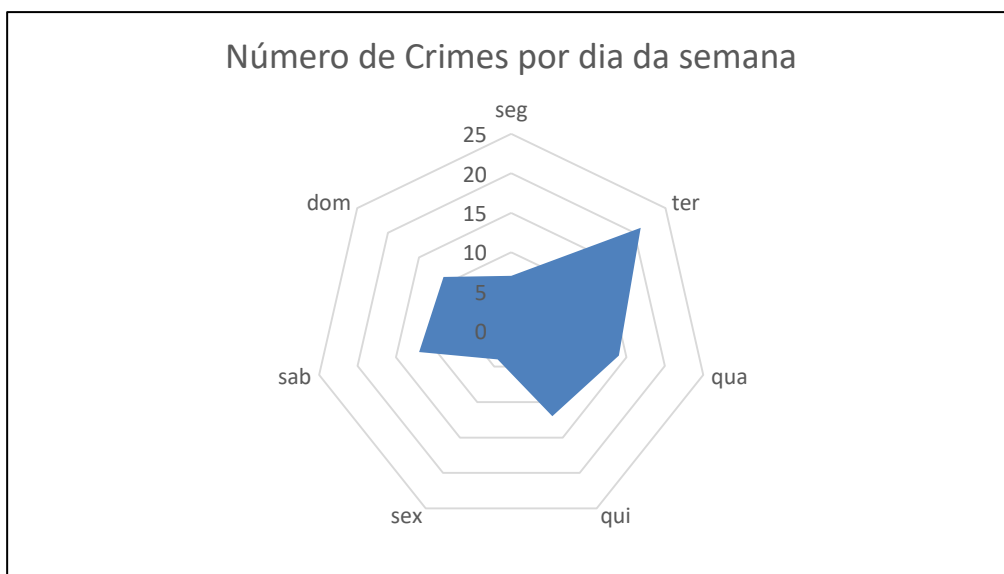


Figura 11. Distribuição por horário

