



Ana Vanessa Quintãs Nunes

Aspirante a Oficial de Polícia

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO INTEGRADO EM CIÊNCIAS POLICIAIS
XXXI CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DE POLÍCIA

Comportamentos de risco no Aeroporto de Lisboa
Áreas de chegadas e partidas

Dissertação apresentada no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança interna com vista à obtenção do grau de Mestre em Ciências Policiais, elaborada sob a orientação do Prof. Doutor Superintendente Sérgio Felgueiras e coorientação da Prof.^a Doutora Lúcia G. Pais.



À minha supermãe, a quem devo tudo.

AGRADECIMENTOS

O término desta etapa representa muito mais que a mera conclusão desta dissertação de mestrado. Ele representa o topo de uma escalada de cinco anos, o qual eu não teria certamente alcançado sem o apoio e dedicação de várias pessoas, algumas que conheci ao longo desta jornada, e outras que estiveram comigo desde sempre, e assim permanecem, às quais deixo agora o meu agradecimento.

Em primeiro lugar, não poderia deixar de agradecer àqueles que estiveram sempre comigo, àqueles que fazem parte da base da minha “pirâmide”, sem a qual nada seria possível. Agradeço-vos a vós, pai e mãe, sobretudo a ti mãe, que foste mãe e pai para que nunca nos faltasse nada, por me amparares as quedas, por celebrares comigo os sucessos, por me tornares em quem sou hoje.

Aos meus irmãos mais novos, que no meio de muitas discussões, foram os que mais me fizeram rir, mesmo quando não tinha vontade de o fazer.

Agradeço também à ‘titi’ Teresinha, que com muito esforço da sua parte me apoiou numa fase muito importante da minha vida, sempre com boa disposição e carinho.

Não poderia de deixar o meu sincero agradecimento à instituição que tornou esta escalada possível, o Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, por me ter dado esta oportunidade, pela formação, e pelos ensinamentos partilhados.

Agradeço ao meu curso, 31º CFOP, às pessoas que me acompanharam e me viram “crescer” durante estes cinco anos, com as quais partilhei muitas alegrias e tristezas, com as quais superei muitos obstáculos, e acima tudo, por serem as pessoas com quem mais aprendi. Agradeço em especial aos rapazes do ‘Baseau’, pelas boas memórias que criamos, pelos momentos de diversão, e pela camaradagem que sempre demonstraram. Nunca mudem.

Agradeço às ‘meninas do 31’, pela amizade, por todos aqueles momentos em que chorámos em conjunto, e por todos os outros marcados por audíveis gargalhadas que se ouviam em todo o 3º piso. Foram muitas as desavenças, mas foram ainda mais os bons momentos, e são esses que levo comigo. Obrigada a todas.

Agradeço ao meu filhote, Nuno Mendonça, que tantas vezes me esgotou a paciência, mas que tantas outras esteve lá para mim, para me fazer rir, e para me deixar chorar.

Deixo um especial agradecimento às pessoas que me orientaram e sem as quais esta dissertação não seria possível. Ao meu orientador, Superintendente Sérgio Felgueiras, por ter aceitado orientar-me ao longo deste trabalho, por todos os conhecimentos partilhados, e pela boa disposição com que sempre o fez. À minha

coorientadora Professora Doutora Lúcia Pais, por ter aceitado coorientar-me e pela inextinguível disponibilidade que sempre demonstrou. Aos dois, muito obrigada.

Ao Comissário Ricardo Dias, pelo imprescindível contributo para a realização desta dissertação, por desde o início ter demonstrado total disponibilidade para me ajudar naquilo que pudesse, por todos os conhecimentos que me transmitiu, e pela simpatia com que sempre o fez.

Por último, quero agradecer às duas pessoas que mesmo não fazendo parte da base da minha 'pirâmide', sem elas não teria conseguido alcançar o topo, e são por isso absolutamente insubstituíveis.

Agradeço-te a ti Maria 'de Vilhena', por seres a minha pessoa, por me ajudares a manter a minha sanidade mental, por teres sido o ombro insubstituível ao longo destes cinco anos, por seres a melhor pessoa que alguma vez conheci. Mais que uma amiga, és uma irmã.

Por fim agradeço-te a ti Tiago, pela ajuda incondicional, por toda a paciência, por seres o meu motorista sem nunca contestares, por no meio dos cavalos e da tua dissertação, teres arranjado tempo para a minha. Foste o melhor do meu ano, e o meu grande apoio nesta fase da minha vida.

A todos vós, a minha profunda gratidão.

RESUMO

Hodiernamente, o setor da aviação afirma-se como uma das indústrias líderes mundiais, mobilizando milhões de passageiros que cada vez mais procuram o transporte aéreo para viajar. O Aeroporto de Lisboa, situado na capital de Portugal, transversalmente à evolução do setor da aviação civil, tem sofrido um incremento nos seus fluxos de passageiros e mercadorias, com o conseqüente aumento da concentração de pessoas nas zonas públicas da aerogare, onde qualquer pessoa pode circular e/ou permanecer, sem qualquer tipo de restrição ou medida de controlo. A falta de controlo de acessos à aerogare torna-a num alvo conveniente para a concretização de ameaças, onde o principal risco de um potencial atacante, é ser detetado e intercetado pelos polícias que ali se encontram.

Através do conhecimento e deteção de determinados indicadores de risco, que alertam para iminência de possíveis ameaças, possibilita-se uma intervenção policial precoce impedindo a concretização das mesmas. A presente investigação procedeu à realização de um estudo exploratório, permitindo a obtenção de conhecimento relevante para temática dos comportamentos de risco, cuja difusão (quer pelos comandantes de polícia, quer pelos polícias no terreno) poderá contribuir para um melhor desempenho da técnica deteção de comportamentos suspeitos, e conseqüente identificação de comportamentos risco no interior da aerogare.

Palavras-chave: Aeroporto de Lisboa; *soft target*; segurança; polícia; comportamentos de risco; deteção de comportamentos suspeitos

ABSTRACT

Nowadays, the aviation industry claims to be one of the world's leading industries, mobilizing millions of passengers who are increasingly seeking for air travel. The Lisbon Airport, located in the capital of Portugal, along with the evolution of the civil aviation sector, has been increasing their passenger and its merchandise flows, with the consequent increase in the concentration of people in the public areas of the airport, where anyone may circulate and / or remain, without any type of restriction or control measure. The lack of access control to the terminal makes it a convenient target for threats, where the main risk of a potential attacker is to be detected and intercepted by the police on the field.

Through the knowledge and detection of certain risk indicators, which alert to the imminence of possible threats, it is possible to have an early police intervention preventing them from materializing. The present investigation carried out an exploratory study, allowed to obtain relevant knowledge on the subject of risk behaviours, whose diffusion (either by police commanders or by the police officers) may contribute to a better performance of the behaviour detection technique, and consequent identification of risk behaviours inside the terminal.

Keywords: Lisbon Airport; soft target; security; police; risk behaviours; behaviour detection.



“A nossa segurança é tão forte, quanto
a segurança do seu elo mais fraco”

Boaz Ganor

Diretor executivo do ICT

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.....	7
Figura 2.....	9
Figura 3.....	11
Figura 4.....	14
Figura 5.....	17
Figura 6.....	18
Figura 7.....	18
Figura 8.....	27
Figura 9.....	28
Figura 10.....	29
Figura 11.....	34
Figura 12.....	43
Figura 13.....	48
Figura 14.....	60

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1.....	4
Tabela 2.....	20
Tabela 3.....	21
Tabela 4.....	57
Tabela 5.....	59

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO I – Organograma da DSA.....	75
ANEXO II – Autorização para os Estudos 1 e 3	76
ANEXO III – Termo de consentimento informado	77
ANEXO IV – Autorização de consulta TDAP	78

ÍNDICE DE APÊNDICES

APÊNDICE I – Evolução do conceito de risco.....	79
APÊNDICE II – Organizações respeitantes ao setor da aviação civil.....	80
APÊNDICE III – Representação gráfica do território de estudo.....	82
APÊNDICE IV – Análise da criminalidade registada no território de estudo	83
APÊNDICE V - Descrição sumária dos ataques considerados no Estudo 2.....	85
APÊNDICE VI – Análise dos ataques terroristas a aeroportos europeus.....	91
APÊNDICE VII – Grelha categorial do Estudo 3	93
APÊNDICE VIII – Distribuição das u.r. do Estudo 3.....	101
APÊNDICE IX – Grelha categorial do Estudo 4	103
APÊNDICE X – Distribuição das u.r. do Estudo 4.....	108
APÊNDICE XI – Quadro regulamentar europeu relativo ao setor da aviação.....	110
APÊNDICE XII – Compilação dos indicadores de risco identificados.....	111

LISTA DE SIGLAS

ACI – *Airports Council Internacionall.*

AII – Atos de interferência ilegal.

ANAC – Autoridade Nacional de Aviação Civil.

AEP – *Analytic Exchange Program.*

CP – Código Penal.

DGPJ – Direção-Geral de Política de Justiça

DHS – *Department of Homeland Security.*

DSA – Divisão de Segurança Aeroportuária.

IED – Engenho(s) Explosivo(s) Improvisado(s) (*Improvised Explosive Device*).

FFS – Forças e serviços de segurança.

IATA – *International Air Transport Association.*

IC – Infraestrutura(s) crítica(s).

ICAO – *International Civil Aviation Organization.*

ICT – Instituto Internacional de Contraterrorismo

PNSAC – Plano Nacional de Segurança da Aviação Civil.

PSP – Polícia de Segurança Pública.

SEI – Sistema Estratégico de Informação, Gestão e Controlo Operacional.

TSA – *Transportacion Security Administration.*

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	iii
RESUMO	v
ABSTRACT	vi
ÍNDICE DE FIGURAS	viii
ÍNDICE DE TABELAS	viii
ÍNDICE DE ANEXOS	ix
ÍNDICE DE APÊNDICES	ix
LISTA DE SIGLAS	x
INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I – ENQUADRAMENTO TEÓRICO E CONCEPTUAL	3
1. INTERAÇÃO ENTRE RISCO, ALVO, AMEAÇA E VULNERABILIDADE	3
1.1. Risco	3
1.1.1. Análise e gestão do risco	6
1.2. Alvo	9
1.3. Ameaça	11
1.3.1. Desordem pública	13
1.3.2. Crime	15
1.3.3. <i>Insider threat</i>	19
1.3.4. Terrorismo	21
1.4. Vulnerabilidade	25
2. COMPORTAMENTOS DE RISCO NO AEROPORTO	28
2.1. A infraestrutura aeroportuária	28
2.1.1. Regulação institucional – funções da PSP	29
2.2. Comportamentos de risco	31
3. PROBLEMA DE INVESTIGAÇÃO	34
CAPÍTULO II – ESTUDOS EMPÍRICOS	36
1. CARACTERIZAÇÃO DO ESPAÇO DE ESTUDO	36

2. CONSIDERAÇÕES METODOLÓGICAS	36
3. ESTUDO 1	37
3.1. <i>Corpus</i>	37
3.2. Instrumentos de recolha de dados	37
3.3. Instrumentos de análise de dados	37
3.4. Procedimento	38
3.5. Análise e discussão	38
4. ESTUDO 2	39
4.1. <i>Corpus</i>	39
4.2. Instrumentos de recolha	39
4.3. Instrumentos de análise de dados	39
4.4. Procedimento	39
4.5. Análise e discussão	40
5. ESTUDO 3	41
5.1. Participantes	41
5.2. <i>Corpus</i>	41
5.3. Instrumentos de recolha	42
5.4. Instrumentos de análise	42
5.5. Procedimento	42
5.6. Análise e discussão	43
6. ESTUDO 4	47
6.1. <i>Corpus</i>	47
6.2. Instrumentos de recolha de dados	47
6.3. Instrumentos de análise	48
6.4. Procedimento	48
6.5. Análise e discussão	48
7. ESTUDO 5	51
7.1. <i>Corpus</i>	51
7.2. Instrumentos de recolha	51
7.3. Instrumentos de análise	52

7.4. Procedimento	52
7.5. Análise e discussão	52
8. DISCUSSÃO GERAL	54
CONCLUSÃO	61
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	64
ANEXOS E APÊNDICES	74

INTRODUÇÃO

O presente trabalho pretendeu a investigação relativa aos comportamentos de risco nas áreas de chegadas e partidas do Aeroporto de Lisboa, tendo como objetivo primordial a elaboração de um diagnóstico de comportamentos de risco, e respetivos indicadores, numa ótica de antecipação de ameaças.

Atendendo ao enorme fluxo de pessoas que utilizam o transporte aéreo, alicerçado à importância que este tipo de serviço representa não só a nível nacional, como internacional, atualmente o setor da aviação constitui-se como uma das indústrias líder a nível mundial. Num relatório publicado pela *Eurostat Statistics Explained* (2018), em 2017 foi registado na Europa um total de 1 043 185 milhões de passageiros aéreos, sendo que Portugal contou com um registo de 47 673 milhões de passageiros que efetuaram viagens aéreas. A tendência crescente pela procura de viagens aéreas parece constituir-se como o principal desafio para o futuro do deste meio de transporte (Young, Pilon, & Bro, 2008).

Os aeroportos, enquanto infraestruturas centrais da aviação civil, são afetados pelo aumento da procura por viagens aéreas, com o conseqüente aumento da concentração de pessoas nessas infraestruturas. Além do mais, os aeroportos, a par do setor da aviação, desempenham um papel de relevo na governabilidade de um Estado atendendo aos fatores económicos e sociais indissociáveis ao setor em questão. A infraestrutura aeroportuária assume-se assim como uma componente essencial da indústria aérea, devendo considerar-se a mesma como um alvo de relevo (Coughlin, Cohen, & Khan, 2008).

O ataque de 22 de março de 2016 ao aeroporto de Bruxelas direcionou as atenções para a segurança dos aeroportos em todo o mundo (Thabalala, 2016). Ao contrário de um ataque a uma aeronave, que implica um grande planeamento e a passagem por inúmeras medidas de segurança, um ataque no lado terra é consideravelmente mais fácil e nem por isso se traduz em menos impacto, uma vez que um atentado a uma infraestrutura como o aeroporto, além das baixas humanas que poderia representar, poderá paralisar todos os seus serviços.

O Aeroporto de Lisboa, situado na capital de Portugal, constitui-se como um alvo apelativo tendo em conta os danos patrimoniais e sociais que um ataque a esta infraestrutura representa. É por isto necessário apostar na segurança deste espaço numa perspectiva de prevenção, evitando a materialização da ameaça ao invés de reagir à mesma. Na aerogare, nomeadamente na área de chegadas e partidas, onde não existe controlo de acessos, o policiamento orientado para a deteção de comportamentos suspeitos assume-se como crucial na antecipação de possíveis ameaças. Os polícias no terreno devem ser orientados para a deteção de determinados indicadores que poderão alertar para uma possível ameaça. Posto isto, foi definido o seguinte problema de

investigação: como identificar os primeiros sinais de comportamentos de risco, de forma a antecipar uma intervenção, no contexto do Aeroporto de Lisboa, especificamente nas zonas de acesso público da aerogare?

Por forma a obter respostas ao problema definido, foram estipulados cinco objetivos: perceber o padrão de normalidade para as zonas públicas da aerogare; identificar quais as ameaças associadas ao território de estudo; identificar e descrever quais comportamentos de risco associados ao território de estudo; identificar os sinais que indiciam comportamentos de risco; identificar medidas que facilitem a identificação desses mesmos sinais, por forma a intervir preventivamente (antes da materialização da ameaça), ou que, por outro lado, contribuam para a dissuasão dos comportamentos de risco.

Para a prossecução dos objetivos e obtenção de respostas ao problema de investigação, o trabalho foi dividido em dois capítulos, um primeiro capítulo dedicado ao enquadramento teórico, e um segundo capítulo dedicado aos estudos empíricos.

No que concerne ao enquadramento teórico, foi em primeira linha estudada a relação entre os conceitos de risco, alvo, ameaça e vulnerabilidade, enquadrando-os na realidade aeroportuária. Na segunda parte é abordada a pertinência da temática referente aos comportamentos de risco no contexto aeroportuário, sendo que, para efeitos da presente investigação, se consideraram como comportamentos de risco qualquer “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, 2018).

O segundo capítulo dedicou-se à consecução de cinco estudos empíricos. No primeiro estudo analisou-se a criminalidade registada no território de estudo, por forma a perceber o padrão de criminalidade daquele espaço. Por sua vez, no segundo estudo procedeu-se à análise dos ataques terroristas a aeroportos europeus, permitindo estudar a premência desta ameaça face ao território de estudo. No terceiro estudo, com base nas entrevistas realizadas a comandantes de polícia relevantes ao tema da segurança aeroportuária, foi possível diagnosticar os comportamentos de risco associados ao aeroporto, bem como aferir alguns indicadores de risco associados aos mesmos. Com o quarto estudo, através da consulta de documentos relacionados com a deteção de comportamentos suspeitos, apuraram-se os indicadores de risco que poderão alertar para a prática de atos hostis, bem como as características e importância da técnica de deteção de comportamentos suspeitos. Por último, no quinto estudo o investigador acompanhou os elementos da Polícia de Segurança Pública (PSP) adstritos à segurança do território de estudo, permitindo ao mesmo inteirar-se da dinâmica do trabalho policial, e verificar como os preceitos teóricos anteriormente abordados, se aplicam na prática.

CAPÍTULO I – ENQUADRAMENTO TEÓRICO E CONCEPTUAL

1. INTERAÇÃO ENTRE RISCO, ALVO, AMEAÇA E VULNERABILIDADE

1.1. Risco

O risco, ou a noção de risco, é algo que está muito presente no nosso quotidiano, constantemente ponderarmos (muitas vezes, de forma automática) sobre as consequências negativas de determinadas decisões/acontecimentos, quer sejam eles controlados, isto é, os que resultam de ações humanas intencionais, quer aqueles que fogem ao controlo humano, como é o caso de catástrofes naturais ou epidemias, por exemplo. Na realidade, “o risco sempre fez parte da existência humana (...) [sendo que] o campo da investigação sobre o risco começou assim que os seres humanos começaram a refletir sobre a possibilidade da sua própria morte e contemplaram ações para evitar situações perigosas” (Renn, 1998, p. 50).

Esta preocupação com risco e com as consequências das nossas decisões, parece ter ganho destaque nas últimas décadas com a alteração do panorama da segurança¹, pois nas sociedades modernas as ‘novas’ ameaças ocupam o lugar das ameaças tradicionais, ameaças estas que assumem agora um carácter transnacional, de elevada imprevisibilidade quanto à sua origem, impacto e desenvolvimento (Lourenço, Célia, Machado, & Duque, 2006).

É neste panorama que emergem as chamadas sociedades de risco (Beck, 1992; Giddens, 2006) e se dá a passagem das sociedades da confiança, para as sociedades da insegurança marcadas pela constante exposição ao risco e pelo grande sentimento de vulnerabilidade. Para o sociólogo alemão Ulrich Beck (1992) a sociedade de risco é caracterizada por lidar sistematicamente com os perigos que emergem com a própria modernização, e se propagam pelas sociedades. Para Beck, o risco surge nas sociedades modernas como um elemento muitas vezes impercetível, mas omnipresente, uma vez que tem um papel modelador das condutas sociais: cada vez mais antes de qualquer ação, os indivíduos sentem que é necessário ter um conhecimento prévio do risco que isso acarreta.

O filósofo britânico Anthony Giddens (2006) também debate esta questão, sendo que para ele as sociedades de risco são as sociedades cada vez mais preocupadas com o futuro (e conseqüentemente com a segurança), o que gera a noção de risco. Segundo esta perspetiva, “um entendimento do que vem a ser o risco na alta modernidade, significa uma consciência de um lado sombrio da modernidade” (Alexandre, 2000, p. 154). Segundo

¹ Com o fim da guerra fria, a segurança deixa de estar restringida apenas à defesa militar uma vez que o mundo globalizado criou tecnologia capaz de modificar o mundo como o conhecemos.

Giddens (2006) existe uma diferença entre perigo e risco que deve ser demarcada, uma vez que os perigos sempre existiram e não dependem da ação humana, e os riscos são perigos advindos da ação humana, que nem sempre representam as consequências esperadas.

A consciência da existência de perigos e de possíveis consequências negativas sobrevindas das nossas ações, implica que toda e qualquer decisão tenha “uma incerteza associada e um risco que lhe está subjacente, podendo este ser maior ou menor, e gerido de várias formas” (Castro, 2018, p. 4). Esta ideia de classificação do risco (se é maior, ou menor) e gestão do mesmo sugere que as pessoas fazem conexões causais entre ações, modificando e adaptando as mesmas de modo a anular ou pelo menos mitigar os seus impactos negativos (Appelbaum, 1997, cit in Renn, 1998). O risco deve ser entendido sobre duas dimensões distintas, devidamente diferenciadas na Tabela 1: risco como sentimento, e risco como análise (Slovic, Peters, Finucane, & MacGregor, 2005), também designados como risco subjetivo e risco objetivo (Fischhoff, Watson, & Hope, 1984).

Tabela 1

Diferenças entre risco como sentimento (sistema experimental) e risco como análise (sistema analítico).

Sistema experiencial	Sistema analítico
Holístico	Analítico
Afetivo: orientado pelo prazer/sofrimento	Lógico: orientado pela razão
Conexões associativas	Conexões lógicas
Comportamento mediado por ‘intuições’ de experiências passadas	Comportamento mediado por uma avaliação consciente de eventos
Codifica a realidade em imagens, metáforas e narrativas concretas	Codifica a realidade em símbolos, palavras e números abstratos
Processamento mais rápido: orientado para ação imediata	Processamento mais lento: orientado para ação retardada
Evidentemente válido: ‘experimentar é acreditar’	Requer justificação através da lógica e evidências

Note. Adapted from Slovic, Finucane, Peters, & MacGregor (2004, p.313)

O risco enquanto sentimento é aquele intrínseco à condição humana, referindo-se às “rápidas, instintivas e intuitivas reações individuais ao perigo” (Slovic, et al., 2005, p. 35). É um risco que decorre de perceções não especializadas, que dependem das memórias e experiências vividas pelos indivíduos. Já o risco como análise envolve “lógica, razão e deliberação científica na gestão do risco” (Slovic, et al., 2005, p. 35). Esta última perspetiva engloba um sistema analítico que “usa algoritmos e regras normativas, como cálculo de probabilidade, lógica e avaliação de risco (...) [assumindo-se como um processo] relativamente lento, esforçado e [que] requer um controlo consciente” (Slovic, Finucane,

Peters, e Macgregor, 2004, p. 311), sendo que este campo de investigação “engloba estudos que estimam a probabilidade de ocorrência de um conjunto específico de eventos e/ou das suas possíveis consequências” (Kunreuther, 2001, p. 4).

O risco como sentimento é, portanto, uma reação rápida e involuntária dos indivíduos, uma noção de risco que depende diretamente da sensação de perigo. Quando falamos no risco sob esta perspetiva, não existe uma perceção de risco única, ela dependerá sempre da pessoa que o percebe, das suas vivências, memórias, sentimentos, etc., ou seja, depende de um sistema experiencial. O risco como análise, ao contrário do anterior, não é intuitivo e está dependente de um processo racional que assenta em cálculos, estimativas e probabilidades para determinar o risco de uma dada ação, sendo por isso um sistema analítico.

Associando estes dois conceitos surge a noção de risco como valor, que é um modelo que sugere que a perceção do risco resulta da combinação da avaliação analítica do risco, com a avaliação experimental do risco (Melissa, Finucane, & Joan, 2006), até porque inevitavelmente, haverá sempre um grau de subjetividade nos processos de análises e estimativas aplicadas pelos especialistas (Fischhoff, et al. 1984). A investigação relativa a este modelo indica que “os processos analíticos e afetivos trabalham em parceria para identificar e priorizar experiências que são valorizadas positivamente (e assim prosseguidas), e experiências que são avaliadas negativamente (e portanto, evitadas)” (Melissa, et al. 2006, p. 145). A combinação dos dois processos torna-se interessante atendendo a que “os valores (...) são os melhores julgamentos das pessoas, com base na sua deliberação lógica e nas suas experiências de processos e eventos” (Baron, & Leshner, 2000, cit in. Melissa, et al. 2006, p. 144).

Ainda que recorrentemente usado, vivenciado, e ponderado, o conceito de risco apresenta-se como um conceito de ambígua definição, sendo que o mesmo é entendido de diversas maneiras, dependendo do contexto em que se aplica. Contudo, este conceito parece ser comumente definido através da utilização de outros conceitos de referência, tais como incerteza, ou efeito da incerteza sob as decisões.

Segundo Fernandes (2014) o efeito de incerteza faz com que os decisores recorram ao risco na tentativa de estimar a probabilidade de ocorrência de um determinado acontecimento, utilizando assim o risco como o que Knight (1964) designa por “incerteza mensurável”. Ainda que os conceitos de risco e incerteza sejam vulgarmente confundidos, segundo Knight (1964, p. 19) a “incerteza deve ser entendida num sentido radicalmente distinto da noção comum de risco, da qual nunca foi devidamente separada”. Para o autor, apenas a incerteza mensurável, isto é, a incerteza objetiva, suscetível de ser quantificada, poderia ser definida como risco. Damodaran (2008) parece discordar da radical distinção entre incerteza objetiva e subjetiva na definição de risco, afirmando que, de facto, o risco

mensurável é naturalmente mais fácil de gerir, mas independentemente disso, a incerteza interessa sempre, seja ela mensurável, ou não. Na opinião de Damodaran (2008) a incerteza deve ser entendida como parte integrante do risco.

Apesar de toda a investigação feita nas últimas décadas, parece não existir ainda uma definição consensual para o conceito. Ainda assim, a literatura referente ao risco (Aven e Renn, 2009; Campbell, 2005; IRGC, 2005; ISO, 2002; ISO 73:2009 Risk Management – Vocabular, 2009; IRGC, 2005; Lawrence, 1976; Kaplan e Garrick, 1981; Kumamoto e Henley, 1996; MIL-STD-882D, 2000; Risk Management Vocabulary; Rosa, 1998; Šotić e Rajić, 2015; Wilson & Crouch, 1982) mostra que o “seu sentido foi mudando ao longo dos tempos” (Fernandes, 2014, p. 22), tal como exposto por Šotić e Rajić (2015) numa artigo publicado pelo Instituto Internacional de Gestão do Conhecimento Aplicado (cf. Apêndice I).

A referência do conceito de risco da ISO Guide 73:2009, que o define como “o efeito da incerteza nos objetivos” é, no panorama internacional, uma norma de referência no que concerne à definição de risco. Não obstante, esta parece ser demasiado simples e ausente de critérios de referência a par de outras definições do conceito. Na opinião de Holton (2004), existem dois fatores necessários para que o risco exista: o primeiro é a incerteza sobre os resultados de uma dada ação/acometimento, o segundo é que os resultados devem ser importantes para o decisor. Além destes dois fatores, deve ainda ser considerado um terceiro, que é uma fórmula que permita combinar esses dois elementos (Renn, 1998). Renn (1998) defende que “todas as abordagens usadas atualmente para o risco fornecem diferentes conceituações desses três elementos, dependendo do campo de investigação em que são aplicadas”.

Neste sentido, para efeitos do presente trabalho, utilizaremos uma definição de risco aplicada à atividade policial, que se define como a “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” (Willis, Morral, Kelly, & Medby, 2005, cit in. Fernandes, 2014, p.22).

1.1.1. Análise e gestão do risco

Atendendo à definição de risco apresentada, percebe-se que o mesmo resulta da interação entre alvo, ameaça e vulnerabilidade. Segundo Moiso (2016), atualmente a gestão da segurança passa pela gestão do risco, tentando-se ao máximo a mitigação do mesmo na prevenção de possíveis acidentes. Entende-se por esta afirmação que a boa gestão da segurança passa essencialmente por medidas e mecanismos que permitam prevenir as ameaças, ao invés de reagir às mesmas, sendo que isto é conseguido pela

definição dos riscos que se pretendem evitar (Moisão, 2016). A gestão do risco aparece neste cenário como um instrumento fundamental para a manutenção da ordem e segurança públicas. Segundo Torres (2011, p. 237) “quando falamos em gestão de riscos no contexto da segurança pública estamos sempre no plano da aplicação ótima de recursos limitados em contexto mutável numa base de custo-benefício”.

Nas últimas décadas, os estudos relativos ao risco parecem dar destaque a matérias relativas à análise e gestão do risco, bem como ao desenvolvimento de métodos e instrumentos que permitam levar a cabo estas atividades (Renn, 1998). Para compreendermos as atividades relativas aos processos de análise e gestão do risco, torna-se impreterível distinguir e definir ambos os processos. Enquanto a análise de risco passa pela determinação dos riscos em função de um determinado contexto (como a determinação e caracterização de ameaças), a gestão do risco visa a mitigação das ameaças, dependendo para isso da análise de risco, integrada no processo de gestão do risco (Slovic & Weber, 2002).

Como ilustrado na Figura 1, o processo de gestão do risco desenvolve-se em cinco passos: (1) estabelecer o contexto, (2) identificar os riscos, (3) analisar os riscos, (4) avaliar os riscos e (5) proceder ao tratamento dos riscos (Hänring, 2015).

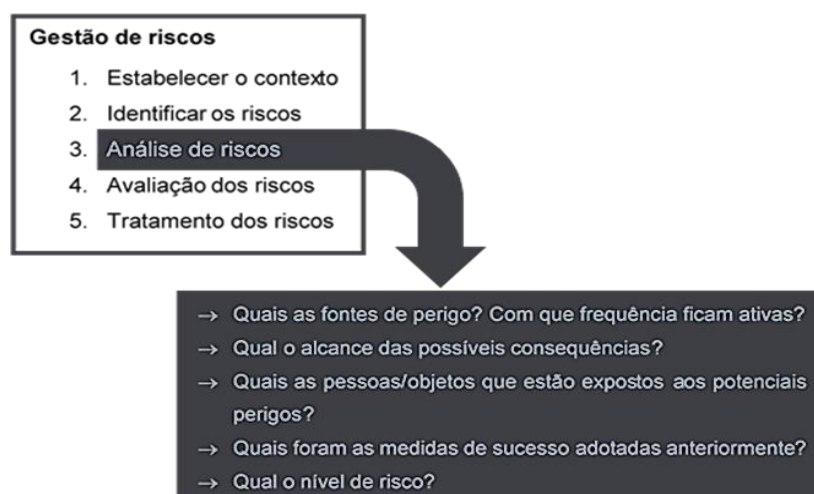


Figura 1. Processos de análise e gestão de risco.

O estabelecimento do contexto (1), trata-se da descrição da situação inicial, passando pela definição dos objetivos, isto é, o que pretendemos obter. Na identificação de riscos (2) pretende-se identificar e classificar os riscos prospetivos, e determinar as possíveis fontes de risco (Crane, Gantz, Isaacs, Jose, & Sharp, 2013). Nesta fase é importante definir cenários possíveis de danos, bem como descrever que tipo de pessoas e/ou objetos estão expostos a esses cenários (Hänring, 2015). Segundo Kunreuther, (2001,

p. 18) “a construção de cenários de ocorrência de eventos específicos pode ser um passo útil para tentar caracterizar os riscos que enfrentamos”.

A fase da análise de riscos (3), como já referido, é um processo que engloba atividades que visam a determinação e caracterização das ameaças, de modo a estimar as probabilidades dos cenários definidos anteriormente, bem como especificar as suas consequências (Hänring, 2015). A análise de riscos passa assim pela recolha de informação que possibilite a descrição das fontes de perigo, a determinação do alcance dos potenciais perigos, a análise das consequências dos potenciais perigos, a análise da frequência com que uma fonte de perigo se torna ativa, a determinação das pessoas e/ou objetos que estão expostos aos potenciais perigos, a análise de medidas que tiveram sucesso na mitigação das consequências de determinado evento de perigo, e o cálculo e visualização dos riscos, através de mapas, matrizes, tabelas de risco, entre outros (Hänring, 2015). Na avaliação de riscos (4) é feita a classificação dos riscos de modo a priorizá-los, determinando quais os riscos que são aceitáveis, e quais não o são (Hänring, 2015). Por fim, a última etapa (5) visa a mitigação dos riscos não aceitáveis, através da alteração do cenário inicial, ou na determinação de soluções para os mesmos (Hänring, 2015).

A gestão do risco não permite, naturalmente, eliminar os riscos, até porque estes vão sempre existir. Permite, contudo, no planeamento operacional, “estabelecer um enquadramento que facilite ações que permitam reduzir o risco” (Moura, 2009, p. 29). Aparece aqui o conceito de risco estrutural, que é “aquele nível de risco que permanece ativo independentemente da taxa de esforço para o contrariar” (Torres, 2015, p. 15). É sob esta premissa de impossibilidade de prestar proteção permanente a todos os potenciais alvos que a PSP recorre à gestão do risco como ação essencial à instituição (Fernandes, 2014), não só para gerir e mitigar os riscos (ou os seus impactos na segurança de um dado ativo), mas também para determinar posteriormente o nível de risco aceitável.

Segundo Fernandes (2014) a determinação do nível do risco (cf. Figura 2) que impende sobre um dado ativo (A) resulta da “função da probabilidade de materialização de uma ameaça específica (A_e), que explora as vulnerabilidades do ativo A (V_a) e das consequências (C) da materialização da ameaça num determinado espaço (e) e tempo (t) específico” (p. 23), especificando-se segundo a fórmula $P|A_e, V_a, C$.

A determinação do nível de risco é uma atividade indispensável na tomada de decisão, pois sem a avaliação do risco, a probabilidade de tomarmos más decisões é consideravelmente maior (Mun, 2017), o que se agrava quando falamos em decisões que afetam a segurança de pessoas. Importa referir que antes da avaliação dos riscos (que permite a determinação do nível de risco), torna-se necessário identificar e caracterizar o alvo (ao nível da sua valoração), avaliar as ameaças (proceder à sua identificação e

caraterização) e proceder à identificação e avaliação das vulnerabilidades do alvo (Fernandes, 2014).

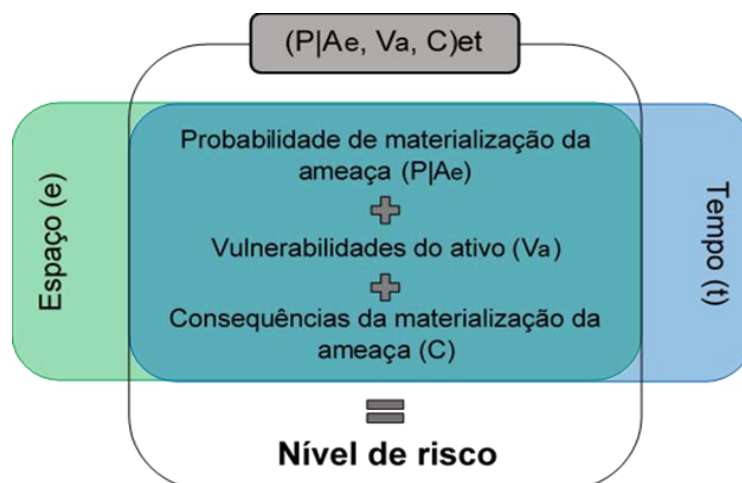


Figura 2. Determinação do nível de risco.

1.2. Alvo

Usando a definição apresentada pelo dicionário online britânico Oxford, um alvo é “uma pessoa, objeto ou lugar selecionado como o objetivo de um ataque”². Uma percepção mais objetiva do conceito de alvo dependerá sempre do tipo de alvo que estamos a analisar, e do contexto em que se insere essa análise.

Tal como o conceito de risco, este é um conceito de definição ambígua, contudo, no que concerne à segurança, devem ser consideradas duas categorias de alvos: os *hard targets* e os *soft targets* (Hesterman, 2015). Ao contrário dos *hard targets* que designam alvos consideravelmente protegidos com fortes medidas de segurança (Hesterman, 2015), o termo *soft target* é usado para caracterizar “espaços vulneráveis que podem ser selecionados [por exemplo] por terroristas na tentativa de maximizarem as baixas, causando assim medo à população e atingindo a cobertura dos média.” (Vasilis, Martin, & George, 2018, p. 2). Importa acrescentar que estes alvos, por serem normalmente sítios públicos (ou abertos ao público), possuem pouca ou nenhuma segurança ao nível dos acessos, para assim permitirem fluidez na entrada e saída de pessoas (GCTF, 2017).

De acordo com a Diretiva 2008/114/CE de 8 de dezembro, relativa à identificação e designação das infraestruturas críticas (IC) europeias, segundo o Anexo I e o artigo 3º da Diretiva, o aeroporto de Lisboa constitui-se como uma IC. Usando a definição prevista no artigo 2º da mesma Diretiva, constitui-se como IC:

² Oxford Dictionaries – target. Retrieved from <https://en.oxforddictionaries.com/definition/target>.

O elemento, sistema ou parte deste situado nos Estados-Membros 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 (Diretiva 2008/114/CE, L 345/77)

É possível verificar ainda nesta Diretiva que em Dezembro de 2005 foi solicitado à Comissão Europeia a apresentação de um Programa Europeu de Proteção de Infraestruturas Críticas que “deveria assentar na abordagem de todos os riscos, com destaque para a luta contra as ameaças de terrorismo” (Diretiva 2008/114/CE, L 345/75), devendo atender “às ameaças humanas e tecnológicas e às catástrofes naturais no processo de proteção das infraestruturas críticas, embora devesse privilegiar as ameaças de terrorismo” (Diretiva 2008/114/CE, L 345/75)

Atendendo ao explanado, é possível categorizar o aeroporto como um *soft target*, sendo ele um espaço que concentra um elevado número de pessoas, com níveis baixos de segurança nos acessos, onde facilmente pode ser perpetuado um ataque que causa inúmeros danos tanto ao nível social, como económico. Além do elevado fluxo de passageiros associado à infraestrutura aeroportuária, existem zonas de acesso do aeroporto onde não existe nenhum aparelho de controlo de pessoas à exceção da observação dos elementos adstritos à segurança daquele espaço. Pese embora um aeroporto, pelas suas características, possa ser classificado como *soft target*, o acesso a uma zona restrita do aeroporto está sujeito a inúmeros e rigorosos controlos. Olhando para a infraestrutura aeroportuária, constituir-se-ão como *soft targets* “todos os locais dentro e fora de um aeroporto que estejam relativamente desprotegidos, ou seja, que não possuam controlos de segurança [...] onde facilmente se conseguirá introduzir um qualquer engenho explosivo ou arma de fogo sem ser detetado” (Vieira, 2016, p. 30), tais como as zonas de acesso público do aeroporto.

A juntar e conjugar a esta classificação, o aeroporto inclui-se ainda na definição de IC, tornando-se assim um alvo apelativo, uma vez que um ataque a uma rede de transportes como esta não só afeta um elevado número de pessoas, como também paralisa uma infraestrutura de transporte internacional, o que multiplica os impactos na sociedade (Kalvach, 2016).

O Relatório Europeu sobre Terrorismo de 2018 (TE-SAT) afirma que os atentados terroristas têm demonstrado uma tendência crescente para utilizar engenhos explosivos improvisados contra *soft targets*. A onda de ataques a que temos assistido a este tipo de

alvos fez com que a segurança de *soft targets* ganhasse destaque nos últimos anos, tornando-se ela mesma como um desafio à segurança (Kalvach, 2016).

Para se perceber os riscos que impendem sobre o alvo, mitigando os mesmos ou os seus impactos, torna-se necessário identificar e elencar as ameaças à infraestrutura (quer à própria infraestrutura de um ponto de vista físico, quer aos serviços da mesma, como aos indivíduos que nela circulam), e perceber quais as vulnerabilidades do alvo, que motivam e facilitam a materialização das ameaças.

1.3. Ameaça

Identificado o alvo, torna-se necessário proceder à análise e descrição das potenciais ameaças que impendem sobre o mesmo, sendo essencial restringir o conceito de ameaça ao campo da segurança. Neste sentido, uma ameaça à segurança, em termos gerais, poderá definir-se como “uma avaliação da probabilidade ou possibilidade de um ataque” (Lima, 2009, p. 18). Contudo, esta definição não permite uma aproximação restrita ao conceito, pelo que se carece de uma definição mais objetiva. Para efeitos do presente trabalho, considera-se ameaça “qualquer acontecimento ou ação (em curso ou previsível) que contraria a consecução de um objetivo e que, normalmente, é causador de danos, materiais ou morais” (Couto, 1988, cit in. Fernandes, 2004, p. 429). A existência de uma ameaça depende de uma relação que se estabelece num determinado contexto entre, pelo menos, dois adversários, sendo que pelo menos um dos adversários pretende a alteração de um determinado *status quo* a seu favor (Fernandes, 2004).

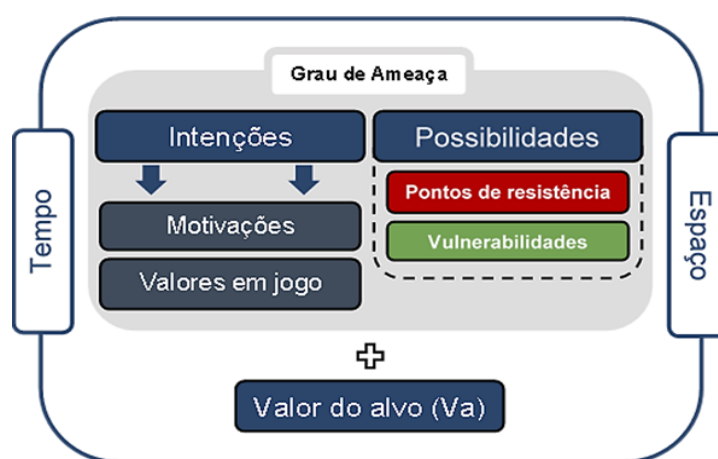


Figura 3. Relação entre elementos que definem a ameaça.

Ainda que classicamente uma ameaça se defina apenas em função das intenções e possibilidades, tal como representado na Figura 3, estes dois fatores são insuficientes para se proceder a uma correta análise e avaliação da ameaça, devendo considerar-se ainda as motivações, os valores em jogo, o valor do alvo, e o espaço e tempo, sendo que, numa

primeira fase, o grau de ameaça é de facto determinado em função das possibilidades e intenções (Fernandes, 2014).

Para o estudo em causa, requerem uma melhor explicação os seguintes elementos:

- **Intenções:** representam “a manifestação interna do que se propõe o adversário, o *finis operantis*, e que está diretamente relacionada com o conhecimento e domínio da informação” (Fernandes, 2014, p.19). As intenções relacionam-se diretamente com as motivações e valores em jogo (o que se ganha, e o que se perde) (Fernandes, 2014);
- **Possibilidades:** são “manifestações materiais dos recursos e tecnologias” (Fernandes, 2014, p. 19). No fundo, é a capacidade dos adversários elevarem as intenções, a ações, o que irá depender da eficiência dos mecanismos de proteção do alvo, bem como das suas vulnerabilidades;
- **Valor do alvo:** atende às características do alvo, nomeadamente à “sua natureza, dos custos de recuperação e dos subsistemas a que pertence (...) e da sua utilização temporal” (Fernandes, 2014, p.20). Naturalmente, as características são escolhidas mediante os objetivos do adversário: se o objetivo for originar o maior número de baixas humanas possível, o valor do alvo estará na sua capacidade para albergar um elevado número de pessoas;

No processo de análise das ameaças “é importante classificar as ameaças por probabilidade de ocorrência e pela gravidade do impacto [...] e isso, por sua vez, gera uma lista de classificação das principais ameaças” (Kalvach, 2016, p. 13). Segundo Hesterman (2015) a capacidade de impedir ataques é melhorada mediante a compreensão das ameaças, que passa pela análise dos grupos/autores mais propensos a atingir o alvo.

A prevenção e o combate ao crime é, naturalmente, uma prioridade das forças e serviços de segurança (FSS). No contexto aeroportuário, esta prioridade passa pela prevenção e repressão de atos de interferência ilegal (All) e suas tentativas (Magno, 2018). Os All são atos que comprometem a segurança da aviação, onde se podem incluir (olhando apenas para o aeroporto), entre outros: tomada de reféns em aeródromos; intrusão forçada num aeroporto; introdução num aeroporto de uma arma, dispositivo perigoso ou material destinado a fins criminosos; atos que coloquem em risco pessoas em terra ou o público em geral, num aeroporto (ICAO, 2017). Importa esclarecer que quando falamos em segurança aeroportuária, existem duas grandes áreas a ter em conta, o lado terra e o lado ar (Harrison, 2008).

No que concerne, especificamente, às ameaças à infraestrutura aeroportuária enquanto *soft target*, iremos cingir-mo-nos às ameaças à segurança do lado terra, sendo que muitas delas se aplicam à grande maioria das IC. O lado ar é “a porção do aeroporto

onde o público em geral tem acesso irrestrito” (Elias, 2009, p. 297). Desta senda, as ameaças a analisar são as propensas a ocorrer nas zonas públicas do aeroporto, e que comprometem o normal funcionamento da infraestrutura, ou a integridade dos indivíduos que nela circulem, ou os dois em simultâneo.

O *IPO Security Planning Model* indica as principais categorias de ameaças associadas a grandes eventos, sendo elas os desastres de emergência, a imagem, a desordem pública, o crime e o terrorismo (UNICRI, 2007). Aplicando-as ao presente trabalho, podemos considerar como ameaças ao aeroporto a desordem pública, o crime e o terrorismo. Além destas, há que considerar uma outra categoria de ameaças que tem vindo a ganhar destaque no contexto da segurança aeroportuária, a *insider threat* (BaMaung, 2018a; BaMaung, 2018b).

1.3.1. Desordem pública

Olhando unicamente para o étimo da palavra, desordem é o antónimo de ordem, que pode ser definida como “um estado no qual as leis e regras que regulam o comportamento público são observadas e a autoridade é obedecida”³. Quanto ao conceito de ordem pública, este define-se como “o conjunto dos princípios fundamentais” (Taranta, 2008, p. 10), entendendo-se como princípios fundamentais aqueles “indispensáveis para organização da vida social (...) consubstanciando um conjunto de regras e princípios, que tendem a garantir a singularidade das instituições de determinado país e a proteger os sentimentos de justiça e moral de determinada sociedade” (Taranta, 2008, p. 6). Entende-se que a desordem pública constituir-se-á então, como um estado de ausência ou perturbação de ordem, onde a salvaguarda dos princípios fundamentais que regem o Estado de Direito Democrático, é colocada em causa. Quanto à natureza da desordem pública, esta não é única, sendo que a desordem tanto pode refletir-se em atos hostis (como o terrorismo), como em pequenos incidentes isolados, sendo estes últimos, os mais comuns (Mawby, 2006).

Relacionadas com as situações de desordem, estão as condutas desordeiras, também designadas de atos antissociais, ou incivilidades, que são no fundo comportamentos que chocam com as regras e condutas aceites nas sociedades (gerando tensões), podendo chocar, ou não, com o ordenamento jurídico, uma vez que nem todos os atos antissociais constituem um ato criminoso punível por lei (Mawby, 2006; Ramirez, 2005). Segundo Mawby (2006) os comportamentos antissociais incorporam duas perspetivas distintas, mas interligadas: a maneira como os indivíduos se comportam inadequadamente em público, e as consequências que esses comportamentos têm para

³ Oxford Dictionaries – *order*. Retrieved from <https://en.oxforddictionaries.com/definition/order>.

os ambientes onde estão inseridos. O autor dá o exemplo do ato de atirar uma pedra a um veículo, afirmando que ainda que o ato em si constitua uma situação de desordem pública, a consequência (os danos no carro) não constitui. Para Mawby (2006) a segunda perspectiva raras vezes se constitui como desordem pública, e quando isso acontece, o ato ainda está a decorrer (como poderá acontecer no vandalismo, por exemplo).

O leque de atos antissociais é extenso, abrangendo, mas não só: brigas; vandalismo; danos intencionais à propriedade; ocupação indevida de edifícios; prostituição; tráfico/consumo ostensivo de droga; música alta ou barulho excessivo em locais públicos; mendicidade (quando importuna, sem pudor); intimidações de pessoas; violência relacionada com o desporto (holiganismo); manifestações ilegais; perturbações nas infraestruturas de transportes (Kelling, & Colles, 1998; Leite, 2015; Mawby, 2006; UNICRI, 2007).

No contexto aeroportuário, o Anexo 17 da ICAO prevê a figura do “passageiro disruptivo”, definindo-o como um indivíduo “que não respeite as regras de conduta no aeroporto (...) ou que não siga as instruções do pessoal do aeroporto (...) perturbando assim a boa ordem e a disciplina no aeroporto (ICAO, anexo 17). Reconhecendo o grande fluxo turístico que os aeroportos albergam, as condutas desordeiras (que podem desencadear uma situação de desordem), poderão ser recorrentes no ambiente aeroportuário, uma vez que os estudos sugerem que áreas com grande concentração de turistas experimentam altos níveis de desordem (Mawby, 2006; Mawby, 2014).

A natureza da desordem, bem como a sua progressão, ou regressão entre os diversos níveis, pode ser explicada segundo o modelo representado na Figura 4.



Figura 4 - Modelo de desordem. Adapted from College of Policing 2013.

Resumidamente, o estado de normalidade constitui a situação comum do dia-a-dia (College of Policing, 2013; Machado, 2010), é no fundo, nas palavras de Pinho (2009) um estado que de uma forma simples “se define como ordem pública” (p.305). O estado de tensão é caracterizado por um ambiente extremamente sensível entre os indivíduos, grupos, ou multidões, originado por um ou mais incidentes cumulativos, sendo que basta um pequeno acontecimento inopinado, para despoletar a escalada para a desordem

(College of Policing, 2013), escalamento este que pode até mesmo ser originado pela atuação policial. Quando se chega ao estado de desordem, estamos num estágio em que o clima de tensão anteriormente sentido se materializa em ações (rutura, danos ou violência), sendo que a ação policial torna-se fundamental neste patamar: pode ser a diferença entre apaziguar a situação e retomar ao estado de normalidade, ou em deteriorar-se numa desordem mais séria (ACPO, 2001; College of Policing, 2013; Pinho, 2009). O estado da desordem grave, é caracterizado pela verificação de comportamentos extremamente violentos e/ou disruptivos da ordem (através de utilização de armas, por exemplo), podendo repercutir-se em motins, protestos violentos, tumultos, prática de crimes, etc. (College of Policing, 2013; Pinho, 2009).

O estágio *unrest* (trad. desassossego; inquietação), atendendo à caracterização do College of Policing (2013) é o período de tempo após as situações de desordem, por vezes prolongado, em que se dá a reconstrução dos laços de confiança. A atuação policial é crucial nesta fase, devendo auxiliar no processo de retorno ao estado de normalidade, uma vez que “é possível retornar à desordem ou motim, por uma ação excessiva ou inadequada (Machado, 2010, p. 21).

A Figura 4 tem como representação base o modelo de desordem apresentado pelo College of Policing (2013)⁴, tendo sido por nós adaptado. O modelo do College of Policing admite o retorno ‘direto’ à normalidade em qualquer um dos estágios, contudo, consideramos que uma situação de desordem grave não passa ao estado de normalidade sem uma fase de *unrest*, um estado de agitação pós desordem, que abala as condições necessárias para a normalidade. Após uma desordem grave (e por vezes, após uma desordem ‘normal’), até ao regresso à normalidade, existe um período intermédio onde os laços de confiança são restabelecidos.

Naturalmente, a gestão de desordens públicas enquadrada em ambientes com elevada concentração de pessoas, é uma questão extremamente delicada no que concerne à atuação policial, pois a “complexidade deriva não só da quantidade de pessoas, [como] do nível de organização dos grupos, da configuração do espaço, da cobertura mediática, (...) e, por fim, do equilíbrio entre os direitos fundamentais e a manutenção ou reposição da ordem pública” (Felgueiras, 2016, p. 11).

1.3.2. Crime

Para Durkheim (2007, p. 71) o crime é “necessário, ele está ligado às condições fundamentais de toda a vida social e, por isso mesmo, [quando não extravase os níveis ‘normais’ de criminalidade] é útil [uma vez que] as condições de que ele é solidário são

⁴ Para visualização do modelo consultar <https://www.app.college.police.uk/app-content/public-order/planning-and-deployment/#serious-disorder-riot>.

elas mesmas indispensáveis à evolução normal da moral e do direito”. No site oficial do Ministério Público⁵ o conceito de crime é definido como um ato que viola a Lei, sendo que para efeitos do Código Penal (CP) um crime constitui-se como “o conjunto de pressupostos de que depende a aplicação ao agente de uma pena ou de uma medida de segurança criminais” (art.º 1º, al. a.).

Os criminosos sempre olharam para aviação como uma atividade aliciante devido aos “bilhões de toneladas de carga, centenas de milhões de passageiros, a capacidade de fácil deslocação e, mais recentemente (...) atraíram os criminosos a utilizar a aviação como um dos meios mais viáveis de infligir estragos” (Lima, 2009, p. 12). O leque de crimes referente à segurança aeroportuária pode ir desde o mais pequeno furto, como às grandes redes de criminalidade organizada (comumente associadas ao tráfico de droga, de armas, etc.). Segundo Elias (2009, p. 298), “historicamente, a atividade criminosa tem sido um problema para a maioria dos aeroportos, tal como é expectável atendendo ao largo volume de indivíduos que passam por essas instalações diariamente”. Uma grande parte deste fluxo é constituído por turistas, o que potencia que estes espaços se constituam como propícios à ocorrência de crimes, pois neles as atividades rotineiras dos turistas levam-nos a cometer crimes, a serem vítimas de crimes, ou a ambos (Mawby, 2006).

Este fenómeno pode ser explicado à luz de uma teoria da criminalidade ambiental, a “Teoria das Atividades Rotineiras” (Cohen, & Felson, 1979). Esta teoria organiza o fenómeno criminal num triângulo que relaciona o valor do alvo, a inércia do atacante, a visibilidade do alvo, e o acesso ao mesmo, ou seja, que medidas de segurança impendem sobre o alvo (Marques, 2017). Uma das conclusões retirada da Teoria das Atividades Rotineiras, é que “quanto maior for o número e a disponibilidade de bens existentes, maior também será a probabilidade que estes estejam acessíveis para um potencial agressor” (Andressen, 2014, cit in. Marques, 2017, p. 24).

A segurança aeroportuária engloba assim crimes diretamente relacionados com a aviação, como também outro tipo de crimes ‘acessórios’ comuns a vários tipos de infraestruturas, tais como: transportar arma escondida; posse/consumo/tráfico de drogas; condutas desordeiras; e, roubo/furto. Quanto aos crimes mais frequentes no lado terra, parecem ter destaque os furtos, e os crimes de vandalismo (Elias, 2009).

Relativamente aos crimes que afetam os indivíduos que circulam na aerogare, estes podem ser os mesmos tipos de crimes praticados em qualquer lugar público, podendo perpetuar-se sob a forma de ameaças, furto, roubo ou, no limite, homicídio (Benny, 2013). Ainda que normalmente este tipo de crimes não esteja relacionado com o espaço aeroportuário em específico, no que concerne aos furtos (art.º 203º e 204º, do CP), existem

⁵ Ministério Público – crime: Retrieved from <http://www.ministeriopublico.pt/iframe/codigo-de-processo-penal>.

dois crimes particularmente característicos do ambiente aeroportuário: o furto de bagagem e o furto por carteirista.

À luz da codificação estipulada pela Direção-Geral de Política de Justiça (DGPJ), o furto de bagagem, para efeitos de registo estatístico, tipifica-se como ‘outros furtos’, enquadrando-se neste tipo de notação estatística, entre outros, “os furtos de malas ou volumes em estações de transportes públicos” (DGPJ, 2016, p. 19). Para efeitos de análise estatística, iremos considerar apenas os crimes registados pela PSP, que ocorreram em todo o território nacional. Na Figura 5 é possível verificar a evolução do crime tipificado como ‘outros furtos’:

Ano	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Nº Crimes Registados	1 585 ↓	1 844 ↑	1 567 ↓	1 824 ↑	1 773 ↓	1 907

Figura 5. Evolução do crime ‘outros furtos’. Dados obtidos das estatísticas de justiça da DGPJ⁶.

Por este ser um crime recorrente, nomeadamente nos serviços de transportes, a Polícia Britânica publicou alguns vídeos com o intuito de demonstrar os métodos mais comuns utilizados por este tipo de criminosos⁷. Olhando apenas para aqueles passíveis de serem aplicados na aerogare, podemos identificar três métodos: ‘the wait-lifter’ (1), ‘the blindspot’ (2) e ‘the sleeper’ (3). O primeiro método (1) consiste no furto de bagagem nas zonas de espera, normalmente nos cafés ou lojas de retalho; muitas vezes as pessoas pousam as malas para efetuar compras perto daquele local, e no momento em que a pessoa se encontra distraída e afastada da bagagem, o criminoso atua. O segundo método (2) aplica-se a bagagens que se encontram perto do proprietário, mas num “ponto morto”, ou seja, a mala não se encontra na linha de visão do mesmo. Isto acontece quando as pessoas se sentam e a bagagem fica nas costas do assento, por exemplo. Num movimento rápido os criminosos apropriam-se da bagagem sem que o indivíduo se aperceba. O terceiro método (3), como o nome bem o explicita, sucede quando os indivíduos estão a dormir, não se apercebendo do furto da bagagem.

Quanto ao furto por carteirista, este refere-se:

À forma de subtração em que o autor mete a mão num bolso da vítima ou numa carteira ou saco que esta transporta consigo, para tirar dinheiro ou qualquer objeto. Devem incluir-se também os furtos de carteiras ou portamoedas que as vítimas tenham guardado em qualquer sítio (...) assim, estes

⁶ Retrieved from http://www.siej.dgpj.mj.pt/webeis/index.jsp?username=Publico&pgmWindowName=pgmWindow_636855128177187500.

⁷ Para a visualização dos vídeos consultar <http://www.btp.police.uk/theft/luggage-theft.html#sthash.4012rkns.dpbs>.

furtos podem envolver ou não contacto direto entre o agente e a vítima (DJPJ, 2016, p. 19).

O furto por carteirista é um crime comum em locais com grande fluxo de pessoas, onde os carteiristas rapidamente se apropriam de uma carteira (por exemplo) sem que ninguém se aperceba. Quando enquadrado no contexto aeroportuário, este crime poderá ter como finalidade a apropriação de documentos para posterior falsificação de identidade (Harrison, 2008). A Figura 6 apresenta a evolução deste tipo de crime, onde é possível verificar que o mesmo tem vindo a decrescer nos últimos anos:

Ano	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Nº Crimes Registados	11 157 ↓	11 889 ↓	12 523 ↓	13 114 ↑	12 640 ↑	9 050

Figura 6. Evolução do crime 'furto por carteirista'. Dados obtidos das estatísticas de justiça da DGPJ⁸.

Segundo a empresa americana MCMO Law⁹ (uma empresa de advocacia que, entre outros, se dedica aos crimes aeroportuários), um outro crime que merece menção no ambiente aeroportuário é o furto em lojas. A nível de notação estatística, este furto classifica-se como “furto em edifício comercial sem arrombamento, escalamento, ou chaves falsas” (DGPJ, 2016, p. 18). Ao contrário do que se verificou nos outros tipos de furto aqui referidos, este tipo de crime tem sofrido um aumento contínuo, como é possível verificar na Figura 7:

Ano	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Nº Crimes Registados	5 723 ↑	5 375 ↑	5 054 ↑	4 727 ↑	4 066 ↑	3 998

Figura 7. Evolução do crime 'furto em edifício comercial (s/ arrombamento, escalamento, ou chaves falsas)'. Dados obtidos das estatísticas de justiça da DGPJ¹⁰.

Ainda que não afete o serviço principal prestado pelo aeroporto (transporte por ar), atendendo a que os mesmos possuem dentro das suas instalações lojas de venda ao público, algumas na aerogare, é um crime que afeta um tipo serviços prestados pelo aeroporto.

Neste tipo de furtos, os criminosos aproveitam as horas em que as lojas estão mais cheias, ou então os momentos em que os comerciantes estão ocupados para consumir o furto, escondendo os objetos a furtar, na sua roupa, mala, etc., ou simplesmente pegam

⁸ Retrieved from http://www.siej.dgpj.mj.pt/webeis/index.jsp?username=Publico&pgmWindowName=pgmWindow_636855128177187500.

⁹ MCMO Law – Airport crimes. Retrieved from <http://mclaughlinmorris.com/airport-crimes/>.

¹⁰ Retrieved from http://www.siej.dgpj.mj.pt/webeis/index.jsp?username=Publico&pgmWindowName=pgmWindow_636855128177187500.

num objeto e abandonam a loja (Waters, 2019). Ainda que não exista um perfil para este tipo de ladrões (qualquer tipo de indivíduo pode cometer um furto destes), pessoas que assumam um comportamento estranho (como entrar ou sair muitas vezes da loja sem comprar nada, estar atento à atividade do balconista, etc.), devem ser alvo de atenção por parte dos empregados da loja (Waters, 2019).

No que concerne aos crimes que afetam a infraestrutura em si, estes podem manifestar-se sob a forma de vandalismo, cujo objetivo poderá ser danificar as instalações, ou então, constitui-se simplesmente como um mero ato de vandalismo (Benny, 2013). Atendo ao disposto no CP, os atos de vandalismo no contexto aeroportuário, podem constituir-se como um crime de: danos (art.º 212º, nº1); danos qualificados (art.º 213º, nº 1, al. a. e c.); e atentado à segurança de transporte por ar (art.º 288º, nº1, al. a.).

1.3.3. Insider threat

Para percebermos o conceito de *insider threat* (trad. ameaça interna), é necessário explicar quem se pode constituir como *insider*. Enquadrando-o no ambiente aeroportuário, os *insiders* são “trabalhadores atuais ou antigos do setor de transporte [...] ou indivíduos envolvidos em serviços que exijam acesso autorizado a instalações de transporte, a ativos ou à infraestrutura” (DHS/TSA/PIA-048, 2018, p. 1). Ao contrário das ameaças até aqui referidas, que dependem de agressores externos aos serviços prestados pelo alvo, a *insider threat* refere-se a uma ameaça interna camuflada entre os demais funcionários que prestam serviços no aeroporto, quer seja pessoal técnico, quer sejam elementos adstritos à vigilância e segurança do local, como é o caso das empresas de segurança privada, por exemplo.

O grande perigo deste tipo de ameaça é que um *insider*, dada a sua proximidade com os serviços do aeroporto, consegue inteirar-se dos mecanismos de segurança, aceder a informações confidenciais, a ativos críticos, etc., facilitando a prática de atos que atentem contra a segurança do aeroporto. Um *insider* além de conseguir superar e contornar os mecanismos de segurança, atendendo ao seu nível privilegiado de acesso, torna-o capaz de identificar facilmente as vulnerabilidades do alvo (BaMaung, 2018a), incluindo as áreas críticas do aeroporto onde os níveis de segurança são baixos, e o impacto de um ato hostil seria enorme.

Este tipo de ameaça torna-se mais complexa quando além dos atos intencionais, consideramos os atos involuntários de elementos que comprometem a segurança do aeroporto. (AEP, 2017; BaMaung, 2018b). Se por um lado os atos hostis têm como autores *insiders* maliciosos, passíveis de serem detetados através de alguns indicadores, os *insiders* não intencionais mais facilmente passam despercebidos entre os seus colegas e supervisores (AEP, 2017). Na origem destes atos poderá estar a complacência perante as

políticas, regras e procedimentos de segurança, ou então simplesmente o desconhecimento por parte do indivíduo dessas regras e procedimentos (AEP, 2017).

Os ataques perpetrados nos últimos anos (cf. Tabela 2), fizeram com que as *insider threats* tenham ganho destaque na agenda das FSS, que se esforçam por desenvolver mecanismos de prevenção e meios de deteção de *insiders*. Este tipo de ameaça é agora “reconhecido como um perigo claro e presente no setor de aviação internacional, sendo que organizações como a *International Air Transport Association* [IATA], elaboraram diretrizes sobre como gerir essa ameaça” (BaMaung, 2018b, p. 1).

Tabela 2

Exemplos passados de insider threats no setor da aviação

2011 – Reino Unido	Terrorismo / Sabotagem
2013 – Wishita, Kansas	Terrorismo
2014 – Atlanta, Geórgia	Comprometimento de segurança
2016 – Somália	Terrorismo
2016 – Denver, Colorado	Roubo de propriedade física
2017 – San Juan, Porto Rico	Comprometimento de segurança

Note: Tabela elaborada com base no histórico de ataques apresentado em AEP (2017).

As *insider threats* incluem uma grande variedade de indivíduos que se podem constituir como *insiders*, uma vez que pode ser qualquer indivíduo enquadrado no serviço aeroportuário (direta, ou indiretamente). Podemos incluir então como possíveis categorias de insiders (AEP, 2017): funcionários da companhia aérea; funcionários da concessão e da restauração; equipas de limpeza e *catering*; pessoal técnico de construção e manutenção; polícias, militares, ou pessoal adstrito à segurança; motoristas (táxis, autocarros, etc.); funcionários atuais ou antigos da *Transportation Security Administration* (TSA); funcionários públicos atuais ou antigos; e controladores de tráfego aéreo. Quanto às motivações que levam a um indivíduo a constituir-se como *insider*, estas podem ser motivações relativas a crenças, religião, política, etc., (muitas vezes relacionadas com motivações terroristas), relativa à insatisfação do indivíduo (com a sua situação em geral, ou com a sua organização), ou então pode resultar de uma combinação dos dois fatores aqui referidos (BaMaung, 2018a).

Ainda que regularmente associada ao terrorismo, este tipo de ameaça pode estar associado a qualquer tipo de crime. Não obstante, atendendo ao panorama mundial das *insider threats* nos aeroportos, algumas categorias de crimes merecem destaque, tais como o terrorismo, a espionagem, a sabotagem, o comprometimento da segurança, o

roubo de propriedade física, o roubo de informações/propriedade intelectual, e a violência no local de trabalho (AEP, 2017), tal como descritos na Tabela 3:

Tabela 3

Tipos de insider threats

TIPO DE AMEAÇA	OBJETIVO
Terrorismo	Facilitar um ato de violência como meio de interrupção ou coerção dos serviços
Espionagem	Obtenção de informações confidenciais para exploração
Comprometimento da segurança	Negligenciar os mecanismos de segurança
Sabotagem	Destruir/danificar equipamentos e/ou materiais
Roubo de Propriedade Física	Roubar itens materiais
Roubo de Informações / Propriedade Intelectual	Roubar informações ou propriedade intelectual.
Violência no local de trabalho	Conduzir à violência no local de trabalho

Note: Adapted from AEP (2017, p.4).

Também a TSA dá destaque à questão das *insider threats*, tendo criado a *Insider Threat Unit*, que é no fundo uma base de dados que visa a recolha, armazenamento e produção de informação sobre este tipo de ameaça. As informações produzidas pela *Insider Threat Unit*, a par da missão da TSA, têm por objetivo “deter, detetar e mitigar os riscos internos de causarem danos ao domínio dos transportes [...] e podem ser compartilhadas, se apropriado, com as organizações policiais e de inteligência, assim como com os parceiros afetos ao setor de transportes” (DHS/TSA/PIA-048, 2018, p. 1). A base de dados da *Insider Threat Unit* constitui-se como o principal repositório de informações e relatórios relativos às *insider threats*, permitindo à TSA fazer acompanhamento de incidentes deste tipo, bem como armazenar informações sobre casos passados (DHS/TSA/PIA-048, 2018).

1.3.4. Terrorismo

Ainda que se apresente como uma das ameaças mais sérias à segurança e liberdade das atuais comunidades, e conseqüentemente, à segurança aérea e aeroportuária (sobretudo depois do 11 de setembro), não existe até hoje uma definição universal para o conceito de terrorismo. Não obstante, muitos são os autores que debatem sobre o fenómeno do terrorismo e apresentam as suas próprias definições do conceito.

Segundo Rogeiro (2004) para percebermos o conceito, devemos olhar para aquilo que o autor chama de ‘núcleo inicial’, sendo que, literalmente, o termo terrorismo “significa

o sistema, ou regime, baseado no medo, quer dizer, no impacto psicológico negativo (sofrido por indivíduos, grupos, massas) provocado por atos de violência calculada” (Rogeiro, 2004, p. 481). Para Rogeiro (2004), outras adições a este ‘núcleo inicial’, indicam que o terrorismo representa uma “violência política (para a separar da violência comum), geralmente indiscriminada, (...) ou progressivamente dirigida aos pontos fracos da organização social, a começar pela população civil” (p. 481). Escolhendo uma definição mais completa e atual do conceito, podemos definir terrorismo como o “uso sistemático de ações violentas ou sua ameaça, para provocar o terror contra as entidades, instituições, comunidades ou governos com objetivos políticos, realizado por grupos ou organizações, agindo na clandestinidade” (Pires, 2006, cit in. Pires, 2016, p. 37).

Relativamente ao ordenamento jurídico este encontra-se repleto de normas e convenções mundiais, internacionais e nacionais sobre esta ameaça, bem como aos grupos terroristas, e/ou atos terroristas. Limitando o conceito ao panorama europeu, são considerados atos terroristas “os atos intencionais [...] que, pela sua natureza ou pelo contexto em que foram cometidos, sejam suscetíveis de afetar gravemente um país ou uma organização internacional” (Decisão-quadro 2002/475/JAI, art.º 1º), sendo que autor destes atos deve praticá-los com a finalidade de: intimidar gravemente uma população; impedir os poderes públicos ou uma organização internacional de praticar ou abster-se de praticar qualquer ato; destabilizar ou destruir gravemente as estruturas fundamentais do Estado, ou de uma organização (Decisão-quadro 2002/475/JAI, art.º 1º).

Olhando agora para o ordenamento jurídico português, encontramos uma definição de grupos terroristas, bem como uma descrição dos atos criminosos que se constituem como atos terroristas. Através da Lei n.º 16/2019 de 14 de fevereiro, podemos definir como grupos terroristas (e seus respetivos atos) como:

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 (Lei n.º 16/2019, art.º 2º, n.º1).

Segundo a Lei n.º 16/2019 de 14 de fevereiro, para a verificação de crimes de índole terrorista, é necessário que, além das premissas acima descritas, os atos praticados sejam referentes a: “crimes contra a segurança dos transportes e comunicações” (art.º 2º, n.º1, al. a.); “crimes de produção dolosa de perigo comum” (art.º 2º, n.º1, al. b.); “atos que destruam ou que impossibilitem o funcionamento ou desviem dos seus fins normais (...) instalações de serviços públicos ou destinadas ao abastecimento e satisfação de

necessidades vitais da população” (art.º 2º, nº1, al. c.); investigação e/ou desenvolvimento de armas biológicas e químicas (art.º 2º, nº1, al. d.); “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” (art.º 2º, nº1, al. e.).

O Relatório Europeu sobre Terrorismo de 2018 (TE-SAT, 2018) indica que existiu um aumento de 45% dos ataques terroristas entre o ano de 2016 a 2017, sendo que em 2016 foram registados 142 ataques (menos 54 que o ano anterior) e em 2017 foram registados 205 ataques¹¹, sendo que os ataques perpetrados causaram 69 vítimas mortais, e 819 feridos. O aumento de ataques verificado rompe com a tendência decrescente de ataques a que se assistiu até então. Ainda neste relatório, é possível entender que apesar do número de ataques ter aumentado, apostou-se menos na preparação e execução destes mesmos ataques. Uma justificação para esta tendência poderá estar na alteração dos objetivos atuais do terrorismo. Segundo Pires (2016), os terroristas atuais não se preocupam propriamente com a vertente imediata dos seus ataques (mortes, danos materiais, etc.), mas sim “na amplificação do medo, na ausência de uma resposta coletiva e concertada, na vertente mediata dos ataques” (p. 35). O fenómeno do terrorismo proliferou-se de tal maneira nas sociedades, que hoje em dia um ato terrorista já não necessita causar muitas mortes ou grandes danos para ter impacto na sociedade e conseguir a atenção dos média, basta que simplesmente haja notícia de um possível ataque, não necessitando sequer de ser concretizado.

Enquadrando o fenómeno do terrorismo na segurança aeroportuária, naturalmente, atendendo à importância que este tipo de serviço de transporte representa não só a nível nacional, como internacional, alicerçado ao enorme fluxo de pessoas que o utilizam, os terroristas olham para a aviação como “um palco internacional para publicitarem as suas crenças políticas, sociais ou religiosas” (Lima, 2009, p. 12). Segundo Vieira (2016), o setor da aviação (que engloba aeroporto e aeronaves) sobressai-se no leque de alvos preferenciais do terrorismo atendendo, por um lado, aos valores económico, político, social e estratégico que representa, e por outro, porque conjuga a intervenção de vários atores. Além do mediatismo e do impacto que representa, um ataque a um aeroporto oferece ainda aos terroristas uma boa relação custo-benefício: um aeroporto alberga milhares de pessoas desarmadas e concentradas num espaço delimitado, sendo que garantir a segurança de todas as pessoas é extremamente difícil (Foress, 2008).

Os atentados de 11 de setembro, direcionaram as atenções para o setor da aviação, nomeadamente para a utilização de aeronaves como armas de destruição e potenciais

¹¹ Os ataques perpetrados causaram 69 vítimas mortais e 819 feridos (TE-SAT, 2018, p. 9).

alvos de ataques. Não obstante, os aeroportos constituem-se como uma componente essencial da indústria aérea, devendo, portanto, olhar-se para os mesmos como alvos de relevo (Coughlin, Cohen, & Khan, 2008). Tomamos como exemplo os recentes ataques ao Aeroporto de Bruxelas, em Zaventem, no dia 22 de março de 2016, onde dois bombistas se fizeram explodir dentro do aeroporto (na zona de acesso público), e um terceiro bombista explodiu na estação de metro de Maalbeek. Este ataque resultou em 38 vítimas mortais¹² e mais de 300 pessoas gravemente feridas, constituindo-se como o mais mortal ataque terrorista na história da Bélgica (Heneghan, 2016, p. 1). Além das baixas humanas, deste ataque resultaram outras repercussões (como paralisação de serviços) não só ao nível nacional, como internacional.

Se até então, no contexto da aviação, a preocupação relativa ao terrorismo assentava essencialmente na aeronave, depois daquele dia, os aeroportos passaram a ter a máxima atenção, sendo que os ataques de 22 de março “serviram como um alerta para a segurança dos aeroportos em todo o mundo” (Tshabalala, 2016), atendendo a que o atentado ocorreu na zona pública do aeroporto. Segundo o Secretário da Segurança Interna dos Estados Unidos, John Kelly, num discurso proferido em participação na conferência “*Council for New American Security*”, relativa aos ataques de Bruxelas, parece assistir-se a um “interesse renovado por parte de grupos terroristas de ir atrás do setor de aviação, de bombardear aeronaves e atacar aeroportos no solo” (Kelly, 2017). Ao contrário do lado ar, o lado terra apresenta-se aos terroristas como um território amplo e pouco explorado, sendo que, aliado a este fator, há-que frisar que um ataque a uma rede de transportes deste cariz, além de afetar milhares de pessoas (do ponto de vista físico), ao paralisar a infraestrutura e conseqüentemente o serviço, vê o seu impacto consideravelmente aumentado (Harrison, 2008; Kalvach, 2016).

Este tipo de ataques segue a atual tendência do terrorismo, que passa por “atingir locais públicos com pouca segurança, enquanto ligações simbólicas a uma religião ou nacionalidade específica parecem perder sua importância anterior” (Kalvach, 2016, p. 8). O grande desafio está em estabelecer medidas de segurança eficazes contra este tipo de ataques, uma vez que “quando se trata de desenvolver uma estratégia para reduzir os riscos de futuras atividades terroristas, não sabemos quem são os responsáveis, as suas motivações e a natureza do seu próximo ataque” (Kunreuther, 2001, p. 20). Segundo Vieira (2016), hoje em dia “falar de terrorismo na aviação é falar de incerteza” (p. 17), pois este tipo de terrorismo “é muito mais difícil de monitorizar e combater por ser mais amorfo e difuso” (Wilkinson, & Jenkins, cit in Vieira, 2016, p. 17).

¹² Dados obtidos do Global Terrorism Database (GTD). Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtid=201603220001>.

Relativamente ao *modus operandi*, podemos considerar as seguintes formas de ataques a aeroportos: engenhos explosivos improvisados (IED) em áreas restritas; IED's em áreas públicas; bombista suicida em áreas públicas/terminais; ataque à mão armada em áreas públicas (atirador ativo); ataque em massa com arma branca; e situação de reféns (Kalvach, 2016; Tshabalala, 2016).

1.4. Vulnerabilidade

A par de outros conceitos aqui apresentados, a polissemia do conceito vulnerabilidade faz com que uma definição exata do mesmo dependa da área de conhecimento em que está a ser aplicado. Em contexto securitário, segundo a norma ISO/IEC 27000:2018 uma vulnerabilidade é “uma fragilidade de um ativo ou controlo¹³ que pode ser explorada por uma ou mais ameaças” (p. 11). Estas fragilidades definem-se como características psicológicas, sociológicas ou físicas, que reduzem drasticamente a capacidade do sistema em manter o seu normal funcionamento, constituindo-se assim como falhas no sistema (FEMA 452, 2005; Hesterman, 2015; Pereira, Taco & Gonçalves, 2015). Naturalmente, as vulnerabilidades das infraestruturas sempre existiram, e sempre irão existir, podendo tratar-se de vulnerabilidades relacionadas com ações não intencionais (catástrofes naturais, por exemplo), ou então relacionadas com a ação humana, sendo que estas últimas “assumem um significado adicional à medida que novas capacidades para as explorar emergem” (PCCIP, 1997).

Como já referido neste trabalho, a fase da análise de riscos tem como função primordial a identificação e caracterização das ameaças que impendem sobre um determinado ativo. O sucesso deste processo passa inevitavelmente pela determinação das vulnerabilidades do ativo, pois “analisar e entender as nossas vulnerabilidades é o primeiro passo para lidar com limitações culturais e pessoais que nos impedem de compreender e lidar adequadamente com as ameaças de *soft target*” (Hesterman, 2015, p. 6). O PCCIP (1997) faz o levantamento vulnerabilidades gerais relativas às IC, elencando como principais vulnerabilidades os sistemas de energia, o fator humano¹⁴, os media¹⁵, os sistemas financeiros e os sistemas de comunicação e informação¹⁶. Para um correto levantamento das vulnerabilidades de uma IC específica, é necessário numa

¹³ Controlo: “Medida que modifica o risco” (ISSO/IEC, 2018, p. 3).

¹⁴ O fator humano enquanto vulnerabilidade deve ser entendido sobre duas abordagens distintas: vulnerabilidade que decorre do fator humano enquanto ameaça, ou vulnerabilidade do fator humano no seu sentido estrito (alvos de um possível ataque).

¹⁵ Pela sua capacidade de expor publicamente informações relativas ao alvo.

¹⁶ Esta é uma vulnerabilidade relativamente recente, que aumenta com a crescente dependência pelas tecnologias de informação e comunicação (PCCIP, 1997). Isto constitui-se em dois tipos de vulnerabilidades: vulnerabilidade que decorre da possível rutura dos sistemas de comunicação e informação, e vulnerabilidade relativa à emergência de novas ameaças (ex. cibernéticas).

primeira fase definir tudo o que é necessário proteger (pessoas, ativos físicos, informações, processos e políticas), e posteriormente, para cada um desses alvos, determinar as suas vulnerabilidades (NACTSO, 2017).

No concerne aos aeroportos, podemos identificar vulnerabilidades ao nível dos sistemas estruturais, e dos não estruturais (Roark, Truman, & Gold, 2000). Os sistemas estruturais referem-se aos sistemas que comportam o 'núcleo' de determinado sistema/ativo, sendo por isso indispensáveis ao funcionamento do mesmo. Os não estruturais, ainda que não decorram da função primordial do sistema/ativo, são sistemas que participam no funcionamento do mesmo, sendo exemplo destes os sistemas mecânicos, os sistemas de utilidade, os sistemas elétricos, os sistemas de comunicação, etc. (FEMA 452, 2005). Ainda que, no âmbito da segurança, se dê maior destaque aos sistemas estruturais, "a perda de sistemas não estruturais pode ser tão devastadora para as operações aeroportuárias quanto as falhas estruturais" (Roark, et al., 2000, p. 1).

Olhando para o Aeroporto de Lisboa, num plano geral, podem ser identificadas cinco categorias de vulnerabilidades (das quais poderão decorrer outras vulnerabilidades específicas): zonas com grande concentração de pessoas, zonas próximas de áreas com grande concentração de pessoas, zonas não monitorizadas pelo sistema de videovigilância, zonas com pouca presença policial (ou ausência dela), e a inexistência de medidas de rastreio e/ou controlo de segurança/acessos (Morais, 2018). Historicamente, no âmbito da segurança aeroportuária, as medidas preventivas surgem no sentido de corrigir vulnerabilidades que já foram exploradas anteriormente (Vieira, 2016), ou seja, perante uma ameaça real/ataque, são adotadas novas medidas para prevenir futuros ataques semelhantes. Na opinião do Vieira (2016) é necessário olhar para estas 'novas' medidas de segurança como potenciadoras da criação de novos alvos e novas vulnerabilidades, uma vez que a fortificação de determinados alvos, pode levar à seleção de outros alvos mais desprotegidos, cujo impacto de um ataque será igual ou superior.

Importa que referir que para uma correta análise das vulnerabilidades o mero levantamento das vulnerabilidades não chega, pois "dependendo da vulnerabilidade e importância do sistema, a quantidade de dano necessária para interromper as operações do aeroporto varia" (Roark, et al., 2000, p.2), sendo que após identificadas as vulnerabilidades, torna-se necessário proceder à sua avaliação e atribuição de um grau. A avaliação de vulnerabilidades é "uma análise detalhada das funções de construção, sistemas e características do local para identificar os pontos fracos do edifício e a falta de redundância, além de determinar mitigações ou ações corretivas (...) para reduzir as vulnerabilidades" (FEMA 452, 2005, p. 3-1). Quando aplicada aos sistemas de transportes a avaliação de vulnerabilidades "pode ser entendida como uma avaliação do comportamento da rede de transporte quando esta sofre interferências de eventos

inesperados ou não desejáveis nos elementos que a compõem (Murray & Grubestic, 2007, cit in. Pereira, et al., 2015, p. 1).

Segundo Cioacă (2013) o processo de avaliação de ameaças deve ser feito segundo uma abordagem quantitativa, sendo que as vulnerabilidades são avaliadas sob uma “probabilidade conhecida ou percebida da existência de (...) um mau funcionamento na revisão do sistema / infraestrutura por um determinado período de tempo no contexto de um tipo de cenário de ameaça” (Cioacă, 2013, p. 74). Para o autor, no que concerne a abordagens quantitativas, a avaliação de vulnerabilidades dos alvos das infraestruturas aeroportuárias pode ser feita através de dois modelos: um modelo baseado na teoria da probabilidade de suposições (1), e um modelo com base na teoria dos valores multi-parâmetros (2).

A avaliação de vulnerabilidades segundo o primeiro modelo (1) assenta em pressupostos de probabilidade de ataques futuros, sendo que este método não permite determinar a probabilidade de um ataque, mas sim a probabilidade de controlar um ataque (Cioacă, 2013). Sucintamente, este método estima a probabilidade de controlar, ou seja, detetar e/ou evitar, os próximos quatro ataques ao sistema/infraestrutura em estudo, sendo que o grau de vulnerabilidade é inversamente oposto ao grau de probabilidade de controlar os ataques, isto é, se a probabilidade de controlar os ataques for de 40%, o grau de vulnerabilidade do alvo para aquele tipo de ataque é de 60% (Cioacă, 2013).

O segundo modelo (2) assenta na aplicação do modelo I-VAM, que se designa como *Infrastructure Vulnerability Assessment Model* (Cioacă, 2013; Ezell, 2007). Numa explicação simplificada, a estrutura do modelo é projetada nas cinco funções de sobrevivência de um sistema (deteção, avaliação, resposta, recuperação e prevenção), para as quais é estabelecida uma escala de valores (Cioacă, 2013). Posteriormente, considerando a arquitetura funcional do sistema (cf. Figura 8), é calculada para uma situação em específico (e.g. ameaça de bomba) a vulnerabilidade de cada um dos componentes do subsistema (através de escalas e funções de valores definidas por especialistas) face a cada uma das funções acima descritas, sendo que o grau da vulnerabilidade do subsistema calcula-se com as variáveis dos seus componentes (Cioacă, 2013; Ezell, 2007).

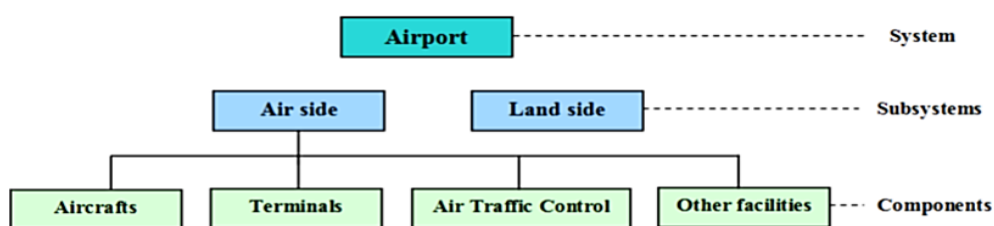


Figura 8. Modelo simplificado da arquitetura funcional de um aeroporto. Retrieved from Cioacă (2013, p.77).

2. COMPORTAMENTOS DE RISCO NO AEROPORTO

2.1. A infraestrutura aeroportuária

Um aeroporto caracteriza-se como “um conjunto de infraestruturas essenciais para a atividade desenrolada pela aviação civil, congregadas num espaço comum onde, para além das normais atividades derivadas diretamente da aviação civil, desenvolve-se um centro considerável de comércio” (Vieira, 2016, p. 9). Ficou claro que os aeroportos, enquanto infraestrutura central da aviação civil, desempenham juntamente com esta um papel de relevo na governabilidade de um Estado atendendo aos fatores económicos e sociais indissociáveis ao setor em questão.

Como se pode verificar na Figura 9, de uma maneira gera, o número de passageiros que utiliza o transporte aéreo tem vindo a aumentar ao longo das últimas décadas, sendo que os valores apresentados pelo *World Bank*¹⁷ indicam que em 2017 se verificou um transporte de 3 979 bilhões passageiros. Esta tendência crescente pela procura de viagens aéreas parece constituir-se como o principal desafio para o futuro do transporte aéreo (Young, Pilon, & Bro, 2008).

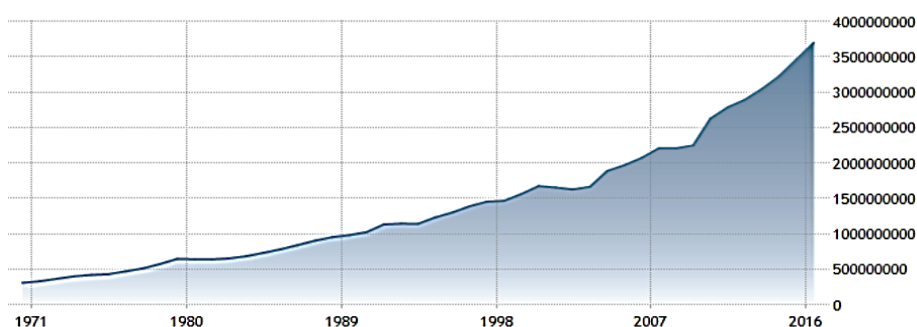


Figura 9. Passageiros transportados no mundo. Retrieved from https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?end=2017&start=1970&view=chart&year_high_desc=true.

Na conjuntura europeia, o setor da aviação constitui-se como uma indústria líder mundial, assumindo-se como uma das partes com melhor desempenho da economia da Europa, perfazendo um terço do mercado mundial¹⁸. Os aeroportos, além de ser uma infraestrutura fundamental na conectividade entre serviços das companhias aéreas e passageiros, contribuem por si só de forma crucial para este crescimento económico: em 2015 o *Airports Council International* (ACI) fez um balanço do impacto económico das atividades aeroportuárias estimando um valor de 338 bilhões de euros resultante dessas

¹⁷ Retrieved from <https://data.worldbank.org>.

¹⁸ Retrived from https://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports_en.

atividades¹⁹. Atendendo ao publicado na *Eurostat Statistics Explained* (2018), em 2017 foi registado na Europa um total de 1 043 185 milhões de passageiros aéreos, sendo que Portugal contou com um registo de 47 673 milhões de passageiros que efetuaram viagens aéreas.

Considerando os diversos atores que participam na segurança dos aeroportos, a segurança destas infraestruturas encontra-se organizada através de *layers* por forma facilitar a distribuição desses mesmos atores desde “a proteção do perímetro de aeroportuário, até à segurança do *cockpit*” (Vieira, 2016, p. 32). Na Figura 10 encontra-se uma representação gráfica do modelo de segurança por *layers* característico dos aeroportos portugueses:



Figura 10. Layers de segurança características dos aeroportos em Portugal. Retrieved from Vieira (2016, p. 32).

2.1.1. Regulação institucional – funções da PSP

As complexidades securitárias, económicas e tecnológicas associadas à aviação civil, levam a que a regulação e funcionamento deste setor resulte da parceria e coadjuvação entre diversos atores públicos e privados (Lima, 2009; Morais, 2018). Constituindo-se o aeroporto como uma IC e atendendo ao seu carácter público, o Estado português, através das suas FSS, desempenha um papel fundamental na defesa e proteção deste espaço. Não obstante, os aeroportos “sempre tiveram uma ampla gama de empresas privadas a operar dentro das suas fronteiras, desde a prestação de serviços em terra até aos operadores de concessão de retalho” (Hussain, 2010, p. 5).

Antes de nos focarmos na conjectura nacional, nomeadamente nas funções da PSP no âmbito da segurança aeroportuária, não poderíamos deixar de referir as principais

¹⁹ Retrieved from https://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports_en.

organizações (internacionais e nacionais) que regulam o setor da aviação civil, sendo que algumas delas vão sendo referidas ao longo do presente trabalho (para uma descrição mais pormenorizada da missão de cada uma destas organizações, vd. Apêndice II). No panorama mundial destacam-se a ICAO, IATA, ACI e TSA, sendo que esta última, ainda não sendo uma organização exclusivamente destinada ao transporte aéreo, tem nos últimos anos promovido a segurança do setor, através da promoção de práticas, investigações e formações específicas dos profissionais da área. Relativamente às organizações europeias assumem destaque a *European Civil Aviation Conference* (ECAC), a EUROCONTROL, e *European Union Aviation Safety Agency* (EASA). Tal como acontece internacionalmente, também o panorama nacional é caracterizado pela existência de entidades reguladoras do setor da aviação, destacando-se a Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC) e a Navegação Aérea de Portugal (NAV). Além de garantirem a integração e enquadramento regulamentar mundial e europeu dos aeroportos portugueses, estas entidades também emanam documentos basilares que visam a regulação das operações de segurança ao nível do setor em território português, tais como o Plano Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) e o Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC), ambos da competência da ANAC.

Falemos agora do papel da PSP no setor da aviação civil, enquadrando-o especificamente na segurança aeroportuária. Começando pela Lei nº 53/2007, de 31 de agosto, que aprova a orgânica da PSP, é possível verificar que relativamente à aviação civil, compete à PSP “manter a vigilância e proteção de pontos sensíveis, nomeadamente infraestruturas rodoviárias, ferroviárias, aeroportuárias e portuárias, edifícios públicos e outras instalações críticas” (Lei 53/2007, art.º 3º, nº 2, al. j.). Ao abrigo das suas competências e atribuições legalmente previstas, a PSP deve adotar as medidas e procedimentos necessários relativos à prevenção e repressão de AII, sendo que, para isso, deve ainda assegurar a concretização das medidas e procedimentos previstos no vasto ornamento jurídico relativo à segurança da aviação civil, dos quais destacamos os PNSAC. Compete ainda à PSP garantir a fiscalização e supervisão das atividades das empresas de segurança privada (PNSAC, 2003; Despacho conjunto do MAI-MOPTH, nº 312/2004).

Relativamente às funções da PSP no Aeroporto de Lisboa, o primeiro destacamento policial foi colocado a 4 de dezembro de 1942 (Jesuína Correia, comunicação pessoal, 12 de setembro, 2018), sendo que a PSP se constitui como a força de segurança territorialmente competente pela segurança do mesmo, bem como dos restantes aeroportos nacionais. Reconhecendo a especificidade deste tipo de serviço, a segurança do aeroporto é assegurada por uma Divisão policial específica, a Divisão de Segurança Aeroportuária (DSA) de Lisboa, cuja organização e competências se encontram regulamentadas no Anexo 5.2. do Despacho nº 20/GDN/2009. A DSA comporta na sua

estrutura cinco subunidades policiais (cf. Anexo I): Esquadra de Segurança Aeroportuária (ESA), Esquadra de Intervenção e Fiscalização Policial – Segurança Aeroportuária, Esquadra de Investigação Criminal, e Esquadra de Trânsito.

Importa ainda referir que a PSP, através dos elementos da ESA, opera e coordena a sala de controlo de CCTV²⁰ do Aeroporto de Lisboa, atividade cujo enquadramento legal se encontra plasmado na Lei nº 1/2005, de 10 de janeiro, que regula a utilização de câmaras de vídeo em lugares públicos por parte das forças de segurança, onde é possível ler-se que o responsável pela monitorização do sistema de videovigilância “é a força de segurança com jurisdição na área de captação ou o serviço de segurança requerente” (Lei nº 1/2005, art.º 2º, nº1, al. c.).

2.2. Comportamentos de risco

A temática relativa aos comportamentos de risco, tema central da nossa investigação, é atualmente muito pouco debatida, sendo que não se encontra uma definição para o conceito de comportamento de risco. É claro que, olhando à etimologia da palavra, intuitivamente se assume que serão comportamentos com um risco associado. Trimpop (1994) define este tipo de risco como *risk taking* (trad. risco tomado), que nas palavras do autor se caracteriza como “qualquer comportamento controlado, consciente, ou não consciente, com uma incerteza percecionada sobre o seu resultado, e/ou sobre os seus benefícios ou custos bem-estar (...) do próprio, ou de terceiros” (p. 9). Esta definição leva-nos a identificar duas abordagens distintas ao conceito: comportamentos de risco que colocam em causa a segurança/bem-estar de quem o adota, ou comportamentos de risco que colocam em causa a segurança/bem-estar de terceiros. O presente estudo centrar-se-á na segunda abordagem, importando referir que quando falamos na segurança de terceiros, não nos limitamos à segurança das pessoas, sendo que os comportamentos de risco enquadrados num determinado sistema serão aqueles cujos resultados poderão colocar igualmente o funcionamento do mesmo em causa.

Não obstante as considerações acima tecidas, torna-se necessária uma definição inequívoca do conceito de comportamento de risco a fim de possibilitar o enquadramento dos mesmos, e dos respetivos sinais, na envolvente aeroportuária. Para efeitos da presente investigação, um comportamento de risco constitui-se como um “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, 2018).

²⁰ Constitui-se como “um conjunto de câmaras [...] num sistema de transmissão e de equipamento de controlo que processa imagens” (Lima, 2009, p. 26).

Atendendo a esta definição, consideramos que existe um estado de normalidade de um dado sistema que pode ser alvo de uma disrupção, através de indivíduos cuja conduta não respeita as regras e normas que regulam o sistema em questão, designando-se este tipo de conduta por comportamento desviante. Na realidade, em “qualquer contexto social, há normas que disciplinam o comportamento individual, mas a presença de tais normas implica, inevitavelmente, que os comportamentos não conformes à norma sejam definidos como desviantes” (Demartis, 2006, p. 95). Ainda que associados à violação das normas da sociedade, segundo Émile Durkheim (2007) o desvio tem uma funcionalidade social, pois permite o reforço da consciência coletiva e conseqüentemente promoção da unidade da sociedade. Ainda que os comportamentos de risco se constituam como comportamentos desviantes (na medida em que constituem um desvio daquilo que será o normal comportamento de um indivíduo dentro de um determinado espaço), a análise dos mesmo dependerá sempre do contexto em que são adotados (Costa, 2018), pois o que em determinado contexto se constitui como um comportamento de risco, inserido noutra tipo de situação, poderá não o ser.

A questão passa assim por distinguir os comportamentos normais, dos que não o são. Com o intuito de definir uma unidade de análise sociológica, Durkheim (2007) introduz o conceito de facto social, configurando-o como “toda a maneira de fazer, fixada ou não, suscetível de exercer sobre o indivíduo uma coerção interior (...) que é geral na extensão de uma sociedade e, ao mesmo tempo, possui uma existência própria, independente das manifestações individuais (Durkheim, 2007, p. 13). Segundo Durkheim, tal como na medicina se procura distinguir a doença, também assim se deveriam distinguir os factos sociais normais, dos patológicos. Esta premissa levanta dúvidas relativamente ao que confere carácter patológico a um facto social. Do ponto de vista conceptual é difícil definir o que é normal e patológico, até porque nem tudo o que se afasta da normalidade é patológico: o crime pode ser considerado normal do ponto de visto estatístico, ou patológico quando há mais criminalidade do que o normal.

Para identificarmos comportamentos de risco relativos a um determinado sistema, é indispensável primeiro perceber o que é normal, para depois se fazer o diagnóstico dos problemas, pois, como foi exposto, nem todos os crimes/conduas desordeiras constituem um desvio da normalidade desse sistema. Olhando para aeroporto em concreto, teremos de considerar como comportamentos de risco apenas os comportamentos passíveis de colocar em causa o normal funcionamento das zonas de acesso público dessa infraestrutura (que engloba pessoas, infraestrutura e serviços), que se caracteriza essencialmente pela livre e normal circulação dos passageiros na aerogare e pela normal prossecução das operações respeitantes aos serviços prestados naquele espaço (viajar,

venda de bilhetes, aluguer de viaturas automóveis, consumos relativos a restauração e lojas de retalho, etc.).

Como já referido no corpo deste trabalho, a atuação policial em contexto aeroportuário passa pela prevenção e repressão de atos que possam colocar em causa a segurança e/ou normal funcionamento do espaço aeroportuário, sendo que por razões óbvias, a prevenção da ameaça será sempre preferível à reação a uma ameaça materializada. Segundo Kalvach (2016), a presença policial por si só constitui-se à partida como um meio de dissuasão, ao reduzir a conveniência de um determinado alvo, sendo que os polícias, pelo conhecimento do espaço envolvente, terão maior facilidade em detetar pessoas e/ou objetos que fogem à normalidade.

A par dos atentados terroristas a que temos assistido, o policiamento orientado para a deteção de sinais de comportamentais suspeitos (indicadores de risco) tem ganho destaque, sendo que na cultura policial esta técnica preditiva designa-se por *behaviour detection* (trad. deteção de comportamento). Utilizando a definição da ICAO, o *behaviour detection* passa pela “aplicação de técnicas que envolvam o reconhecimento de características comportamentais, incluindo, mas não se limitando a, sinais fisiológicos ou gestuais indicativos de comportamento anómalo, para identificar pessoas que possam representar uma ameaça à aviação civil” (ICAO, 2017, p. 1-1). Segundo Conner (2001), os sinais indiciadores de comportamentos suspeitos podem dividir-se em três categorias: visuais; verbais; e (alterações) comportamentais.

Auxiliados pela *intelligence* (através de pesquisas relativas a indicadores comportamentais suspeitos), os polícias devem estar atentos a todo o meio envolvente procurando identificar comportamentos (ou objetos) que possam antecipar comportamentos de risco, possibilitando assim uma atuação prévia à concretização da ameaça. Usando a metáfora da medicina de Durkheim (2007), os polícias no terreno devem funcionar como um médico que procura sintomas para prevenir a propagação/eclosão da doença, sendo que aplicado ao contexto policial, a doença será o comportamento de risco (que se repercute numa ameaça ao normal funcionamento do aeroporto), e os seus sintomas serão os sinais que indiciam esse tipo de comportamentos.

Na Figura 7 pretende-se apresentar uma representação esquemática do enquadramento dos comportamentos de risco no presente trabalho:

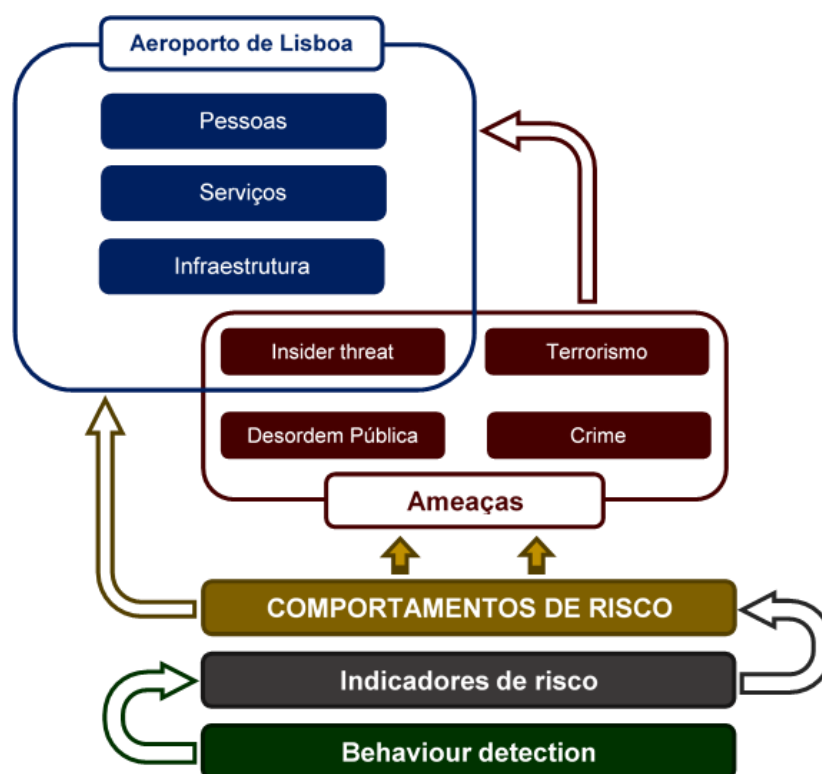


Figura 11. Enquadramento dos comportamentos de risco no contexto aeroportuário.

3. PROBLEMA DE INVESTIGAÇÃO

O Aeroporto Humberto Delgado, pela sua localização geográfica (situado na capital de Portugal) e pelos grandes fluxos de pessoas e mercadorias que alberga, constitui-se como um alvo apelativo, tendo em conta os danos patrimoniais e sociais que um atentado a esta infraestrutura provocaria. A par da evolução mundial e europeia, também este aeroporto tem visto os fluxos (de mercadorias e passageiros) a aumentar, sendo que em 2017 este aeroporto computou um fluxo de 51 802 422 passageiros, 398 344 movimentos de aeronaves e 167 064 toneladas de carga, todos eles superiores aos valores de 2016 (ANA, 2016; ANA, 2017).

No interior da aerogare, existem zonas de acesso restrito (*hard targets*), e zonas de acesso irrestrito (*soft targets*). O acesso às zonas de acesso restrito está sujeito a uma panóplia de controlos e rastreio quer de pessoas, como de objetos, sendo que só acedem a essas zonas pessoas com uma necessidade profissional, ou funcional de acesso (passageiros que vão viajar; trabalhadores do aeroporto; etc.). Pelo contrário, o acesso a uma zona irrestrita (ou pública) não requer qualquer tipo de controlo ou necessidade funcional/profissional, qualquer pessoa pode lá entrar, mesmo sem intenção de viajar.

Atendendo a que aerogare é essencialmente constituída por zonas restritas, sobre as quais impendem fortes medidas de segurança, torna-se fundamental apostar na segurança das zonas públicas, pois, como vimos, a fortificação de determinados alvos

(como as zonas restritas), leva à procura de alvos mais desprotegidos (e por isso mesmo, mais atrativos), cujo o impacto nem por isso deixa de ser menor (Vieira, 2016). Os recentes atentados no Aeroporto de Bruxelas, são um exemplo do impacto (mediático e socioeconómico) associado a um ataque na zona pública do aeroporto

Nas zonas de acesso público onde não existe nenhuma barreira de controlo de acesso, a segurança através da ação humana torna-se impreterível e decisiva na antecipação de possíveis ameaças, pelo que os elementos no terreno devem estar orientados para a deteção de determinadas ações/comportamentos, por forma a antecipar uma ação hostil. Atendendo à criticidade desta infraestrutura, e ao impacto mediático associado à mesma, é essencial apostar na segurança deste espaço numa perspetiva de prevenção, evitando a materialização da ameaça, ao invés de reagir à mesma.

Posto isto, e tendo em conta toda a componente teórica anteriormente abordada, definimos o seguinte problema de investigação.

Como identificar os primeiros sinais de comportamentos de risco, de forma a antecipar uma intervenção, no contexto do Aeroporto de Lisboa, especificamente nas zonas de acesso público da aerogare?

Para responder à questão central do nosso trabalho, torna-se indispensável responder a algumas questões que lhe estão associadas:

- Quais os comportamentos de risco que podem ser associados às zonas de acesso público da aerogare do Aeroporto de Lisboa?
- Quais os sinais que alertam para esses (potenciais) comportamentos de risco?
- Que medidas podem ser adotadas para facilitar a identificação desses sinais?

CAPÍTULO II – ESTUDOS EMPÍRICOS

1. CARACTERIZAÇÃO DO ESPAÇO DE ESTUDO

O Aeroporto de Lisboa, oficialmente conhecido por Aeroporto Humberto Delgado, foi criado a 15 de outubro de 1942 (Jesuína Correia, comunicação pessoal, 12 de setembro, 2018) afirmando-se até aos dias de hoje como o principal aeroporto nacional.

Relativamente à sua organização estrutural, este está dividido em dois grandes setores: lado ar, cujo acesso é restrito; lado terra, que ainda que possua zonas restritas cujo acesso carece da verificação de determinados critérios, possui essencialmente zonas públicas. A área total do aeroporto é de 4 603 383 m², sendo que 959 423m² se constituem como área pública.

Como já explicitado, o espaço da nossa investigação será o interior da aerogare do Aeroporto de Lisboa, limitando o mesmo apenas às zonas de acesso público, excetuando-se assim deste estudo as áreas restritas, as áreas públicas exteriores, e os parques subterrâneos.

Quanto à organização arquitetural do aeroporto, este possui dois terminais: o Terminal I que se constitui como o terminal principal do aeroporto, albergando o maior fluxo de pessoas; o Terminal II que atualmente é apenas um terminal de partidas de voos *lowcost* (não faz chegadas). Neste estudo ambos os terminais serão considerados, olhando apenas às zonas que cumpram os critérios acima referidos (zonas públicas). Desta senda, dos 7 pisos do aeroporto, apenas olharemos aos pisos 2, 3 e 4 do Terminal I, e ao piso 2 do Terminal II, cujas áreas públicas e se encontram devidamente delimitadas no Apêndice III.

Este aeroporto encontra-se aberto 24 horas por dia, 365 dias por ano. Além do serviço principal prestado (transporte aéreo), o Aeroporto de Lisboa possui dentro da aerogare outro tipo de serviços nas zonas públicas, que passam essencialmente por serviços de restauração (que se encontram ao longo de todos os pisos) e serviços de transporte terrestre (que se encontram no piso 3). De referir ainda a existência de duas lojas de retalho (uma papelaria e uma loja de bijutaria) no piso 4.

No que concerne às instalações da PSP, nomeadamente a ESA, por ser a esquadra responsável pelo atendimento ao público no aeroporto, esta encontra-se no piso 3 (devidamente assinalada no Apêndice III).

2. CONSIDERAÇÕES METODOLÓGICAS

O método científico é composto por um “conjunto de regras básicas que visam obter novo conhecimento científico” (Sarmiento, 2013, p.4). Deste modo, para prossecução da investigação, iremos efetuar um estudo exploratório e descritivo (pois que se trata de um

tópico pouco explorado, escasso de conhecimento científico produzido e divulgado), sob uma abordagem qualitativa.

Os métodos qualitativos pretendem uma investigação em profundidade (Santo, 2005) sendo que o objetivo “é permitir que a investigação possa recolher e refletir sobretudo aspetos enraizados, menos imediatos, dos hábitos dos sujeitos (...) em análise” (Santo, 2010, p. 25). No presente trabalho foi aplicada uma triangulação de métodos qualitativos (Flick, 2009). A triangulação de métodos permite superar “as limitações de um método único por combinar diversos métodos e dar-lhes igual relevância (...) [sendo que] torna-se mais produtivo, se diversas abordagens teóricas foram utilizadas, ou ao menos consideradas, para a combinação de métodos” (Flick, 2009, p. 32).

3. ESTUDO 1

3.1. *Corpus*

Segundo Bardin (2011, p. 126) o *corpus* “é o conjunto dos documentos tidos em conta para serem submetidos aos procedimentos analíticos”. O *corpus* do presente estudo constituiu-se pelos dados recolhidos a partir de um documento Excel com a listagem criminalidade denunciada e registada na DSA de Lisboa inserida no Sistema Estratégico de Informação, Gestão e Controlo Operacional da PSP (SEI), no período temporal compreendido entre o ano de 2013 a 2018.

3.2. Instrumentos de recolha de dados

O instrumento de recolha foi a pesquisa através de fontes fechadas (cf. autorização do Anexo II).

3.3. Instrumentos de análise de dados

O instrumento de análise do *corpus* foi a análise de conteúdo (Bardin, 2011; Santo, 2005). A análise de conteúdo constitui-se como o “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/recepção (variáveis inferidas) dessas mensagens” (Bardin, 2001, p. 48).

Na análise deste estudo, procedeu-se à “aplicação de procedimentos estatísticos de natureza qualitativa adequados ao tratamento de variáveis” (Santo, 2005, p. 26).

3.4. Procedimento

Para obtenção do documento Excel com o registo da criminalidade da DSA, foi elaborado um pedido ao Núcleo de Informações Policiais da PSP, após o mesmo ser autorizado mediante Despacho da Direção Nacional da PSP (cf. Anexo II).

Foi feita uma análise de conteúdo dos dados constantes no documento, por forma a estabelecer um padrão de criminalidade para o Aeroporto de Lisboa. Procurou-se assim perceber qual o impacto da criminalidade no território de estudo, bem como identificar tendências criminais relativas aos tipos de crimes cometidos, características dos autores dos ilícitos, e ainda distribuição horária da criminalidade.

Foi necessário numa primeira fase proceder à filtragem dos dados, uma vez que nem todos os crimes que são registados na DSA, ocorreram efetivamente na área territorial da mesma. Feita a devida filtragem, aplicamos novamente um filtro por forma a cingirmo-nos aos crimes que ocorreram no território de estudo, analisando apenas aqueles que ocorreram dentro da aerogare, nas zonas públicas.

3.5. Análise e discussão

Neste estudo analisou-se a criminalidade registada DSA (cf. Apêndice IV), a fim de perceber o padrão de criminalidade no território de estudo, entenda-se, aquilo que é comum acontecer a nível criminal.

Dos 8 192 crimes registados entre 2013 e 2018, apenas 3 773 ocorreram efetivamente na area territorial da DSA. Desses 3 773 crimes, cerca de 47,8% (1803 crimes) ocorreram no território de estudo, excetuando-se os crimes cometidos fora da aerogare, e nas zonas restritas da aerogare.

Quanto à evolução da criminalidade ocorrida no território de estudo, esta tem vindo a reduzir nos últimos anos: após um registo de 393 crimes em 2015, a criminalidade reduziu sucessivamente, contando com um registo de 214 crimes em 2018.

Relativamente à tipologia de crimes perpetrados, destacaram-se os crimes contra o património (60,5%), seguidos dos crimes previstos em legislação avulsa (33,6%), e dos crimes contra pessoas (12,7%). No que concerne aos crimes contra o património, a grande maioria (96,2%) dizem respeito a crimes contra a propriedade, nos quais se incluem predominantemente o furto por carteirista, o furto por oportunidade, e a apropriação ilegítima de coisa achada. Nos crimes previstos em legislação avulsa, destacam-se os crimes relativos a armas e munições. Quanto aos crimes contra pessoas, maioritariamente dizem respeito a ofensas a integridade física.

Na análise da distribuição horária da criminalidade, esta foi dividida em quatro turnos de seis horas, correspondentes aos turnos da patrulha policial (1h00-7h00; 7h00-13h00; 13h00-19H00; 19h00-1h00). Foi possível verificar, que o maior registo de crimes se

encontra entre o 2º e 3º turnos (horário compreendido entre as 07h00 e as 18h00). O turno que regista menos ocorrências criminais é o 1º turno. Um dos motivos para este ser o turno que regista menos crimes, poderá ser o facto de os serviços encerrarem, o que leva a uma menor afluência de passageiros neste período temporal, sendo que os serviços de check-in retomam a partir das 3h00, hora a partir da qual os registos de criminalidade começam a aumentar. Também lhe poderá estar associada a ausência de tráfego aéreo durante esse horário, uma vez que segundo a Portaria n.º 303-A/2004, de 22 de março, o tráfego aéreo não é permitido entre as 00h00 e as 6h00.

No que concerne aos autores dos crimes, apurou-se que cerca de 77,8% são europeus (não contando com os cidadãos portugueses), e 43,9% são cidadãos portugueses. Olhando especificamente aos crimes contra o património (por estes representarem mais de metade da criminalidade registada), verificou-se que 62,4% dos autores são portugueses, seguidos pelos cidadãos africanos (16,6%) e europeus (15,8%). Relativamente à faixa etária, a grande maioria tem idades compreendidas entre os 26 e os 36 anos, sendo que 71,5% dos autores são do género masculino.

4. ESTUDO 2

4.1. *Corpus*

O *corpus* deste estudo resulta do conjunto de dados referentes à ocorrência de ataques terroristas a aeroportos europeus entre 2000 e 2018, obtidos de duas bases de dados online que possuem um histórico de ataques terroristas em todo o mundo,

4.2. Instrumentos de recolha

O instrumento de recolha dos dados foi a pesquisa através de fontes abertas disponíveis na internet.

4.3. Instrumentos de análise de dados

À semelhança do estudo anterior, o instrumento de análise dos dados foi a análise de conteúdo.

4.4. Procedimento

Para este estudo foram consultadas duas bases de dados online:

- *Global Terrorism Database (GTD)*²¹ da Universidade de Maryland;

²¹ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/>.

- *Story Maps*²² do *Environmental Systems Research Institute* (ESRI).

Através da consulta das duas bases de dados procurou-se registar todos os ataques terroristas em território europeu nos últimos 18 anos. Após recolhidos os dados, foram apenas analisados os ataques que ocorreram em aeroportos, procurando identificar tendências deste tipo de ameaça quando enquadrada no setor da aviação. Foi ainda elaborado um documento (cf. Apêndice V) com uma breve descrição dos ataques terroristas considerados no estudo.

4.5. Análise e discussão

Com este pretendeu-se analisar os ataques terroristas que ocorreram em aeroportos europeus nos últimos 18 anos (cf. Apêndice VI). O objetivo passou por perceber o impacto deste tipo de ameaças no contexto aeroportuário, e, especificamente, nas zonas públicas da aerogare. Pretendeu-se também identificar tendências deste tipo de ameaças relativas ao tipo de ataques, e respetivos *modus operandi*.

Nos últimos 18 anos, foram registados 383 ataques a aeroportos em todo o mundo, sendo que quando nos restringimos ao território europeu, apurou-se um registo de 24 ataques terroristas a aeroportos europeus, compreendidos entre 2001 e 2016, o que dá uma média de aproximadamente um ataque por ano (arredondado por defeito).

Quanto à localização geográfica dos ataques europeus, os países alvos de mais ataques foram Espanha e Ucrânia, que contam com um registo de cinco ataques, seguidos da Rússia, França e Reino Unido, com um registo de três ataques.

Relativamente às áreas específicas dos incidentes, cerca 66,7% dos ataques foram perpetrados no lado terra, e 33,3% no lado ar, sendo que a grande maioria dos ataques ao lado ar ocorreram dentro de aviões (em voo, ou em terra). Quanto aos ataques perpetrados no lado terra, foi possível apurar cinco ataques em zonas públicas da aerogare (o que equivale a 31,3% dos ataques).

Foi igualmente analisado o sucesso dos ataques. Dos 24 ataques, foram intercetados e impedidos 41,7% dos ataques, apontando para uma taxa de sucesso na ordem dos 58,3%. Quanto aos ataques intercetados, 40% precederam de aviso prévio. Importa referir de que dos 58% bem-sucedidos, três deles precederam-se de aviso prévio, e ainda que não tenha sido possível impedir o ataque, permitiu a evacuação do local, tendo resultado apenas danos materiais desses ataques.

Consideremos agora apenas os 14 ataques bem-sucedidos. Deste conjunto de ataques cerca de 487 pessoas foram mortas, e 321 ficaram feridas, sendo que 85,7% dos ataques resultaram em danos materiais. De salientar que nos valores apresentados estão

²² Retrieved from <https://storymaps.arcgis.com/en/>.

incluídos dois atentados cometidos durante o voo, onde morreram todas as pessoas a bordo, sendo que um dos ataques contabilizou 298 mortos, e o outro 90 mortos. Quanto aos ataques perpetrados no lado terra, foram registados (aproximadamente) 99 mortos, e 320 feridos.

Foi ainda analisada a tipologia dos ataques. Desta análise verificou-se que dos 24 ataques registaram-se: 14 através de utilização de engenhos explosivos; quatro ataques armados; quatro *hijackings*; um ataque não armado; e um ataque químico. Relativamente aos ataques que envolveram utilização de engenhos explosivos, destacam-se os IED que representam 28,6% deste tipo de ataques. Foram identificados nos ataques, três métodos distintos de utilização de IED: colocação do engenho numa mala abandonada; colocação do engenho dentro do cartucho de uma impressora; colocação do engenho explosivo dentro dos sapatos.

5. ESTUDO 3

5.1. Participantes

Para o presente estudo, foram realizadas seis entrevistas a pessoas que, pela função que exercem, ou pela sua experiência profissional, se constituem como informadores privilegiados para o tema em questão. Uma vez que o tema central é a identificação de comportamentos de risco nas áreas públicas do aeroporto, foram escolhidos participantes que interviessem, diretamente ou indiretamente, na segurança do Aeroporto de Lisboa.

Desta senda foram entrevistados três Oficiais de Polícia, e um Chefe, que exercem, ou já exerceram, funções na DSA de Lisboa. Dos três Oficiais, dois exercem funções de comando de Divisão, sendo que o terceiro, bem como o Chefe, exercem funções de comando de esquadra, respetivamente comando da ESA, e da EIC-Aeroporto.

Foi ainda entrevistado um Oficial de Polícia que se constituiu com o responsável máximo do Departamento de Operações da PSP, departamento que pela sua orgânica participa ativamente na segurança aeroportuária.

De referir que foram realizadas duas entrevistas, com guiões diferentes, ao mesmo Oficial, por este cumulativamente ao comando da ESA, se constituir também como o responsável máximo pela monitorização do sistema de CCTV.

5.2. Corpus

O *corpus* do referido estudo advém do conjunto de entrevistas realizadas aos participantes.

5.3. Instrumentos de recolha

O instrumento de recolha de dados foi a entrevista, “uma técnica de recolha de dados intensiva ou em profundidade [que prioriza] a qualidade da informação” (Santo, 2005, p. 30). Para os objetivos do estudo em causa, foram realizadas entrevistas semiestruturadas (Santo, 2005; Sarmento, 2013), sendo que as perguntas se basearam num guião previamente estabelecido, com base na investigação teórica previamente realizada, de modo a que a informação obtida corresponda aos objetivos da investigação (Santo, 2005), sendo feitas outras perguntas, sobre outros assuntos, derivadas das respostas dos entrevistados (Santo, 2005; Sarmento, 2013).

Por forma a conseguir um diálogo fluído entre entrevistador e entrevistado, foram colocadas perguntas abertas em que os inquiridos, nas suas respostas, tinham liberdade para dizerem tudo o que considerassem pertinente refletindo a sua opinião sobre as questões que lhes foram colocadas (Santo, 2005).

À exceção de uma entrevista que foi realizada via e-mail (derivado da distância do entrevistado), todas as outras foram realizadas presencialmente, tendo sido gravadas e posteriormente transcritas *verbatim*.

5.4. Instrumentos de análise

Neste estudo foi feita uma análise de conteúdo temática (Bardin, 2011). A análise temática “consiste em descobrir os ‘núcleos de sentido’ que compõem a comunicação e cuja presença, ou frequência de aparição, podem significar alguma coisa para o objetivo analítico escolhido” (Bardin, 2011, p. 135). Neste tipo de análise procura-se assim “a sistematização da informação, de acordo com a aplicação de processos de codificação, categorização e inferência” (Santo, 2005, p. 66).

Para a utilização desta técnica, deve ser previamente estabelecida uma unidade de codificação, para depois se proceder à “contagem de um ou vários temas ou itens de significação” (Bardin, 2011, p. 77), sob a forma de unidades de registo (u.r). A codificação “corresponde a uma transformação - efetuada segundo regras precisas - dos dados brutos do texto, transformação esta que, por recorte, agregação e enumeração, permite atingir uma representação do conteúdo ou da sua expressão” (Bardin, 2011, p. 133). Quanto à unidade de registo, esta “é a unidade de significação codificada e corresponde ao segmento de conteúdo considerado na unidade de base, visando a categorização e a contagem frequencial” (Bardin, 2011, p. 134).

5.5. Procedimento

Após obtida a autorização da Direção Nacional para a realização das entrevistas (cf. Anexo II), e após assinados os respetivos ‘Termos de Consentimento Informado’ (cf. Anexo

III) foram realizadas as entrevistas. Depois de realizadas, as mesmas foram transcritas, iniciando-se a partir daí o processo de análise da informação.

Para a análise de conteúdo do *corpus*, foi elaborada uma grelha categorial (cf. Apêndice VII), onde foram estabelecidas pré-categorias derivadas do trabalho de investigação anteriormente realizado (nomeadamente as pré-categorias ‘risco’; ‘alvo’; ‘ameaça’; e ‘vulnerabilidade’), tendo sido reformuladas mediante o conteúdo do *corpus* analisado (acrescentando as pré-categorias ‘medidas de segurança’; ‘comportamentos’; indicadores de risco’; e ‘policia’). Para cada pré-categoria foram estabelecidas categorias, e, quando justificado, as respetivas subcategorias.

Feita a análise de conteúdo, procedeu-se à soma das u.r. para cada pré-categoria, categoria e subcategoria (cf. Apêndice VIII).

5.6. Análise e discussão

O presente estudo passou pela recolha de informação junto de informadores privilegiados da PSP, relativa à segurança aeroportuária, nomeadamente do Aeroporto de Lisboa, cuja segurança é da competência da DSA de Lisboa.

Através da análise da informação foi elaborada uma grelha categorial que contou com um total de 575 u.r., distribuídas pelas oito pré categorias: Risco (A); Ameaça (B); Alvo (C); Vulnerabilidades (D); Medidas de Segurança (E); Comportamentos (F); Indicadores de risco (G); e Policia (H). Através da distribuição das u.r. (cf. Figura 12) foi possível verificar que os tópicos mais abordados incidiram sobre as potenciais ameaças ao aeroporto (B = 186 u.r.), e sobre o papel da PSP na segurança do aeroporto (H = 166 u.r.).

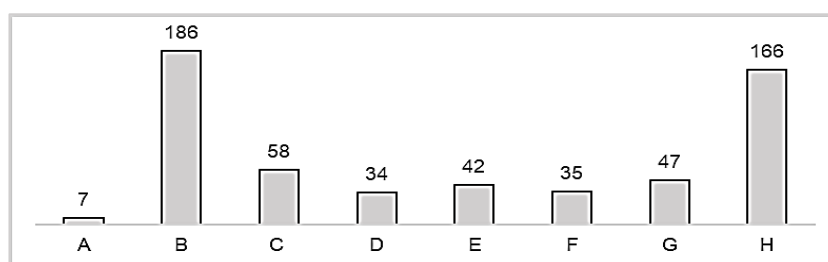


Figura 12. Distribuição das u.r. por pré-categorias

No que concerne ao conceito de risco (A), este foi vagamente abordado pelos entrevistados, e referido sempre numa perspetiva de perceção do risco (A.1; e.g. “aumenta o risco” – u.r. A.1_24).

Quanto às ameaças (A), destacaram-se as de carácter criminal (B.2 = 55 u.r.), as que decorrem de alterações da ordem (B.1 = 53 u.r.), e ainda que com menos enfoque, a *insider threat* (B.3 = 42 u.r.), sendo que a ameaça com menos prevalência foi a terrorista (B.4 = 36 u.r.). Ainda que as situações de desordem sejam recorrentes no espaço aeroportuário

(e.g. “confusão entre passageiros e funcionários, que existem muitas” – u.r. B.1.1_152), a maior parte dos entrevistados atribuiu pouca importância a este tipo de ameaça, por considerarem que são situações fáceis de resolver, e que causam pouco transtorno aos serviços e pessoas do aeroporto (e.g. “não são assim tão graves, que sejam uma ameaça” – u.r. B.1.1_191).

No âmbito criminal, mereceram destaque os furtos (B.2.1 = 55), nomeadamente: furtos por carteirista (e.g. “o furto por carteirista, é mais frequente” – u.r. B.2.1_155); furtos de oportunidade (e.g. “há muitas subtrações por oportunidade” – u.r. B.2.1_198); e apropriação ilícita de coisa achada (e.g. “há muito esquecimento e muitos passageiros e pessoas que frequentam a aerogare que se apropriam desse tipo de bens” – u.r. B.2.1_57). Ainda que com menos menção, outros tipos de crimes foram associados ao ambiente aeroportuário, tais como o crime de tráfico de estupefaciente (e.g. “teremos também ameaças relacionadas com a criminalidade organizada, utilização dos aeroportos para tráfico” – u.r. B.2.3_249), e outros crimes, com especial referência à especulação feita por taxistas (e.g. “temos um flagelo aqui no aeroporto que é a especulação” – u.r. B.2.4_161).

A *insider threat* (B.3), ainda que seja uma preocupação relativamente recente no aeroporto, tem vindo a tornar-se cada vez mais premente no seio da comunidade aeroportuária (e.g. “é uma temática que se iniciou há pouco tempo, mas é uma temática que põe em risco uma infraestrutura como o aeroporto” – u.r. B.3.1_55). Este tipo de ameaça, quando enquadrada no contexto do Aeroporto de Lisboa, foi frequentemente associada pelos entrevistados aos crimes contra o património (e.g. “a apropriação ilícita (...) que é a nossa grande preocupação neste momento, que vem da ameaça interna” – u.r. B.3.1_155). Não obstante às atividades criminais, este tipo de ameaça foi também indicado como um facilitador de atos mais hostis, uma vez que os *insiders*, devido à sua função ou aos seus conhecimentos sobre o aeroporto, poderão auxiliar atividades terroristas, ou eles próprios cometerem um atentado (e.g. “na vertente terrorista tudo é muito mais fácil, porque têm um acesso irrestrito face a outros passageiros normais” – u.r. B.3.2_65). Este tipo de ameaça parece tornar-se mais complexo quanto além dos *insiders* hostis temos igualmente de ter em conta os *insiders* complacentes (e.g. “alguém que trabalha no aeroporto, que (...) apesar de conhecer e ter formação, ele vai violar as regras e normais que estão instituídas, apesar de dever ser parte ativa para garantir a segurança” – u.r. B.3.3_214).

Quanto à ameaça terrorista (B.4), apesar de encarada como uma ameaça suscetível de acontecer no aeroporto (e.g. “se houver um atentado em Portugal eu penso que o aeroporto deverá ser um dos primeiros alvos escolhidos pelos terroristas” – u.r. B.4.1_271), os entrevistados referiram que dificilmente poderá ser detetada e/ou dissuadida através da

ação policial (e.g. “por mais medidas policiais que tomemos, nunca nós vamos conseguir prever a situação de um atentado” – u.r. B.4.1_193).

A temática relativa ao alvo (C) incidiu maioritariamente nos alvos derivados, aqueles que pertencem ao alvo principal (Aeroporto de Lisboa), mas que decorrente das suas características, se constituem por si só como alvos específicos, tais como: as pessoas (C.2.1); os serviços (C.2.2); a infraestrutura (C.2.3); e zonas específicas do espaço aeroportuário. Ainda que tenham sido referidas várias ‘zonas alvo’, todas elas se constituem (parcial, ou totalmente) como *soft targets* dentro do Aeroporto: lado terra (C.2.4); área pública (C.2.5); aerogare (C.2.6); zona de check-in (C.2.7); zona de chegadas (C.2.8); e zona de partidas (C.2.9).

No que concerne às vulnerabilidades associadas ao alvo (D), parecem ter destaque as referências aos grandes aglomerados de pessoas (D.2 = 10), e ao impacto mediático, social e económico associado ao Aeroporto de Lisboa (D.4 = 12), que o torna um alvo atrativo (e.g. “o aeroporto dá imensa visibilidade, e paras um país” – u.r. D.4.1_71). A par destas, foram ainda consideradas as vulnerabilidades emergentes da própria infraestrutura de um ponto de vista físico (D.1; e.g. “espaço fechado” – u.r. D.1_7), e as que decorrem de falhas de segurança, como a não existência de determinadas medidas de controlo de pessoas (D.3; e.g. “o problema é que há muita gente que entra no aeroporto de Lisboa, e que não é passageiro” – u.r. D.3_62).

Muitas das vezes, a temática relativa às vulnerabilidades, levou os entrevistados a abordarem igualmente a questão das medidas de segurança (E). Atendendo ao seu carácter público, as medidas de segurança daquele espaço passam essencialmente: por ações policiais que impeçam ataques exteriores, ao interior da aerogare (E.1; e.g. “barreiras físicas, como colocação de viaturas policiais em pontos estratégicos” – u.r. E.1_32); pela presença policial (E.3; e.g. “sendo uma aerogare e derivado a ser uma infraestrutura critica, está sempre com presença policial” – u.r. E.3_52); e pela utilização do sistema CCTV (E.4), que se apresenta atualmente como uma ferramenta indispensável para a prevenção e dissuasão de ameaças (e.g. “toda a polícia deveria estar dotada deste tipo de equipamento (...) porque isto é fundamental para prevenção” – u.r. E.4.2_136). Respeitante às lacunas que existem no sistema de segurança, foi frequentemente indicada como possível medida de segurança, o controlo de acessos à entrada da aerogare, a fim de apenas entrarem as pessoas que efetivamente vão usufruir dos serviços do aeroporto (e.g. “se fosse eu a decidir, só entravam dentro da aerogare as pessoas que tinham uma necessidade funcional para aceder” – u.r. E.2_229).

Quando questionados relativamente aos comportamentos de risco associados às zonas públicas da aerogare (F.2), usando como ponto de comparação aqueles que serão os comportamentos normais (F.1), existiu um consenso quanto ao carácter desviante dos

comportamentos de risco (e.g. “tudo o que se desvie do padrão normal de um passageiro” – u.r. F.2.1), pese embora, aquando a descrição desses comportamentos, tenha existido alguma confusão por parte dos entrevistados entre comportamentos de risco, e indicadores de risco (e.g. “indivíduos que estejam a observar a colocação das camaras de vigilância” – u.r. F.2.2_272).

Não obstante, foi possível elencar os seguintes comportamentos de risco associados ao ambiente aeroportuário: circular na aerogare sem intenção de usufruir dos serviços do aeroporto (u.r. F.2.2_18); a inação das pessoas face a uma bagagem abandonada (u.r. F.2.2_19); a rotinização dos elementos com funções na segurança aeroportuária (u.r. F.2.2_20); a adoção de condutas de desordeiras dentro da aerogare (u.r. F.2.2_42); circular na aerogare com objetos proibidos (u.r. F.2.2_168); a permanência no aeroporto sem ter uma necessidade funcional, ou profissional (e.g. u.r. F.2.2_169); o não cumprimento dos procedimentos de segurança, por parte dos funcionários (e.g. u.r. F.2.2_200); o estacionamento de viaturas em locais proibidos, junto à infraestrutura aeroportuária (u.r. F.2.2_270); e o abando de bagagens em qualquer local do aeroporto (u.r. F.2.2_271).

Como já referido, não poucas vezes foram mencionados indicadores de risco (G) associados a comportamentos de risco. Mediante os indicadores enunciados, foi possível organizá-los segundo duas grandes categorias: indicadores referentes às pessoas (G.1); e indicadores referente a objetos (G.2; e.g. “uma possível bagagem abandonada, possível ameaça de bomba” – u.r. G.2_137). Relativamente aos indicadores de pessoas suspeitas, estes subdividiram-se em sinais nos comportamentos (G.1.1); sinais relativos a indumentária descontextualizada (G.1.2); sinais decorrentes da aparência dos indivíduos (G.1.3), sinais associados ao estrato social (G.1.4); e sinais em ações atípicas (G.1.5).

Olhando agora para o tópico relativo à polícia (H), destacou-se dentro deste, a temática alusiva à cultura de segurança (H.3 = 57), isto é, os fatores que contribuem para a criação de boas práticas de segurança no seio na comunidade policial, e consequentemente, para a eficácia no desempenho. Foram apurados os seguintes fatores: a formação (H.3.1); a cooperação interna e externa (H.3.2; H.3.3); os procedimentos e normas internas (H.3.4); e a experiência profissional (H.3.5).

A PSP representa uma parte importantíssima da segurança aeroportuária, até porque, como frisado pelos entrevistados, a PSP é a força de segurança com competência exclusiva de segurança, no que concerne aos aeroportos nacionais (e.g. “nós temos a competência exclusiva ao nível de segurança aeroportuária” – u.r. H.1_127). Relativamente à atuação policial (H.2), a estratégia para a dissuasão de ameaças passa pela aposta, por um lado, no policiamento ostensivo, que além de dissuadir, está melhor capacitado para intervir no caso de um ataque hostil (e.g. “temos um policiamento ostensivo com elementos com colete balístico e HK MP5” – u.r. H.2.1_33), e por outro, num policiamento de

visibilidade (e.g. “temos o policiamento de visibilidade, do normal patrulheiro” – u.r. H.2.1_34). Decorrente da missão principal, que é a segurança, os polícias empenhados no policiamento do aeroporto estão sensibilizados para se focarem na observação constante de comportamentos, a fim de se antecederem a possíveis ameaças (e.g. “devem observar o nada” – u.r. H.1.3_22).

A questão da deteção de comportamentos suspeitos (H.4) é atualmente obrigatória no policiamento de uma infraestrutura crítica como o aeroporto, encontrando-se difundida no seio da comunidade policial. Esta executa-se através de técnicas como o *profiling* (H.4.1) que passa pela análise do perfil das pessoas, o *behaviour detection* (H.4.2) que como nome indica, passa pela identificação de comportamentos suspeitos, e o *spotting* (H.4.3) que tem a particularidade de usar elementos fardados, e à civil, por forma a verificar o comportamentos das pessoas face à presença policial (e.g. “uma pessoa reage de uma maneira ao ver um polícia fardado, um carteirista vai reagir de outra. – u.r. H.4.3_107).

Relativamente à atuação policial face à deteção de comportamentos suspeitos (H.5), foi dado destaque à questão da abordagem dos indivíduos (H.5.1 = 21) a fim proceder à despistagem daquele tipo de comportamento, isto é, avaliar se constitui risco, ou não (e.g. “tudo o que extravasa o normal (...) é abordado, e temos de perceber o que está a fazer dentro de uma aerogare” – u.r. H.5.1_110). Contudo, não raras vezes, antes da abordagem, opta-se pela monitorização do indivíduo, através de vigilâncias (muitas delas feitas através do CCTV), para se perceber o que ele anda ali a fazer, e caso se verifique necessário, proceder oportunamente à sua abordagem (e.g. “vamos monitorizá-lo até ao momento que consideramos ser a altura certa para o abordar” – u.r. H.5.2_145).

Foram ainda referidas ao longo das entrevistas alguns fatores que limitam a atuação policial (H.6 = 17), sendo que estes passaram essencialmente pela falta de efetivo e/ou meios, e pelas limitações de natureza cognitiva podem afetar a tarefa de deteção de comportamentos suspeitos (e.g. “têm de estar focados, e por vezes é um bocadinho difícil para os polícias tendo em conta a grande movimentação de pessoas” – u.r. H.6_54).

6. ESTUDO 4

6.1. Corpus

O *corpus* deste estudo constitui-se pelo conjunto de documentos relacionados com a deteção de comportamento suspeitos.

6.2. Instrumentos de recolha de dados

A obtenção dos documentos foi feita através da pesquisa de fontes abertas e fechadas (cf. autorização do Anexo IV).

6.3. Instrumentos de análise

À semelhança do estudo anterior, foi feita uma análise temática de conteúdo.

6.4. Procedimento

Através de uma pesquisa de várias fontes, foram selecionados (por se enquadrarem nos objetivos do estudo) e analisados seis documentos relativos à deteção de comportamentos suspeitos: (1) o dossier técnico pedagógico do curso de Técnicas de Detenção e Abordagem Preventiva (TDAP) ministrado na PSP; (2) um documento resultante de uma compilação do registo de comunicações pessoais de indivíduos que participam na segurança dos aeroportos de Portugal, recolhidas ao longo de toda a investigação; (3) um manual da Airpol relativo à mitigação da *insider threat*; (4) um estudo feito pelo *Department of Homeland Security* (DHS) relativo à deteção de comportamentos através da observação; (5) um relatório do *National Defense Research Institute* (RAND) referente a um estudo feito sobre o uso de indicadores comportamentais na deteção de potenciais atos hostis; e (6) um relatório do DHS relativo a um estudo feito sobre a utilização de indicadores comportamentais como um método para identificar terroristas.

Na sequência da análise de conteúdo do *corpus*, foi elaborada uma grelha categorial (cf. Apêndice IX), onde foram estabelecidas pré-categorias, categorias e subcategorias derivadas da análise temática dos documentos. Após a análise de conteúdo, procedeu-se à soma das u.r para cada pré-categoria, categoria e subcategoria (cf. Apêndice X).

6.5. Análise e discussão

O presente estudo teve como objetivo aprofundar a temática relativa à deteção de comportamentos suspeitos, através da análise de seis documentos relevantes para o tema.

Foi elaborada, a par da análise documental, uma grelha categorial que contou com 466 u.r., repartidas por sete categorias: Indicadores de risco (a); Técnica de deteção de comportamentos suspeitos (b); Capacidade de deteção de comportamentos suspeitos (c); Ações hostis (d); Motivações (e); Risco (f); e Ação policial (g).

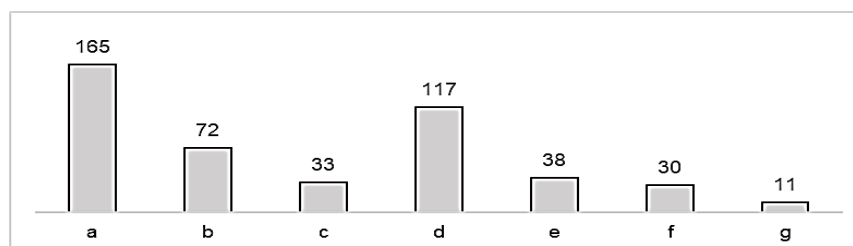


Figura 13. Distribuição das u.r. por pré-categorias

Como verificado através da distribuição das u.r. (cf. Figura 13), o tópico relativo aos indicadores de risco demonstrou grande prevalência relativamente aos outros (a = 165), seguida pelo tópico respeitante às ações hostis (d = 117).

Ao longo da análise dos documentos, foi possível identificar inúmeros indicadores de risco, pelo que se procedeu à sua organização em sete categorias: indicadores relativos à documentação dos utentes (a.1); indicadores na aparência (a.2); indicadores comportamentais (a.3); indicadores nos objetos (a.4); e por fim, indicadores não relevantes (a.5). Os indicadores nos documentos, referem-se, de uma maneira geral, à não concordância entre determinadas características do passageiro, e dos documentos que este possui (e.g. “não sabe falar a língua da nacionalidade do passaporte”; u.r. a.1_91). Os indicadores na aparência, referem-se a sinais relacionados com a indumentária, mudanças de visual, marcas de lesões, entre outros (e.g. “falta de dedos ou de uma mão”; u.r. a.2_134). Os sinais nos objetos, decorrem da verificação de objetos que possam representar uma ameaça (e.g. “transporte de material laboratorial ou produtos químicos” – u.r. a.4_148).

Os indicadores comportamentais tiveram destaque nesta temática (a.3 = 113), tendo sido subdivididos em: ações (a.3.1; e.g. “elaboração de anotações ou esboços” – u.r. a.3.1_126); sinais na comunicação (a.3.2; e.g. “voz trémula” – u.r. a.4.3_75); interações grupais (a.3.3; e.g. “várias pessoas chegarem juntas, e depois dividirem-se” – u.r. a.3.3_128); alterações comportamentais, onde estão incluídas alterações comportamentais espontâneas, e alterações face a certos estímulos, como visualização de polícias (a.3.4; e.g. “ir embora para evitar a abordagem inicial” – u.r. a.3.4_69); e sinais decorrentes de comportamentos atípicos (a.3.5; e.g. “sinais claros de stress e carga cognitiva” – u.r. a.3.5_261).

Quanto aos sinais não relevantes (a.5), estes apareceram frequentemente associados a indicadores que por si só, não indiciam um potencial risco, tais como classificações demográficas, étnicas ou religiosas (u.r. a.5_307), mas também abordam indicadores que não excluem a possibilidade de determinada pessoa/objeto constitui um risco (e.g. “aparência cuidada” – u.r. a.5_112).

A deteção de comportamentos suspeitos (b) assume-se como uma técnica extremamente relevante no contexto da segurança, possibilitando, através da verificação de indicadores de risco, ações que evitem a concretização de ameaças (e.g. “é fundamental para (...) detetar e interromper indivíduos que representam uma ameaça à aviação” – u.r. b.1_287). Através da análise dos documentos, foi possível associar tarefas específicas à técnica de deteção de comportamentos suspeitos, nomeadamente a observação (b.2.1), a deteção (b.2.2), a avaliação (b.2.3), a abordagem (b.2.4) e a decisão (b.2.5). A observação, como o nome o expressa, consiste na observação do meio

envolvente e das pessoas que nele circulam, e procurar detetar comportamentos anómalos. Caso seja detetado um ou mais indicadores de risco, avalia-se aquele comportamento. Se decidir que é necessário abordar dessa pessoa, a fim de avaliar se a mesma constitui um risco à segurança daquele espaço: a avaliação do comportamento antes, durante, e depois da abordagem, permitirá chegar a uma decisão relativamente à ação a tomar (se deixa ir, se identifica, se monitoriza, etc.).

Foram apurados alguns fatores associados ao bom desempenho da técnica de deteção de comportamentos suspeitos (c.1), tais o posicionamento por forma a potenciar um grande campo de visão (e.g. “obter um campo de visão alargado” – u.r. c.1_56); o conhecimento relativo aos indicadores de risco (e.g. “os polícias devem conhecer e interiorizar os indicadores” – u.r. c.1_106); a atenção e concentração durante o desempenho da tarefa (e.g. “atuar de modo focalizado, com concentração total e prolongada” – u.r. c.1_39); e a discrição no desempenho da tarefa (e.g. “as técnicas de deteção de comportamento são discretas” – u.r. c.1_106”).

Também as características individuais de cariz cognitivo dos executantes (c.2), podem facilitar, ou por outro lado, dificultar um bom desempenho. Quanto às características facilitadoras, foi referido: a consciência do executante (e.g. u.r. c.2.1_37); a boa capacidade de sinalização de indicadores de risco (e.g. u.r. c.2.1_105), a capacidade de realizar várias tarefas em simultâneo (e.g. u.r. c.2.1_212), a memória de trabalho (e.g. u.r. c.2.1_215), a procura de conhecimento (e.g. u.r. c.2.1_217), a capacidade de autorregulação da atenção (e.g. u.r. c.2.1_219), a confiança no desempenho da tarefa (e.g. u.r. c.2.1_220); e a capacidade para enfrentar situações de stresse (e.g. u.r. c.2.1_227). Relativamente a características que dificultam o desempenho, excluindo as que se pela lógica se opõem às facilitadoras (e.g. a autorregulação da atenção opõe-se à facilidade de distração), foram referidas a propensão ao tédio (u.r. c.2.2_218) e a propensão ao stress (u.r. c.2.2_221).

No tópico relativo às ações hostis (d), procurou-se perceber que tipo de ameaças eram mencionadas nos seis documentos (d.1), bem como os *modus operandi* (d.3), sendo que, pela prevalência que assumiu, foram igualmente identificadas as diversas fases da concretização de um ataque terrorista (d.2). Respeitante às ameaças identificadas, além da ameaça terrorista, foram ainda feitas algumas menções à *insider threat* (e.g. “a *insider threat* é atualmente uma das preocupações mais prementes para a segurança global da aviação” – u.r. d.1_152), e às ameaças de índole criminal (e.g. “os crimes (...) relatados contra o setor da aviação, podem trazer sérias consequências” – u.r. d.1_164).

Atendendo ao objeto da presente investigação, foram apenas consideradas as fases que antecedem a materialização da ameaça: planeamento (d.2.1); e atos preparatórios (d.2.2). A fase do planeamento envolve tanto ações que permitam identificar características do alvo (tais como pontos de resistência e vulnerabilidades; e.g. u.r. d.2.1_45), como

também o planeamento do ataque em si, que passa, por exemplo, por traçar uma rota de fuga (e.g. u.r. d.2.1_47). Esta fase pode assim envolver ações como: reconhecimentos hostis (e.g. u.r. d.2.1_116); vigilância do alvo (e.g. u.r. d.2.1_248), avaliação dos sistemas de segurança (e.g. u.r. d.2.1_46), avaliação do comportamento dos elementos adstritos à segurança (e.g. u.r. d.2.1_251), e simulações do ataque (e.g. u.r. d.2.1_205).

Relativamente às motivações dos atacantes (e), foi possível dividi-las em seis categorias, sendo que assumiram destaque as motivações políticas, ideológicas ou religiosas (e.1 = 16). Além destas foram ainda identificadas: motivações decorrentes dos ganhos materiais (e.2); motivações derivadas de perturbações psicológicas (e.3); motivações de índole pessoal (e.4); ataques cometidos sob coação (e.5); e motivações decorrentes de situações de frustração, descontentamento (e.6).

A abordagem ao conceito de risco (f) ao longo dos seis documentos, pôde ser dividida em duas perspetivas: risco como análise (f.1) e risco como sentimento (f.2). O risco como análise, de uma maneira geral, respeitou a referências relativas a avaliações do nível de risco, resultantes de métodos lógicos/analíticos (e.g. “cálculo de um risco como produto de uma probabilidade e uma consequência” – u.r. f.1_276). Quanto ao risco como sentimento, associam-se fatores imediatos e percecionais (e.g. “o sujeito manifestou comportamentos de expressão facial correlacionados com um potencial risco” – u.r. f.2_277).

Quanto ao enquadramento da ação policial na deteção de comportamentos suspeitos (g), sucintamente, esta foi descrita como uma ação proativa, assente em técnicas que possibilitem uma ação policial antes da materialização de uma ameaça (e.g. “um polícia devidamente formado (...), estará em condições de desencadear uma ação precoce sobre o indivíduo – u.r. g.1_29”. Quanto ao empenhamento do dispositivo policial (g.2), foi salientada a importância da disposição dos polícias no terreno, devendo esta, atender aos seguintes fatores: obtenção do melhor campo de visão possível; a criticidade de algumas zonas sensíveis; e a importância da sensação de uma forte presença policial.

7. ESTUDO 5

7.1. Corpus

O *corpus* constitui-se pelo conjunto de informações recolhidas através da participação em operações de deteção de comportamentos suspeitos.

7.2. Instrumentos de recolha

A recolha das informações que constituem o *corpus* foram recolhidas através da técnica de observação participante. Neste tipo de técnica pretende-se que o investigador, além da observação, participe igualmente nas atividades desenvolvidas pelo grupo onde

está inserido (Santo, 2010). A grande vantagem deste estudo “é o distanciamento do investigador em relação ao grupo, o que lhe permite atentar em detalhes que de outro modo lhe poderiam parecer naturais ou não dignos de registo” (Santo, 2010, p. 30).

7.3. Instrumentos de análise

Para análise das informações recolhidas, foi feita uma análise de conteúdo.

7.4. Procedimento

Após autorização do Comandante da DSA de Lisboa, foram agendadas com o Comandante da ESA, duas participações em operações de deteção de comportamentos suspeitos.

A primeira operação realizou-se no dia 23 de abril de 2019, entre as 14h30 e as 15h30. A segunda operação foi realizada no dia 26 de abril de 2019, entre as 10h00 e as 11h00. O investigador assegurou a sua participação no *briefing*, na ‘montagem’ do dispositivo policial, e no decorrer da operação em si.

7.5. Análise e discussão

No presente estudo o investigador acompanhou os elementos da PSP da DSA de Lisboa, na realização de operações de deteção de comportamentos suspeitos, por forma a melhor perceber o que procuram e como atuam, quer durante a observação/deteção de comportamentos, como numa eventual intervenção. O objetivo primordial foi ter uma perceção de como a deteção de comportamentos se processa na prática, e que fatores têm mais importância para os comandantes e polícias no terreno, complementado assim a informação anteriormente analisada.

Para o efeito, e a fim de não prejudicar a ação policial, foi feito o acompanhamento de duas operações de *spotting*, onde o investigador pôde participar na operação sem a comprometer, uma vez que neste tipo de operações participam polícias fardados, e à civil. Além da observação, o investigador tomou ‘parte ativa’ na operação, tentando detetar os indicadores previamente identificados nos estudos anteriores.

Com a participação nos *briefings*, foi possível perceber os fatores que os comandantes da operação priorizam, uma vez que quando se tem um curto espaço de tempo para transmitir a informação referente à operação, é dado destaque aos ‘pontos’ considerados mais relevantes. Em ambos os *briefings* foram definidos os objetivos da operação, que, de uma maneira geral, passariam pela deteção de indicadores que suscitasse dúvida nos comportamentos das pessoas, com vista à prevenção de atos hostis (nomeadamente atos terroristas, criminais, All, e ações de contestação social).

Foram também dadas instruções claras sobre a postura a adotar pelos polícias durante a operação, quer na observação, como numa possível abordagem. Relativamente

à observação, uma vez trabalharem em patrulhas dobradas, foram prevenidos para nunca ficarem os dois polícias ocupados, porque poderá originar que durante aquele período em que ambos estão 'distraídos', um indivíduo com intenções hostis se aproveite da situação.

Quanto à abordagem, foi dado ênfase ao facto de eles não abordarem pessoas suspeitas, mas sim pessoas que devido à verificação de algum indicador, suscitam dúvidas que têm de ser esclarecidas. Segundo os comandantes das operações, esta é uma questão muito importante para a legitimidade da atuação policial: as pessoas apenas são, ou não, consideradas suspeitas, após uma abordagem que permita a avaliação do(s) indicador(s) previamente detetados. Relativamente a abordagem em si, esta deverá ser tudo menos hostil, sempre num tom cordial e simpático, por forma a ganhar a confiança do indivíduo. O objetivo é, sem ir direto ao assunto, fazer algumas questões para perceber se aquele indivíduo constitui um potencial risco, ou não.

Os polícias foram ainda alertados para indicadores não relevantes, tais como a aparência muçulmana, ou uma aparência desleixada, que ao invés de serem enquadrados como indicadores de risco, são encarados como preconceitos xenófobos/racistas, e que por si só, não alertam para nada.

Ambas as operações decorreram em curtos espaços temporais (entre 30min a 40min), tendo sido apurado que todas as operações de deteção de comportamentos se realizam em curtos espaços de tempo, por forma a manter a atenção máxima do polícia durante a operação. Foi igualmente referido, que a fim de manter a descrição deste tipo operações, estas são constituídas por um reduzido efetivo: a primeira operação foi constituída por duas patrulhas dobradas, um elemento à civil, e pelo supervisor operacional (comandante da operação); a segunda operação contou com duas patrulhas dobradas, dois elementos à civil, e o supervisor operacional.

Relativamente à escolha do local, ambas as operações escolheram locais com grande fluxo de pessoas. A primeira realizou-se no 'porto cilíndrico' (que constitui uma das entradas para o Terminal 1, em frente à saída do metro, e dá igualmente acesso ao piso das partidas). Quanto à distribuição dos polícias, estes foram posicionados segundo uma distribuição triangular por forma a ficarem em linha de visão frontal para quem entrava na aerogare, para que o elemento à civil pudesse observar a reação das pessoas ao entrarem e se depararem com polícia.

A segunda operação, realizou-se em dois locais distintos: uma patrulha foi colocada à entrada do Terminal 1, ficando de frente para quem saía do metro; a segunda patrulha posicionou-se junto da zona de chegadas, devido à grande quantidade de pessoas que existe naquele local. Enquanto na saída do metro, o objetivo passou por verificar a reação das pessoas perante a presença policial, a colocação dos polícias na zona de chegadas

direcionou-se para a verificação de possíveis atividades criminosas como carteiristas, e outro tipo de furtos e/ou crimes.

Durante as operações foram feitas três abordagens: duas relativas a mendicidade (indivíduos já conhecidos), e uma por um indivíduo se encontrar parado, não demonstrando qualquer ação além da observação do meio envolvente. Neste último caso, na opinião do comandante da operação, os polícias que procederam à abordagem precipitaram-se no pedido de identificação do indivíduo, uma vez que a partir do momento em que se toma uma medida dessas, perde-se a confiança do indivíduo, e ele deixa de colaborar. Após confirmação que não constava nada sobre ele no SEI, deixaram-no seguir. No decorrer das operações foram ainda avistados dois carteiristas já conhecidos, sendo que em ambas as situações solicitaram ao COSA que procedesse à sua monitorização através das câmaras.

Quanto ao desempenho da técnica de deteção de comportamentos, quer pela observação dos polícias, quer pela tentativa de verificação de indicadores por parte do investigador, foi possível perceber que se afigura de extrema dificuldade, principalmente em ambientes com grandes fluxos de pessoas (como o aeroporto). Não obstante, quanto a esta dificuldade, os comandantes referem que a experiência profissional ajuda muito. Ainda que no *briefing* tenham sido descritos como indicadores irrelevantes, verificou-se em ambas as operações uma tendência dos polícias para se focarem em pessoas com determinadas características físicas, tais como serem de etnia árabe. Ainda que não constituam motivo de abordagem, os polícias admitem que são situações que no mínimo, “despertam os sentidos”.

A par disto, à exceção de uma sinalização, todas as outras decorreram da deteção da presença de indivíduos já conhecidos, devido a situações anteriores (carteiristas, mendigos, etc.). Denotou-se igualmente alguma dificuldade na questão da concentração durante o desempenho da tarefa, pois facilmente os polícias se distraem mediante variados estímulos: foi frequentemente verificado que quando alguém se dirigia a um dos polícias (para colocar alguma questão, por exemplo), o outro polícia focava imediatamente a sua atenção naquela situação, perdendo o foco da sua missão.

8. DISCUSSÃO GERAL

Ainda que a temática dos comportamentos de risco esteja diretamente relacionada com o conceito de risco em si, este foi, ao longo da investigação, vagamente referido e maioritariamente entendido numa perspetiva de risco como sentimento, isto é, referências ao conceito enquanto a perceção do risco face à visualização de um determinado indivíduo, ou grupos de indivíduos, ou de determinado tipo de comportamentos. A escassa

abordagem ao conceito de risco poderá derivar da dificuldade que existe em defini-lo e por o mesmo se tratar da interação entre alvo, ameaça e vulnerabilidade, conceitos com maior prevalência ao longo dos estudos.

Quando analisado o Aeroporto de Lisboa na qualidade de alvo, num panorama geral, pareceu consensual que, hodiernamente, a criticidade assenta essencialmente nas zonas públicas (lado terra), os chamados *soft targets*, uma vez que se assume à priori que, atendendo às inúmeras medidas de segurança que condicionam o acesso à área restrita, essa será uma 'área limpa'. Delimitando as áreas públicas, foram identificadas através das entrevistas algumas 'zonas sensíveis' que se tornam por si só como alvos específicos, tais como a zona de check-in, a zona das chegadas, e ainda que com menos destaque, a zona das partidas. Atendendo à grande concentração de pessoas que existe nestes locais, tornam-se alvos convenientes para a prática de ilícitos criminais (como furtos), ou para o cometimento de um ato mais hostil (como um atentado terrorista).

Relativamente às ameaças associadas às zonas públicas da aerogare, destacaram-se com grande prevalência os crimes contra a propriedade (cf. Estudo 1), nomeadamente os furtos (de oportunidade, por carteirista, e apropriações ilícitas). A premência deste tipo de crime pareceu ser igualmente consensual entre os comandantes de polícia entrevistados, tendo sido, no conjunto das ameaças mencionadas, referida como a mais recorrente nas áreas públicas. Quanto aos crimes de furtos (nomeadamente os de oportunidade e apropriações ilícitas), foi aludida a sua relação, em parte, com a *insider threat*. Apesar de ser um fenómeno relativamente recente, a *insider threat* afirma-se atualmente como uma ameaça premente na comunidade aeroportuária, atendendo à facilidade que estes atacantes têm de contornar os sistemas de segurança, e cometer os ilícitos. Ainda que apareça no panorama internacional do setor da aviação comumente associada à prática de atos terroristas, no contexto do Aeroporto de Lisboa, a preocupação relativa a este tipo de ameaça parece assomar da sua relação com os furtos que ali se praticam.

Quanto às situações de desordem pública, quando enquadradas no ambiente aeroportuário, estas apresentam-se como situações comuns de pequenas alterações da ordem, maioritariamente no seio dos utentes. Através do Estudo 3, percebeu-se que grandes partes destas situações têm origem em insatisfações derivadas a atrasos ou perdas de voos. Não obstante, ainda que sejam situações consideradas na avaliação do risco do aeroporto, e sejam consideravelmente recorrentes, estas alterações da ordem são uma 'não ameaça' para a maior parte dos comandantes entrevistados, atendendo a que na opinião destes, não têm vindo a provocar perturbações aos serviços ou à segurança das pessoas.

Os ataques terroristas de 22 de março de 2016, despertaram as atenções das FSS europeias para as zonas *soft targets* dos aeroportos, pese embora, que quando analisada a sua representatividade a nível mundial, os ataques terroristas a aeroportos europeus nos últimos 18 anos representem apenas 6% dos ataques (cf. Estudo 2) à escala mundial. A par disto, nos últimos 18 anos foram registados 24 ataques europeus, o que dá uma média de aproximadamente um ataque por ano. A grande preocupação com este tipo de ameaça aparenta então não se relacionar com a frequência dos ataques, mas sim com a capacidade de baixas humanas e danos materiais que um único ataque pode representar (os 14 ataques bem-sucedidos resultaram em cerca de 487 mortos, e 321 feridos). Aliado ao seu potencial de destruição, a imprevisibilidade deste tipo de ataques torna extremamente difícil a sua deteção e dissuasão, preocupação demonstrada pelos comandantes de polícia da DSA, que afirmam que muito dificilmente se impede um ataque terrorista apenas com medidas de polícia.

A tendência demonstrada no Estudo 2 para a concretização de ataques no lado terra, pode justificar-se nas vulnerabilidades que lhes estão associadas, nomeadamente, na falta de medidas de segurança como o controlo de acessos para as áreas públicas do aeroporto. O não controlo de acessos, somado aos (já referidos) grandes aglomerados populacionais que se encontram nas zonas públicas, torna-as alvos extremamente atrativos numa ótica de custo/benefício. É sobre esta premissa que assenta a importância da deteção de possíveis ameaças através da observação de pessoas, que no caso do Aeroporto de Lisboa, é garantida pelos elementos da PSP.

No que concerne aos comportamentos de risco relativos ao Aeroporto de Lisboa, é necessário estabelecer uma distinção clara entre comportamentos de risco, e indicadores de risco, pois, nomeadamente através do Estudo 3, foi possível aferir alguma confusão entre os conceitos. Os comportamentos de risco, a par da definição utilizada no presente trabalho, apresentada por Pais e Felgueiras (comunicação pessoal, 22 de março de 2018), são comportamentos que, dependendo do contexto em que são aplicados, se desviam da normalidade e constituem efetivamente um risco para um determinado ativo, neste caso, o aeroporto. Já os indicadores de risco, são sinais atípicos no comportamento, na aparência, e/ou nos objetos/atributos, que suscitam alguma incerteza quanto à sua natureza, e que por esse motivo, podem constituir-se como indiciadores de possíveis atos hostis. Não obstante, ao contrário dos comportamentos de risco, os indicadores não estão necessariamente associados a um potencial risco para o aeroporto. Os indicadores detetados podem derivar de situações comuns, que não constituem qualquer intenção hostil (e.g. alguém encontrar-se perdido, e por isso, andar a vaguear pelo aeroporto), pese embora possam igualmente configurar-se como alertas da presença de uma ameaça (e.g.

alguém que está a fazer um reconhecimento hostil, e por isso, anda a vaguear pelo aeroporto).

Os comportamentos de risco assumem-se assim, como comportamentos que induzem um potencial risco sobre o aeroporto, pois não constituindo uma ameaça direta, poderão despoletar e/ou facilitar a prática de ações hostis. Através dos estudos realizados, foi possível apurar os seguintes comportamentos de risco associados às zonas públicas da aerogare, conforme a Tabela 4:

Tabela 4
Comportamentos de risco nas áreas públicas da aerogare

Comportamento de risco	Descrição
Circular, ou permanecer na aerogare sem qualquer motivo funcional ou profissional	Alguém que circule no aeroporto e não pretenda: viajar; usufruir de algum serviço que se encontre no aeroporto; trabalhar; ir receber um familiar/amigo/conhecido; ir despedir-se de um familiar/amigo/conhecido; etc.
O abandono de bagagens em qualquer local da aerogare	<i>autoexplicativo</i>
Inação face a uma bagagem abandonada	A falta de (re)ação das pessoas (utentes, funcionários do aeroporto, ou da segurança), face à visualização de uma bagagem abandonada
A adoção de condutas de desordeiras dentro da aerogare	Pessoas (utentes e funcionários) que adotam condutas que chocam com as regras e condutas aceites em ambiente aeroportuário, podendo chocar ou não com ordenamento jurídico
Circular na aerogare com objetos proibidos	Circular na aerogare com armas (ou réplicas), ferramentas, objetos pontiagudos ou cortantes, bem como substâncias consideradas perigosas ¹
A rotinização dos elementos com funções na segurança aeroportuária	A rotinização de práticas e procedimentos dos elementos adstritos à segurança (onde se inclui a PSP)
Não cumprimento das medidas e procedimentos de segurança, por parte dos funcionários	Utilizar portas de emergência sem necessidade; aceder a zonas de acesso restrito sem necessidade; facilitação no processo de rastreio de pessoas/objetos; etc.
Violação da política de segurança por parte dos utentes	Não cumprimento de qualquer regra ou medida de segurança estabelecida para o aeroporto
Estacionamento de viaturas em locais proibidos, junto à aerogare	<i>autoexplicativo</i>

Note: ¹ANA – Aeroportos de Portugal. Retrieved from <https://www.aeroporto lisboa.pt>.

A questão da deteção de comportamentos é atualmente uma questão bem cimentada ao nível da DSA de Lisboa, sendo que ao longo do ano são levadas a cabo inúmeras operações desse cariz. Ainda que no Aeroporto de Lisboa já se realizassem operações de deteção de comportamentos ao nível do *spotting*, nos últimos anos os elementos têm recebido formação na componente das TDAP, formação que está atualmente a ser

ministrada a nível de todo o Comando Metropolitano de Lisboa da PSP (COMETLIS). As TDAP são técnicas que visam a deteção precoce de comportamentos duvidosos, e posterior abordagem para despistagem desses comportamentos. Além da vertente da deteção, este curso realça a importância da abordagem para a avaliação comportamental das pessoas. A par deste tipo de formação, os polícias da DSA recebem ainda formação específica ao nível da aviação civil (cf. Apêndice XI), que, apesar de não relevar diretamente para a deteção de comportamentos suspeitos, é uma formação necessária atendendo à especificidade do serviço prestado numa infraestrutura como o aeroporto.

Todos os comandantes entrevistados partilham da opinião de que a PSP, em matéria de segurança aeroportuária, está ao nível das melhores polícias do mundo. Além da formação de cariz técnico-pedagógico, a formação de uma boa cultura de segurança foi referida pelos comandantes de polícia como uma questão de extrema importância. As partilha e difusão de boas práticas e conhecimento, conseguida através da cooperação interna e externa (como participação da PSP na *Airpol*), torna-se fundamental para a constante atualização e difusão dos conhecimentos relativos a indicadores de risco. Também o esforço interno para a não rotinização dos procedimentos, e para a partilha constante de informação (como a realização de um *briefing* ao final de cada turno policial), são fatores cruciais para o bom desempenho da missão. No que concerne à produção de normas internas, apesar de servirem atualmente para o serviço, foi apontada uma necessidade de atualização das mesmas.

Quanto à tarefa de deteção de comportamentos suspeitos, a mesma afirma-se como uma tarefa extremamente difícil que carece de uma grande capacidade de concentração por parte dos executantes. Esta torna-se ainda mais complexa quando determinados indicadores por si só, não relevantes (como ver alguém de aparência muçulmana, um indivíduo já conhecido por mendicidade ou por furto, etc.) fazem com que se perca o foco do panorama geral. Não obstante, existem alguns fatores que facilitam a tarefa de deteção, tais como: a disposição dos polícias no terreno por forma a obterem um amplo campo de visão, colocando-se por forma a perceberem a reação das pessoas face à presença policial; a experiência profissional; as capacidades individuais; e o mais importante, o conhecimento relativo aos indicadores de risco.

Respeitante às capacidades individuais, esta investigação permitiu identificar um conjunto de características individuais relacionadas com o desempenho da técnica de deteção de comportamentos suspeitos. Enquanto algumas das características 'nascem' com o executante (e.g. a procura por conhecimento), outras são passíveis de ser treinadas e melhoradas (e.g. memória de trabalho). Tal como mostra a Tabela 5, as características individuais poderão por um lado facilitar a tarefa de deteção, e por outro, dificultar:

Tabela 5

Características individuais na deteção de comportamentos

CARACTERÍSTICAS QUE FACILITAM	CARACTERÍSTICAS QUE DIFICULTAM
Consciência no desempenho da tarefa	Propensão ao tédio
Capacidade para realizar várias tarefas ao mesmo tempo	Propensão ao stress
Capacidade de sinalização de indicadores	
Memória de trabalho	
Procura por conhecimento	
Capacidade de autorregulação da atenção	
Confiança no desempenho da tarefa	
Capacidade de enfrentar situações de stress	

A importância da deteção de comportamentos de risco em *soft targets* é inquestionável, sendo que muitas vezes se configura como a única medida de controlo de pessoas desses locais. Apesar de difícil, a deteção é possível e em muito facilitada através do conhecimento e verificação de determinados indicadores de risco, nomeadamente na fase do planeamento da ameaça, e na execução de atos preparatórios, fases que antecedem a materialização de uma ameaça (e.g. reconhecimentos hostis; teste dos sistemas de segurança; etc.).

Através da investigação, foi elaborada uma tabela com os indicadores de risco identificados ao longo da investigação (cf. Apêndice XII; e.g. estar muito suado, tirar fotografias a elementos arquitetónicos, mudar de direção para evitar a polícia, etc.) devidamente categorizados (nos documentos; na aparência; na indumentária; em ações; na comunicação; em interações grupais; em alterações comportamentais; em sinais atípicos; em objetos; e indicadores não relevantes) e distinguidos quanto à fase da ameaça em que se aplicam (planeamento e/ou atos preparatórios). Importa ressaltar que a referida compilação de indicadores de risco apenas apresenta aqueles passíveis de serem divulgados na presente investigação, atendo ao carácter classificado de algumas das fontes consultadas.

A Figura 14 pretende apresentar esquematicamente uma síntese com os ‘pontos-chave’ da presente discussão, por forma a facilitar a leitura das relações retiradas através dos estudos realizados.

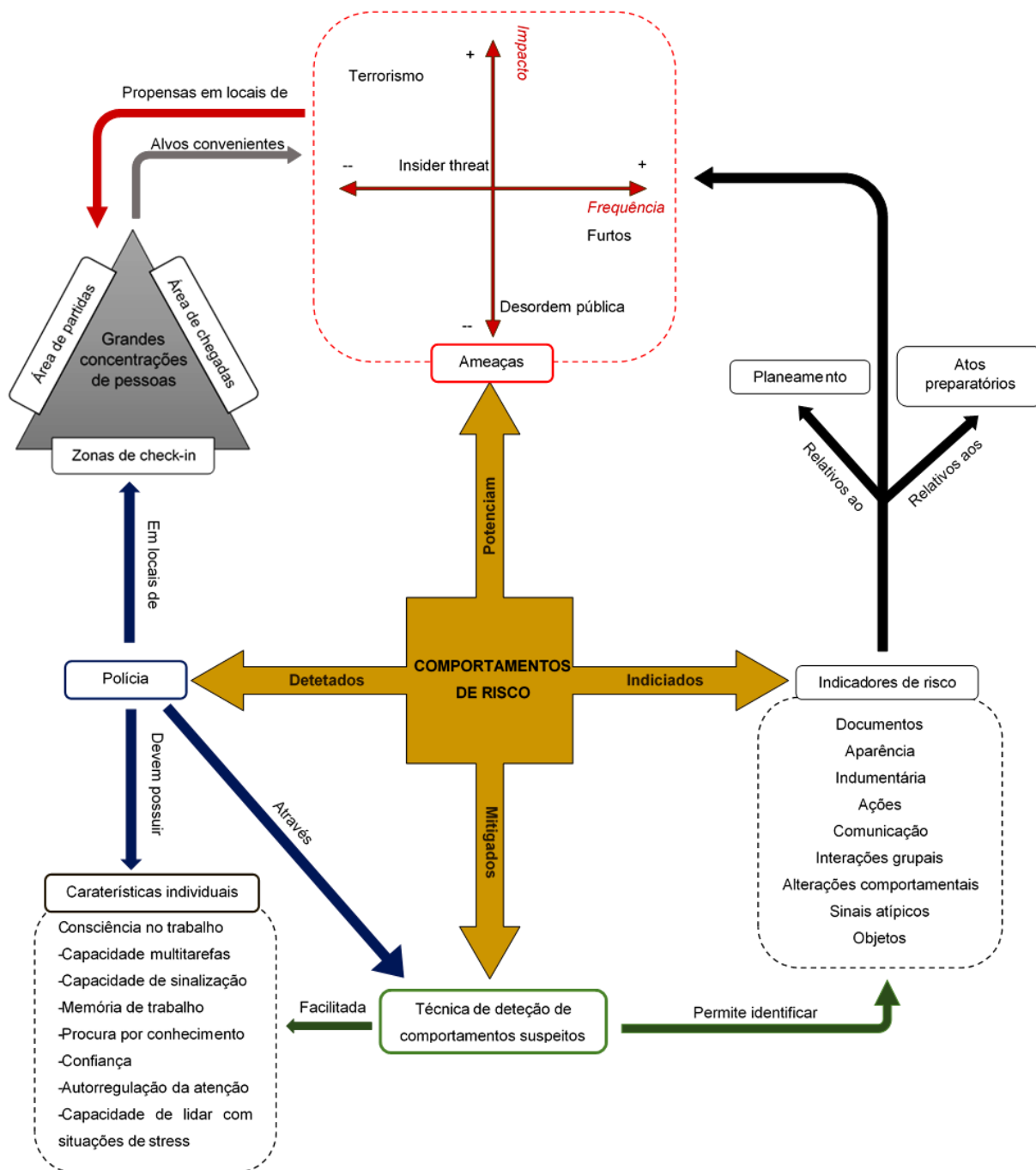


Figura 14 - Comportamentos de risco no Aeroporto de Lisboa

CONCLUSÃO

Os aeroportos, enquanto infraestrutura central e indissociável ao setor da aviação, desempenham em conjunto com o referido setor um papel de relevo tanto no panorama internacional, afirmando-se como uma das indústrias líder mundiais, como no panorama nacional, quando considerados os valores socioeconómicos associados às infraestruturas aeroportuárias. Nos últimos anos tem-se verificado um aumento contínuo pela procura de viagens aéreas, que se apresentam como um transporte (maioritariamente) de cariz internacional, rápido, cómodo, e cada vez mais económico. O aumento do número de voos conduz inevitavelmente a um aumento dos fluxos de pessoas dentro dos aeroportos, com a agravante de que, regra geral, o acesso ao interior das aerogares é público.

O Aeroporto de Lisboa constitui-se como o principal aeroporto nacional, sendo que, acompanhando as tendências que sentem a nível mundial, também este aeroporto tem visto os seus fluxos de pessoas a aumentar. Ainda que, como em qualquer aeroporto, o acesso a uma zona restrita careça de um rigoroso controlo de pessoas e respetivos objetos, qualquer pessoa pode aceder a uma zona pública, sem ser submetida a qualquer medida de segurança. Além da elevada quantidade de passageiros que ali circula com a intenção de viajar, somam-se a estes inúmeros indivíduos que não pretendendo viajar, acedem à aerogare para os mais variados motivos, alguns deles, com intenções hostis.

É derivado a sua condição de *soft targets* que as zonas públicas deste aeroporto se assumem como desafios à segurança do aeroporto. Enquanto força de segurança territorialmente competente pela segurança dos aeroportos nacionais, a PSP, através dos polícias no terreno, deve zelar pela segurança daqueles espaços, procurando identificar possíveis ameaças, e atuar por forma a impedir a sua concretização.

A presente investigação permitiu estudar os comportamentos de risco associados às zonas públicas da aerogare, e os indicadores de risco que poderão alertar para este tipo de comportamentos. Atendendo à definição apresentada neste trabalho, os comportamentos de risco decorrem de comportamentos desviantes que, dependendo do contexto em que verificam, poderão constituir-se como comportamentos de risco. Foi necessário assim aferir o contexto de normalidade do território de estudo, identificando posteriormente quais os comportamentos de risco que poderão comprometer a segurança daquele espaço.

No que concerne às ameaças, através dos estudos realizados foi possível perceber que atualmente os furtos (por carteirista, de oportunidade e apropriação ilícita) assumem-se como a ameaça que mais afeta as áreas públicas da aerogare, sendo facilitada pela grande concentração de pessoas que ali se verifica, e consequentes esquecimentos (de bens pessoais). Além da grande aglomeração de pessoas, este tipo de crimes encontra-

se recentemente associado à *insider threat*, sendo que uma parte dos furtos são cometidos por funcionários do aeroporto. Não descurando o referido, percebeu-se que a frequência com que se concretiza uma dada ameaça, parece perder importância quando comparada ao impacto superior de uma outra ameaça menos frequente.

Através da análise da representatividade dos ataques terroristas no setor aeroportuário, verificou-se que nos últimos 18 anos, estes representaram 6% dos ataques a aeroportos à escala mundial. Atendendo ao enunciado, e considerando que nos últimos anos não foi registado nenhum ataque terrorista em Portugal, os estudos mostraram que ainda assim, a grande preocupação dos comandantes de polícia recai sobre a ameaça terrorista, atendendo ao impacto social, económico e mediático que esta representa.

Quando questionados relativamente à técnica de deteção de comportamentos suspeitos, foi consensual entre os comandantes entrevistados que esta se apresenta como uma técnica de elevada importância, nomeadamente quando falamos em zonas públicas com grandes concentrações de pessoas, das quais destacaram com acrescida criticidade a zona dos check-in, das chegadas e das partidas. Apurou-se que hodiernamente esta técnica é difundida e obrigatória no policiamento da aerogare, ainda que, atendendo a que se afigura como uma técnica relativamente recente, se verifique alguma discrepância entre os níveis dos polícias quanto ao desempenho da técnica, e quanto aos conhecimentos relativos à mesma.

A deteção de comportamentos suspeitos afirmou-se como uma técnica de considerável dificuldade, que exige dos seus executantes uma elevada capacidade de concentração no seu desempenho, tarefa que parece ser dificultada pelo enorme fluxo de pessoas que circulam na aerogare, e pelos mais variados estímulos que podem contribuir para a distração dos elementos. Não desconsiderando a dificuldade que lhe assoma, foram aferidos alguns fatores que potenciam o bom desempenho da técnica, tais como a colocação dos polícias por forma a obterem um largo campo de visão, a constante formação sobre a temática referente à deteção de comportamentos, a experiência profissional, e a constante atualização e difusão dos indicadores de risco (os que devem procurar, e os que não devem ser considerados).

Os estudos realizados possibilitaram a elaboração de uma tabela com os comportamentos de risco que podem ser associados ao território de estudo, pese embora tenha sido sentida alguma dificuldade entre os comandantes entrevistados em distinguir os comportamentos de risco, dos respetivos indicadores. Quanto aos indicadores de risco, foi igualmente elaborada uma tabela representativa dos mesmos, categorizando-os quanto à sua natureza. Respeitante a esta temática, aferiu-se que a informação disponível debruça essencialmente sobre a prevenção de atentados terroristas, sendo que outro tipo de ameaças (e.g. furtos) parecem carecer de indicadores específicos.

No que concerne ao território de estudo, ficou claro que, enquanto *soft target*, a segurança prosseguida através do fator humano assume uma enorme importância na antecipação de possíveis ameaças daquele espaço. Com a presente investigação pretende-se assim a difusão de conhecimento que permita a orientação dos polícias para a deteção de comportamentos de risco, nomeadamente, sobre o que devem procurar, e como o devem fazer.

Atendendo ao seu caráter exploratório, e ao *corpus* limitado, as conclusões deste trabalho devem ser entendidas com cautela, ausentes de qualquer tipo de generalização. Quanto aos comportamentos e indicadores de risco identificados e apresentados, é necessário frisar que estes são apenas o resultado dos estudos realizados na presente investigação e por isso mesmo, as 'listas' de comportamentos de risco e de indicadores de risco apresentadas, não são limitadas, admitindo-se que outros indicadores e/ou comportamentos não identificados neste trabalho possam ser acrescentados, mediante a realização de outros estudos complementares.

Quanto às limitações do presente trabalho, em primeira linha, referir o tempo disponível para a sua realização, associado à limitação de páginas impostas, que implicou a sintetização da informação, impossibilitando o devido aprofundamento de determinadas temáticas. No que concerne à recolha de informação, recorrentemente nos deparamos com material relevante para a investigação, mas que pela sua natureza classificada (e.g. reservado; confidencial) impossibilitou a sua utilização ou divulgação no presente trabalho. Ainda na recolha de informação, de referir a dificuldade que existiu no tratamento dos dados extraídos do SEI referente à criminalidade registada na DSA, que derivado da falta de homogeneidade na introdução dos dados (e.g. local específico da ocorrência), existe uma denotada redundância nos dados, que dificultou em muito a sua análise.

Refletindo sobre a investigação realizada e sobre os estudos que a poderiam complementar, sugerimos a realização de estudos práticos que possibilitem a análise da aplicação dos indicadores de risco no terreno: seria interessante tentar perceber, através do acompanhamento dos polícias na deteção de comportamentos de suspeitos, a frequência com que determinados indicadores são verificados, e qual a relevância desses mesmos indicadores. Seria igualmente interessante estudar as capacidades individuais que estão envolvidas na deteção de comportamentos, através da aplicação de uma bateria de testes, que vise a avaliar a pertinência de cada uma das capacidades na técnica de deteção de comportamentos suspeitos. Por último, considerando que, tal como apurado nos estudos realizados, a concretização de uma ameaça nas zonas restritas, ainda que difícil, é possível e suscetível de provocar muitos danos, seria pertinente estudar o enquadramento dos comportamentos de risco nas zonas restritas do aeroporto.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACI (s.d). *Airports Council International*. Retrieved from <https://aci.aero>.
- ACPO (2001). *Community disorder: A tactical police guide* (Police Research Paper). Retrieved from <http://library.college.police.uk/docs/npia/community-disorder-police-guide.doc>.
- AEP (2017). *Aviation insider threat: What we know, our findings, and what we recommend* (Aviation Insider Threat Team of the Analytic Exchange Program – Working Paper). Washington, DC: Office of the Director of National Intelligence.
- Airpol (2018). *Insider threat mitigation in the airport community: A manual for Law enforcement units*.
- Alexandre, A. (2000). A dinâmica da sociedade de risco segundo Anthony Giddens e Ulrich Beck. *Geosul*, 15, 150-167.
- ANA (2016). *Relatório de Gestão de Contas de 2016*. Lisboa: ANA - Aeroportos de Lisboa.
- ANA (2017). *Relatório de Gestão de Contas de 2017*. Lisboa: ANA - Aeroportos de Lisboa.
- ANAC (s.d). *Autoridade Nacional da Aviação Civil*. Retrieved from <https://www.anac.pt>.
- BaMaung, D. (2018b). Airport security threats: combating the enemy within. *The Conversation*. Retrieved from: <https://theconversation.com/airport-security-threats-combating-the-enemy-within-106271>.
- BaMaung, D. (2018a). Security: The hidden “insider” threat of the aviation sector. *International Airport Review*. Retrieved from <https://www.internationalairportreview.com/article/73985/security-the-hidden-insider-threat-of-the-aviation-sector/>.
- Bardin. L. (2011). *Análise de conteúdo*. São Paulo: Almedina.
- Beck, U. (1992). *Risk society: Towards a new modernity*. London: Sage Publications.
- Benny, D. J. (2013). *General aviation security: Aircraft, hangars, fixed-base operations, flight schools, and airports*. New York: CRC Press.
- British Transport Police. (s.d). *Luggage Theft Tactics*. Retrieved from <http://www.btp.police.uk/theft/luggage-theft.html#sthash.4012rkns.dpbs>
- Carl, J. R., Roybal-Allard, L., Hoeven, J., & Shahee, J. (2015). *Scientific substantiation of behavioral indicators*. Washington, DC: Department of Homeland Security.

- Castro, M. L. (2018). *Diagnóstico de comportamentos de risco: o metropolitano de Lisboa* (Dissertação de mestrado não publicada). ISCPSI: Lisboa.
- Cioacă, C. (2013). Critical aviation infrastructures vulnerability assessment to terrorist threats. *Review of the Air Force Academy*, 1 (23), 73 – 80.
- Código Penal (Decreto-Lei n.º 48/95 de 15 de março). *Diário da República*, Série I-A, n.º 63/1995.
- Cohen, L. E., & Felson, M. (1979). Social change and crime rate trends: A routine activity approach. *American Sociological Review*, 44, 588 – 608.
- College of Policing (2013). *Public order: Planning and deployment*. Retrieved from <https://www.app.college.police.uk/app-content/public-order/planning-and-deployment/>.
- Conner, M. G. (2001). Attack Risk: The 3 R's - Recognizing, Responding & Reporting. *Journal of Police Crisis Negotiations*, 1 (2), 3 – 17.
- Costa, T. (2018). *Comportamentos de risco associados ao futebol: Um estudo exploratório* (Dissertação de mestrado não publicada). ISCPSI: Lisboa.
- Coughlin, C., Cohen, J., & Khan, S. (2008) Aviation security and terrorism: A review of the economic issues. In A. Thomas (Ed.), *Aviation security management: The context of aviation security management*, 1 (pp. 98-121). EUA: Greenwood.
- Crane, L., Gantz, G., Isaacs, S., Jose, D., & Sharp, R. (2013) *Introduction of risk management – Understanding agricultural risks: production, marketing, financial, legal, human*. (2ª ed.). Washington, DC: United States Department of Agriculture.
- Damodaran, A. (2008). *Strategic Risk Taking: A Framework for Risk Management*. New Jersey: Pearson Education.
- Davis, P.; Perry, W.; Brown, R.; Yeung, D.; Roshan, P.; & Voorhies, P. (2013). *Using behavioral indicators to help detect potential violent acts: A review of the science base*. Washington DC: National Defense Research Institute.
- Decisão-quadro 2002/475/JAI (Relativa à luta contra o terrorismo). *Jornal Oficial da União Europeia*, n.º L 164.
- Demartis, L. (2006). *Compêndio de sociologia*. Lisboa: Edições 70.

Department of Homeland Security (s.d.). *Transportation Security Administration*. Retrieved from <https://www.tsa.gov/about/tsa-mission>.

Despacho nº 20/GDN/2009 (Estabelece a organização e competências das unidades territoriais da PSP).

Despacho-conjunto do MAI-MOPTH, nº 312/2004, de 11 de maio, *Diário da República*, Série II, nº120/2004.

DHS/TSA/PIA-048 (2018). *Privacy impact assessment of the Insider Threat Unit Database*.

Direção Nacional da PSP (2015) *Técnicas de Detecção e de Abordagem Preventiva* (Power Point Presentation).

Diretiva 2008/114/CE (Relativa à identificação e designação das infraestruturas críticas europeias). *Jornal Oficial da União Europeia*, n.º L 345.

DGPJ (2019). *Estatísticas da Justiça*. Retrieved from: http://www.siej.dgpj.mj.pt/webeis/index.jsp?username=Publico&pgmWindowName=pgmWindow_636855128177187500

DGPJ (2016). *Manual de preenchimento: Modelo 262/DGPJMJ/DSJI – Crimes registados*. Lisboa: Ministério da Justiça.

Durkheim, E. (2007). *As regras do método sociológico* (3ª ed.). S. Paulo: Martins Fontes.

EASA (s.d.) *European Union Aviation Safety Agency*. Retrieved from <https://www.easa.europa.eu>.

ECAC (s.d). *European Civil Aviation Conference*. Retrieved from <https://www.ecac-ceac.org>.

Elias, B. (2009). *Airport and aviation security: U.S. policy and strategy in the age of global terrorism*. NY: CRC Press.

ESRI Story Maps (s.d.). *Terrorist attacks*. Retrieved from <https://storymaps.esri.com/stories/terrorist-attacks/>.

Eurocontrol (s.d.). *Who we are*. Retrieved from <https://www.eurocontrol.int/articles/who-we-are>.

European Commission (s.d.) *Transport modes: Airports*. Retrieved from https://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports_en.

- Eurostat Statistics Explained (2018). *Progressive growth in air transport of passengers in the course of 2017*. Retrieved from https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Air_transport_statistics#Progressive_growth_in_air_transport_of_passengers_in_the_course_of_2017.
- Ezell, B. C. (2007). Infrastructure Vulnerability Assessment Model (I-VAM). *Risk Analysis*, 27 (3). 71-83.
- Felgueiras, S. (2016). *Ação policial face à ação coletiva: Teoria para uma Estratégia de Policiamento de Multidões*. Lisboa: ISCPSI.
- FEMA 452 (2005). *Risk assessment: A how-to guide to mitigate potential terrorist attacks against buildings*. Washington, DC: Department of Homeland Security.
- Fernandes, F. L. (2004). As sociedades contemporâneas e a ameaça terrorista. In A. Moreira (Ed.), *Terrorismo* (pp. 417-437). Coimbra: Almedina.
- Fernandes, F. L. (2014). *Intelligence e segurança interna*. Lisboa: ISCPSI.
- Fischhoff, B., Watson, A. F., & Hope, C. (1984). Defining risk. *Policy Sciences*, 17, 123-129.
- Flick, U. (2009). *Introdução à pesquisa qualitativa* (3ª ed.). Porto Alegre: Artmed.
- Foress, J. J. F. (2008). Modern terrorism threats to aviation security. In A. Thomas (Ed.), *Aviation security management: The context of aviation security management*, 1 (pp. 98-121). EUA: Greenwood.
- GCTF (2017). *Global counterterrorism forum*. Retrieved from: <https://www.thegctf.org/Portals/1/Documents/Links/Meetings/2017/Twelfth%20GCTF%20Coordinating%20Committee%20Meeting/GCTF%20%20Antalya%20Memorandum%20on%20the%20Protection%20of%20Soft%20Targets%20in%20a%20Counterterrorism%20Context.pdf?ve=2017-09-17-010>
- Giddens, A. (2006). *O mundo na era da globalização* (6ª ed.). Lisboa: Editorial Presença.
- Häring, I. (2015). *Risk analysis and management: Engineering resilience*. Singapura: Springer.
- Harrison, J. (2008). Aviation security practice and education: 1968 onward. In A. Thomas (Ed.), *Aviation security management: The context of aviation security management*, 1 (pp. 9-24). Westport: Greenwood.

- Heneghan, G. (2016). Brussels bombing: An accident waiting to happen. *Emergency Services Irland*. Retrieved from <http://emergency-services.ie/feature/brussels-bombing-an-accident-waiting-to-happen/>.
- Hesterman, J. (2015). *Soft Target Hardening*. New York: CRC Press.
- Holton, G. A. (2004). Defining risk. *Financial Analysts Journal*, 60 (6), 19-25.
- Hussain, M. Z. (2010). *Investment in air transport infrastructure: Guidance for developing private participation*. Washington, DC: The World Bank.
- IATA (s.d.). *International Air Transport Association*. Retrieved from <https://www.iata.org>.
- ICAO (s.d.). *International Civil Aviation Organization*. Retrieved from <https://www.icao.int>.
- ICAO (2017). *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation: Security - Safeguarding international civil aviation against acts of unlawful interference*. (International standards and recommended practices - ICAO).
- ISO 72:2009 (2009). *Risk Management – Vocabulary*. International Organization for Standardization.
- ISO/IEC 27000:2018 (2018). *Information technology - Security techniques - Information security management systems - Overview and vocabular*.
- Kalvach, I. Z. (2016). *Basics of soft targets protection guidelines*. Prague: Soft Targets Protection Institute.
- Kelling, G., & Colles, C. (1998). Policing disorder. *Center of Crime and Justice Studies*, 33, 8-9.
- Kelly, J. (8 de junho de 2017). *Remarks for de Council of New American Security Conference* [Video file and transcription]. Retrieved from <https://www.dhs.gov/news/2017/06/28/remarks-council-new-american-security-conference>.
- Knight, F. H. (1964). *Risk, uncertainty and profit*. New York: Reprints of Economic Classics.
- Kunreuther, H. (2001). *Risk analysis and risk management in an uncertain world* (Center for Risk Management and Decision Processes – Working Paper). Philadelphia, PA: University of Pennsylvania.
- Lei nº 1/2005, de 10 de janeiro (Regula a utilização das câmaras de vídeo). *Diário da República*, Série I-A, n.º 6/2005.

- Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto (Aprova a orgânica da PSP). *Diário da República*, Série I, n.º 168/2007.
- Lei n.º 16/2019, de 14 de fevereiro, que procede à 5ª alteração à Lei 52/2003, de 22 de agosto (Lei de combate ao terrorismo). *Diário da República*, Série I-A, n.º 193/2003.
- Leite, H. (2015). *As incivildades e o sentimento de insegurança dos turistas internacionais: Um estudo exploratório na cidade de Lisboa* (Dissertação de mestrado não publicada). ISPCSI: Lisboa.
- Lima, A. (2009). *A segurança da aviação civil: Funções da PSP* (Trabalho final no âmbito do Curso de Direção e Estratégia Policial). ISPCSI: Lisboa.
- Lourenço, N., Célia, C., Machado, P., e Duque, J. (2006). *Estudo para a reforma do modelo de organização do sistema de segurança interna*. Lisboa: IPRI.
- Machado, B. (2010). *Atuação policial em zonas urbanas sensíveis: Da desordem ao unrest – Reflexão sobre o trabalho desenvolvido pela PSP* (Dissertação de mestrado não publicada). ISPCSI: Lisboa.
- Magno, R. (2018). Airside crime: Red alert at the airport. *Aviation Security Internacional*. Retrieved from <https://www.asi-mag.com/airside-crime-red-alert-at-the-airport/>.
- Marques, R. (2017). *Crime e insegurança em meio urbano: Um estudo de caso* (Dissertação de mestrado não publicada). Lisboa: ISPCSI.
- Mawby, R. I. (2006). Policing low level public disorder, antisocial behaviour and alcohol-related crime: From the metropolis to the tourist resort (Conference Paper). *European Police Science and Research Bulletin - Police Science and Police Practice in Europe*. (pp. 161-175). Bramshill: CEPOL.
- Mawby, R. I. (2014). Crime and disorder, security and the tourism industry. In M. Gill (Ed.), *The handbook of security* (pp. 383-483). New York, NY: Palgrave.
- MCMO Law (s.d.). *Airport crimes*. Retrieved from <http://mclaughlinmorris.com/airport-crimes/>.
- Melissa, L., Finucane, M. & Joan, H. (2006) Risk as value: Combining affect and analysis in risk judgments. *Journal of Risk Research*, 9, 141-164.
- Ministério Público (s.d). *Crime*. Retrieved from <http://www.ministeriopublico.pt/perguntas-frequentes/crime>.

- Moisão, T. (2016). *Gestão de multidões em eventos desportivos, Casos de estudo: SL Benfica e Sporting CP*. Estoril: ESHTTE.
- Morais, R. (2018). *A PSP no quadro da segurança aeroportuária: Contributos para o Aeroporto Humberto Delgado* (Dissertação de mestrado não publicada). ISCPSI: Lisboa.
- Moura, P. (2009). *A análise de risco no planeamento operacional* (Trabalho final no âmbito do Curso de Direção e Estratégia Policial). Lisboa: ISCPSI.
- Mun, J. (2006). *Modeling risk: Applying Monte Carlo simulation, real options analysis, forecasting, and optimization techniques*. EUA: Wiley Finances Series.
- NaCTSO (2017). *Crowded places guidance*. London: National Counter Terrorism Security Office.
- NAV (s.d.). *Quem somos: Missão*. Retrieved from <https://www.nav.pt/nav/quem-somos/miss%C3%A3o>.
- Oxford Dictionaries (s.d.). *Order*. Retrieved from <https://en.oxforddictionaries.com/definition/order>.
- Oxford Dictionaries Press (s.d.). *Targett*. Retrieved from <https://en.oxforddictionaries.com/definition/target>
- Oxford Dictionaries Press (s.d.). *Threat*. Retrieved from <https://en.oxforddictionaries.com/definition/target>.
- PCCIP (1997). *Critical Foundations: Protecting America's infrastructures*. Washington, DC: US Federal Government.
- Pereira, R., Taco, P., & Gonçalves, G. (2015). Análise da vulnerabilidade da rede de transporte aéreo: Aplicação na malha aérea brasileira (Conference Paper). *XXIX Tasko Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET*. Ouro Preto: ANPET.
- Pinho, P. V. (2009). O modelo de desordem. In M. Valente (Coord.). *Estudos comemorativos dos 25 anos do ISCPSI em homenagem ao Superintendente-Chefe Afonso de Almeida* (pp. 299-327). Coimbra: Almedina.
- Pires, N. L. (2016). *Resposta ao jihadismo radical*. Alcochete: Nexo.
- PNSAC (Aprovado pela Deliberação de Concelho de Ministros de 2003). *ANAC* (Confidencial).
- Portaria nº 303-A/2004, de 22 de março, *Diário da República*, Série II, nº 69/2004.

- Ramirez, A. (2005). *Estrategias sociales de policía* (Ministério del Interior) Madrid: Dykinson.
- Regulamento de Execução nº 2017/837 (Relativo ao estabelecimento das medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação). *Jornal Oficial da União Europeia*, nº L 299.
- Regulamento nº 18/2010 (Relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil). *Jornal Oficial da União Europeia*, nº L 97.
- Regulamento nº 72/2010 (Relativo ao estabelecimento de procedimentos aplicáveis à realização das inspeções da Comissão Europeia no domínio da segurança da aviação). *Jornal Oficial da União Europeia*, nº L 23.
- Regulamento nº 134/2010 (Relativo ao estabelecimento de medidas para a aplicação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação). *Jornal Oficial da União Europeia*, nº L 221.
- Regulamento nº 245/2013 (Relativo ao complemento das normas de base comuns para a proteção da aviação civil definidas no anexo ao Regulamento nº 300/2008). *Jornal Oficial da União Europeia*, nº L 91.
- Regulamento nº 2016/2096 (Relativo ao estabelecimento de critérios que permitam aos Estados-Membros derrogar às normas de base comuns no domínio da segurança da aviação civil e adotar medidas de segurança alternativas). *Jornal Oficial da União Europeia*, nº L 338.
- Renn, O. (1998). Three decades of risk research: accomplishments and new challenges. *Journal of Risk Research*, 1, 49-71.
- Research Triangle Institute (2018) *Behavior detection visual search task analysis project: Visual search battery report* (Research paper). Washington, DC: Department of Homeland Security.
- Roark, M. S., Turner, K. Z., & Gould, P. L. (2000). *Seismic vulnerability of airport facilities*. St. Louis: Washington University.
- Rogero, N. (2004). O novo terrorismo internacional como desafio emergente de segurança. In A. Moreira (Ed.), *Terrorismo* (pp. 479 – 502). Coimbra: Almedina.
- Santo, P. E. (2005). *Introdução à Metodologia das Ciências Sociais: Génese, fundamentos e problemas*. Lisboa: Edições Sílabo.

- Sarmiento, M. (2013). *Guia prático sobre a metodologia científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertações de Mestrado e Trabalhos de Investigação Aplicada*. Lisboa: Universidade Lusíada.
- Slovic, O., Finucane, M. L., Peters, E., & MacGregor, D. G. (2004). *Risk as analysis and risk as feelings: Some thoughts about affect, reason, risk, and rationality*. *Risk Analysis*, 24 (2), 311-322.
- Slovic, O., Peters, E., Finucane, M. L., & MacGregor, D. G. (2005). Affect, risk, and decision making. *Health Psychology*, 24, 35-40.
- Slovic, P., & Weber, E. U. (2002). *Perception of risk posed by extreme events* (Center for Decision Sciences (CDS) Working Paper). Columbia, NY: Columbia University.
- Šotić, A., & Rajić, R. (2015). The review of definition of risk. *Online Journal of Applied Knowledge Management*, 3 (3), 17-26.
- Taranta. A. (2008). *Conceito de ordem pública e bons costumes e seus reflexos nos contratos*. Retrieved from https://www.verbojuridico.net/doutrina/civil/civil_ordempublicabonscostumes.pdf.
- TE-SAT (2018). *European Union terrorism situation and trend resport 2018*. Haia: Europol.
- The World Bank (s.d.) *Airport, passengers carried*. Retrieved from https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?end=2017&start=1970&view=chart&year_high_desc=true.
- Trading Economics (s.d.) *World – Air transport passengers carried*. Retrieved from <https://tradingeconomics.com/world/air-transport-passengers-carried-wb-data.html>.
- Trimpop. R. M. (1994). *The psychology of risk taking behavior*. Amsterdam: Elsevier Science B. V.
- Torres, M. (2011). Segurança "just in time": Abandonar de vez o paradigma da mão-de-obra intensiva. *Politeia*, 235-247.
- Torres, M. (2015). *Gestão de riscos no planeamento, execução e auditoria de segurança*. Lisboa: ISCPSI.
- Tshabalala, J. (2016). *Airport landside security (Case study - Brussels incident)*. South Africa: Airports Company.
- UNICRI (2007). *The IPO Security Planning Model*. Turin: International Permanent Observatory.

University of Adelaide (2018). *Risk management handbook*. Adelaide: Legal and Risk Branch Division of University Operations of The University of Adelaide.

University of Maryland (s.d.). *Global Terrorism Database*. Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/>.

Vasilis, K., Martin, L., & George, S. (2018). *JOINT Research Center*. Retrieved from www.publications.jrc.ec.europa.eu.

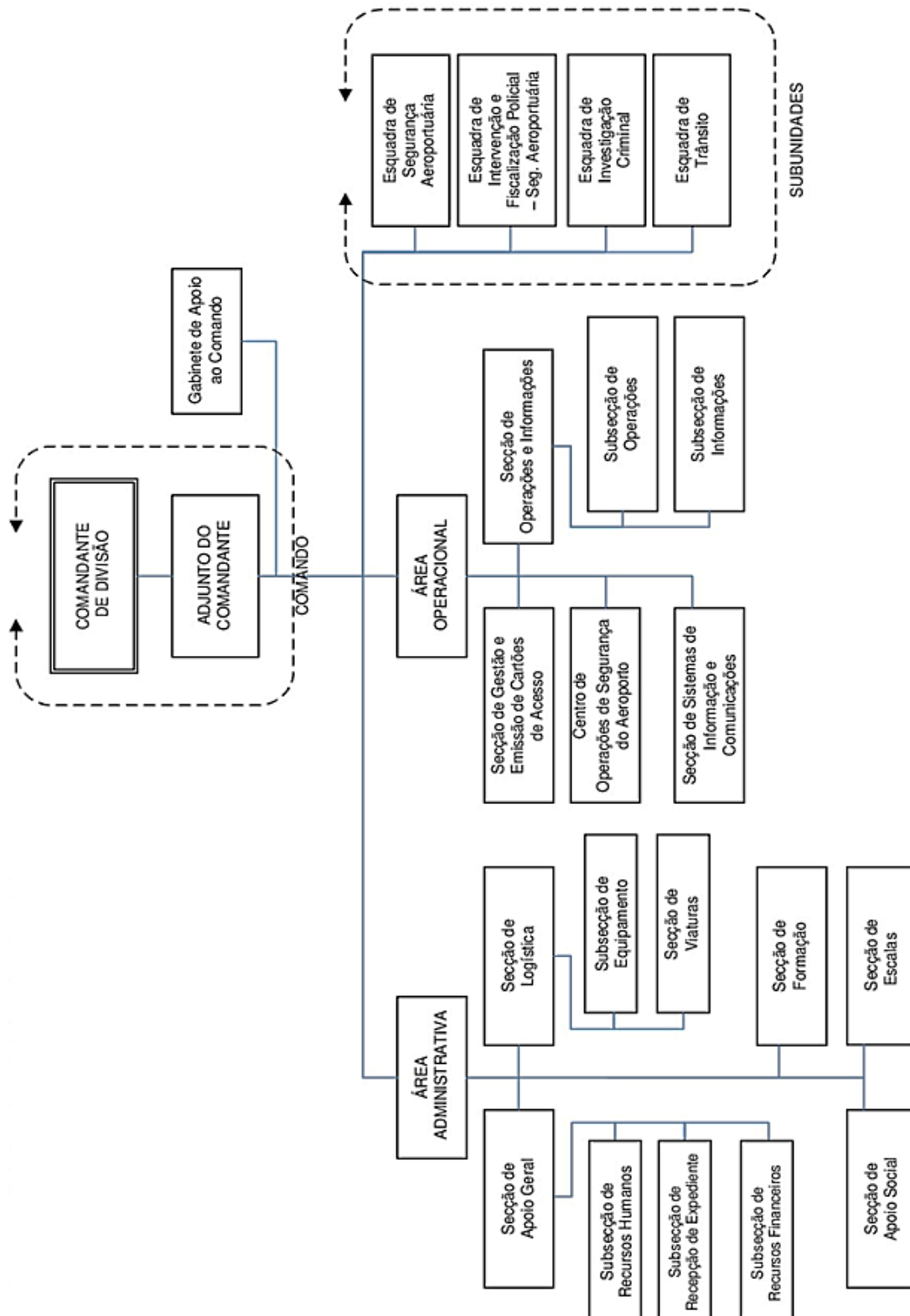
Vieira, L. (2016). *Segurança da aviação civil: O paradigma das ameaças nos aeroportos* (Trabalho final no âmbito do Curso de Direção e Estratégia Policial). ISCPSI: Lisboa.

Waters, S. (2019). How to identify shoplifters. *The Balance Small Business*. Retrieved from <https://www.thebalancesmb.com/how-to-identify-shoplifters-2890263>.

Young, D., Pilon, N., & Bro, L. (2008). *Challenges of air transport 2030: Survey of experts views*. Loiret: Eurocontrol Experimental Centre



ANEXOS E APÊNDICES

ANEXO I – Organograma da DSA



Organograma da DSA. Retrieved from Despacho nº 20/GDN/2009, Anexo 5.2.

ANEXO II – Autorização para os Estudos 1 e 3

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/2019 Classificador: 080.01.10 Processo: SECDE201800001ASP Data: 2019-02-05	<i>Autorizado</i> <i>01.02.2019</i> DIRETOR NACIONAL <i>[Assinatura]</i> Luís Manuel Rocha Farinha Superintendente-Chefe
Assunto: PEDIDO DE COLABORAÇÃO EM TRABALHO DE DISSERTAÇÃO DE Mestrado INTEGRADO EM CIÊNCIAS POLICIAIS	
<p>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.</p> <p>2. A Aspirante a Oficial de Polícia Ana Vanessa Quintãs Nunes, ^{MI 156/16} irá realizar o seu estudo numa daquelas áreas científicas, subordinado ao tema " Diagnóstico de comportamentos de risco no Aeroporto Humberto Delgado: Áreas de chegadas e partidas ", do qual é orientador o Sr. Superintendente Sérgio Felgueiras, e coorientadora a Sr.ª Prof.ª Doutora Lúcia Pais.</p> <p>3. Deste modo, solicita-se a V.ª Ex.ª <u>autorização para a realização de entrevistas às seguintes individualidades da estrutura orgânica da PSP:</u></p> <ul style="list-style-type: none">3.1. Exmo. Sr. O Sr. Superintendente António Lima (Comando de Faro);3.2. Exmo. Sr. Superintendente José Neto (Comando de Lisboa);3.3. Exmo. O Sr. Superintendente Luís Elias (Direção Nacional da PSP);3.4. Exmo. O Sr. Subintendente Daniel Magalhães (Comando do Porto)3.5. Exma. A Sr.ª Comissário Jesuína Correia (Comando de Lisboa);3.6. Exmo. O Sr. Comissário Luís Gonçalves (Comando de Lisboa);3.7. Exmo. O Sr. Comissário Ricardo Dias (Comando de Lisboa);3.8. Exmo. O Sr. Chefe Principal José Gouveia (Comando de Lisboa). <p>4. <u>Mais se solicita autorização para a consulta e disponibilização dos dados de criminalidade relativos a crimes ocorridos na Divisão de Segurança Aeroportuária de Lisboa, no período temporal compreendido entre 1 de janeiro de 2013 e 31 de dezembro de 2018, conforme formulário que se anexa.</u> Visto que o nosso objetivo passará por elaborar um diagnóstico de comportamentos de risco para o Aeroporto Humberto Delgado, é necessário analisar a criminalidade do local, pelo que a consulta destes dados será imprescindível para o desenvolvimento da dissertação de mestrado.</p>	
	R. 1º de Maio, nº3 1349-040 Lisboa Tel.: 213613900 Fax: 213610635 www.iscsp.pt iscsp@pse.pt
	147458 Página 2

ANEXO III – Termo de consentimento informado

Tomei conhecimento que a estudante finalista do Curso de Formação de Oficiais Polícias, do Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, Ana Vanessa Quintãs Nunes, está a desenvolver um estudo sobre comportamentos de risco no Aeroporto de Lisboa, que tem como objetivo a elaboração de um diagnóstico de comportamentos de risco para aquela infraestrutura, sob orientação do Prof. Doutor, Superintendente Sérgio Felgueiras e coorientação da Prof^a. Doutora Lúcia Pais, docentes do 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 após a sua análise, serão eliminados os documentos relativos às mesmas. A minha identificação nunca será divulgada e a minha colaboração tem carácter voluntário, podendo desistir em qualquer momento do trabalho.


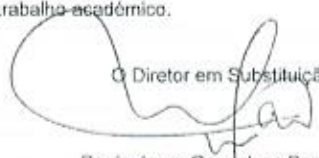

Compreendo que não irá existir qualquer tipo de remuneração ou custos pela minha participação neste estudo. É-me garantido que sempre que necessitar de algum esclarecimento o mesmo ser-me-á facultado.

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

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

_____, ____ de _____ de 20__

ANEXO IV – Autorização de consulta TDAP

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:	<i>Fulgorim. 12.02.2019</i>
Nossa Referência: 61/SECDE/2019 Classificador: 080.01.10 Processo: SECDE201800001ASP Data: 2019-02-27	
Assunto: PEDIDO DE COLABORAÇÃO EM TRABALHO DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO INTEGRADO EM CIÊNCIAS POLICIAIS	
<ol style="list-style-type: none">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.A Aspirante a Oficial de Polícia Ana Vanessa Quintãs Nunes, irá realizar o seu estudo numa daquelas áreas científicas, subordinado ao tema "<u>Diagnóstico de comportamentos de risco no Aeroporto Humberto Delgado: Áreas de chegadas e partidas</u>", do qual é orientador o Sr. Superintendente Sérgio Felgueiras, e coorientadora a Sr.ª Prof.ª Doutora Lúcia Pais.Deste modo, solicita-se a V.ª Ex.ª autorização para a realização de <u>entrevista à seguinte individualidade da estrutura orgânica da PSP:</u><ol style="list-style-type: none">Exmo. Sr. Subintendente Pedro Pinho (COMETLIS).Mais se solicita autorização para a consulta e disponibilização da informação do dossier técnico-pedagógico do curso de Técnicas de Detecção e Abordagem Preventiva (TDAP) da PSP, e respetivos materiais de suporte utilizados na formação.Atendendo à natureza do estudo, a realização das referidas entrevistas bem como a informação fornecida será uma mais-valia para a recolha de dados necessários para a elaboração da dissertação, uma vez que lhe irá conferir maior credibilidade e fundamentação nas respostas e nas conclusões.Mais se informa V.ª Ex.ª de que a Aspirante a Oficial de Polícia Ana Nunes se compromete a obter dos participantes um termo de consentimento informado, bem como a utilizar as respostas obtidas apenas no âmbito do trabalho académico.	
 O Diretor em Substituição Paulo Jorge Gonçalves Sampaio Superintendente	
 R. 1.ª de Maio, nº3 1349-040 Lisboa Tel: 213613900 Fax: 213610535 www.iscps.pt iscpsi@psp.pt	147458 Página:1/1

APÊNDICE I – Evolução do conceito de risco

ANO	DEFINIÇÃO
1976	O risco é o resultado da medida da probabilidade e peso das consequências negativas (Lawrence, 1976)
1981	O risco é o resultado da relação entre o conjunto de cenários, probabilidade de cada cenário ocorrer e consequências dos cenários (Kaplan e Garrick, 1981)
1982	O risco é o resultado do produto da probabilidade e gravidade das consequências (Wilson & Crouch, 1982)
1996	O risco resulta da combinação de cinco elementos, sendo eles resultado, probabilidade, significância, cenário e elementos afetados (Kumamoto e Henley, 1996)
1998	O risco é uma situação cujos elementos que os seres humanos valorizam, são expostos ao risco, sob um resultado incerto (Rosa, 1998)
2000	O risco expressa-se através da influência e possibilidade de um acidente, atendendo à probabilidade de ocorrência dos mesmo e à gravidade das suas consequências (MIL-STD-882D, 2000)
2002	O risco resulta da combinação da probabilidade e da dimensão das consequências (Risk Management Vocabulary, ISO, 2002)
2005	O risco é uma consequência incerta relativa a um evento associado a elementos de valor para o ser humano (IRGC, 2005)
2005	O risco é igual aos danos esperados (Campbell, 2005)
2009	O risco resulta da conjugação da incerteza, gravidade e resultados de um dado evento, relativo a algo valorizado pelos seres humanos (Aven e Renn, 2009)
2009	O risco “é o efeito da incerteza nos objetivos” (ISO 73:2009 Risk Management – Vocabular, 2009)

Note: Adapted from Šotić e Rajić (2015, p. 19).

APÊNDICE II – Organizações respeitantes ao setor da aviação civil

Airpol – É uma rede informal europeia de polícias e guardas fronteiriços nos aeroportos europeus. Esta rede trata assuntos relativos ao policiamento de aeroportos, segurança da aviação e segurança fronteiriça (Airpol, 2018).

Airports Council International – É uma agência comercial que tem por objetivo base promover os interesses coletivos, atuando como representante dos aeroportos e das respetivas comunidades, promovendo igualmente a qualidade na gestão de operações aeroportuárias. Retrieved from <https://aci.aero/about-aci/>.

Autoridade Nacional de Aviação Civil – É uma entidade nacional administrativa independente, cujas funções passam pela regulação, fiscalização e supervisão do setor da aviação civil, em território português. Retrieved from <https://www.anac.pt/vPT/Generico/Paginas/Homepage00.aspx>-

EUROCONTROL – É uma organização europeia intergovernamental que auxilia os seus 41 estados-membros na realização segura e eficiente de operações de tráfego aéreo. Retrieved from <https://www.eurocontrol.int/articles/who-we-are>.

European Civil Aviation Conference – É uma organização europeia intergovernamental que conta com 44 estados-membros, tendo por objetivo a harmonização de políticas e práticas relativas à aviação civil. Retrieved from <https://www.ecac-ceac.org/about-ecac>

European Union Aviation Safety Agency – É uma agência europeia que visa garantir a segurança (ao nível de *safety*) da aviação civil, bem como do ambiente envolvente, através da promoção de práticas e regras entre os seus 32 estados-membros. Retrieved from <https://www.easa.europa.eu/the-agency/the-agency>.

International Air Transport Association – É uma associação comercial que representa, lidera e apoia as companhias aéreas, representando atualmente cerca de 82% do tráfego aéreo mundial. Esta associação tem como fim o apoio às companhias aéreas em diversas áreas da aviação, através da formulação de políticas e diretrizes sobre questões críticas relativas à aviação. Retrieved from <https://www.iata.org/about/pages/index.aspx>.

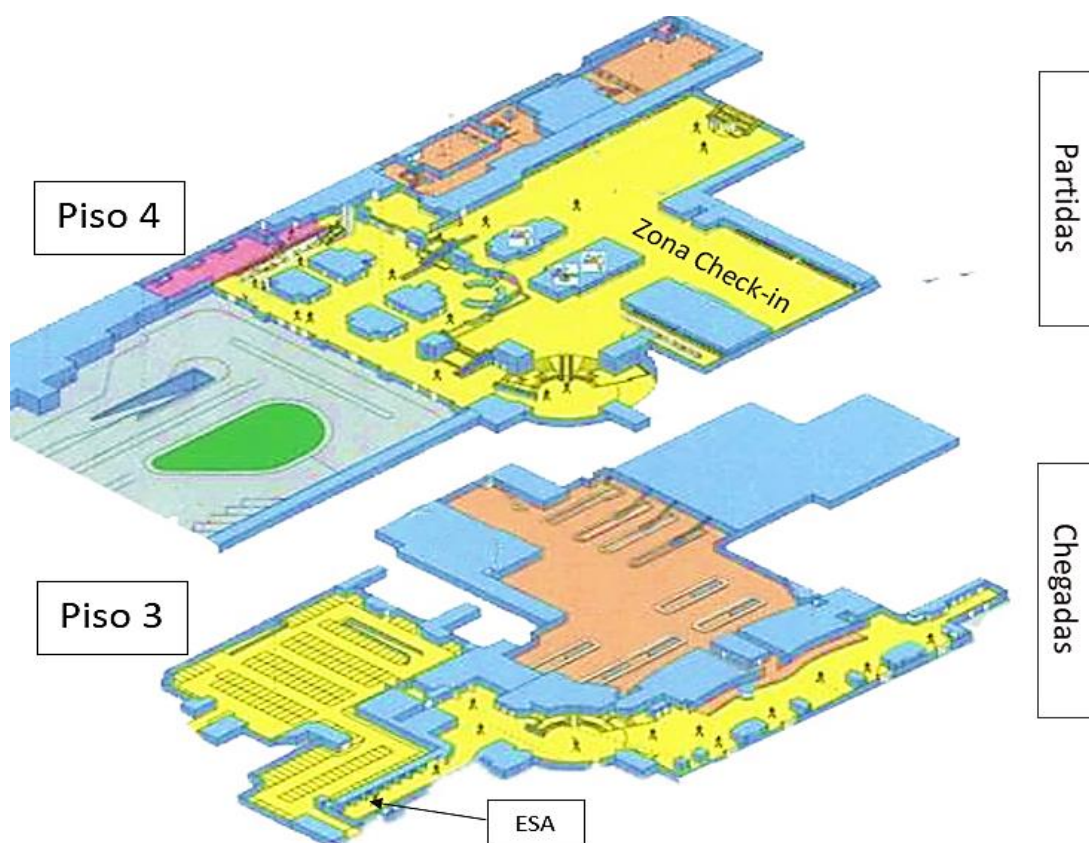
International Civil Aviation Organization - É uma agência especializada da ONU, que gere a administração e aplicação da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, também conhecida como Convenção de Chicago (assinada a 7 de dezembro de 1944). Retrieved from <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>.

Navegação Aérea de Portugal – É uma empresa pública nacional, dotada de autonomia administrativa, que tem como missão assegurar o controlo e gestão do tráfego aéreo português. Retrieved from <https://www.nav.pt/nav/quem-somos/miss%C3%A3o>.

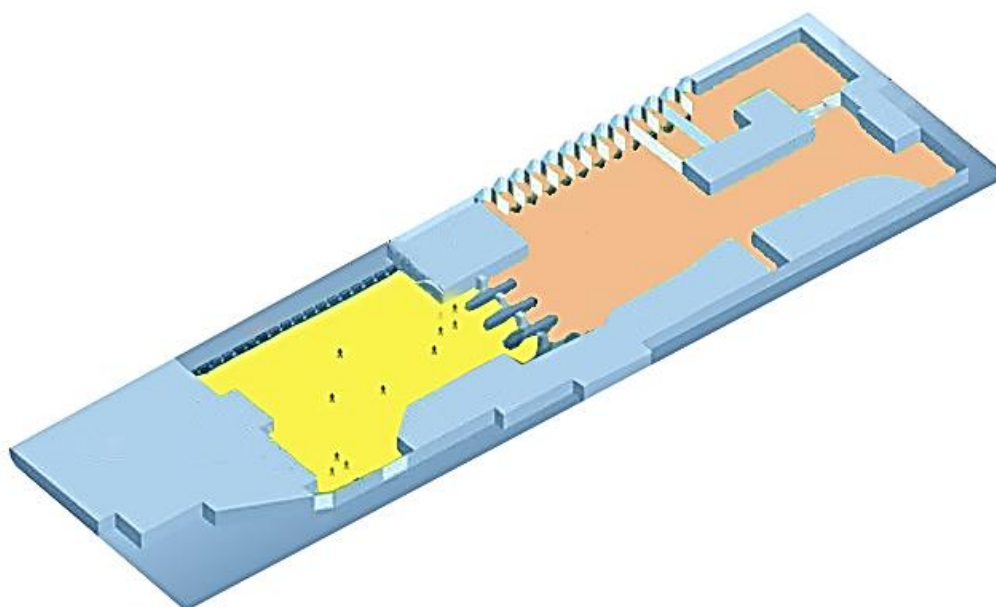
Transportation Security Administration – É uma agência do DHS, que foi criada dois meses depois dos ataques de 11 de setembro de 2001, com o objetivo de prever situações semelhantes. A TSA tem assim como objetivo a proteção dos sistemas de transportes, garantindo a liberdade e segurança dos mesmos. Retrieved from <https://www.tsa.gov/about/tsa-mission>.


APÊNDICE III – Representação gráfica do território de estudo

TERMINAL 1



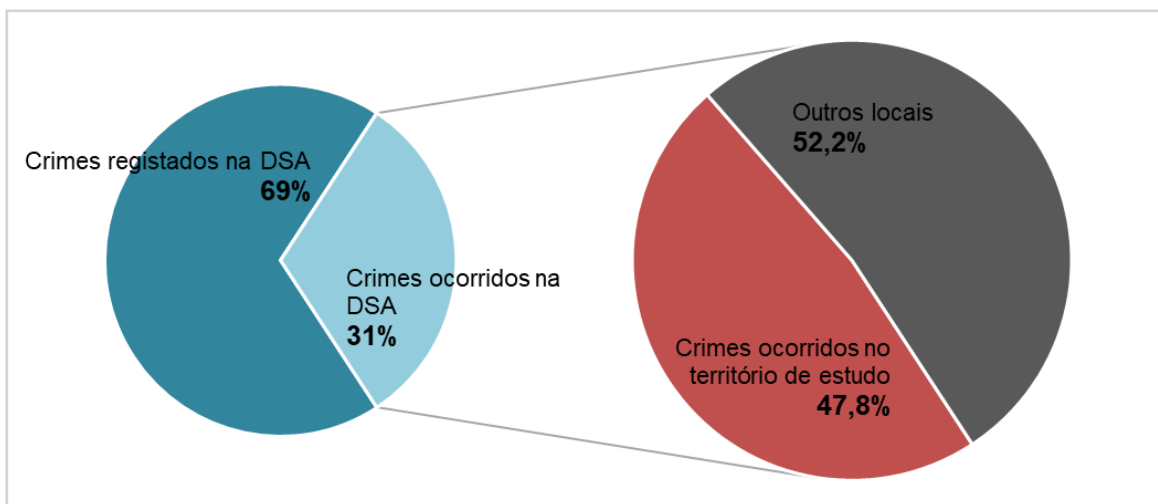
TERMINAL 2



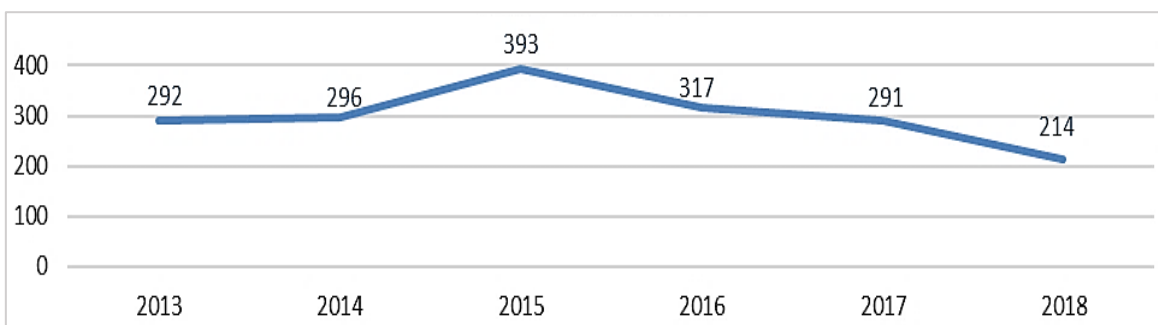
 Território de estudo - Zonas públicas

APÊNDICE IV – Análise da criminalidade registada no território de estudo

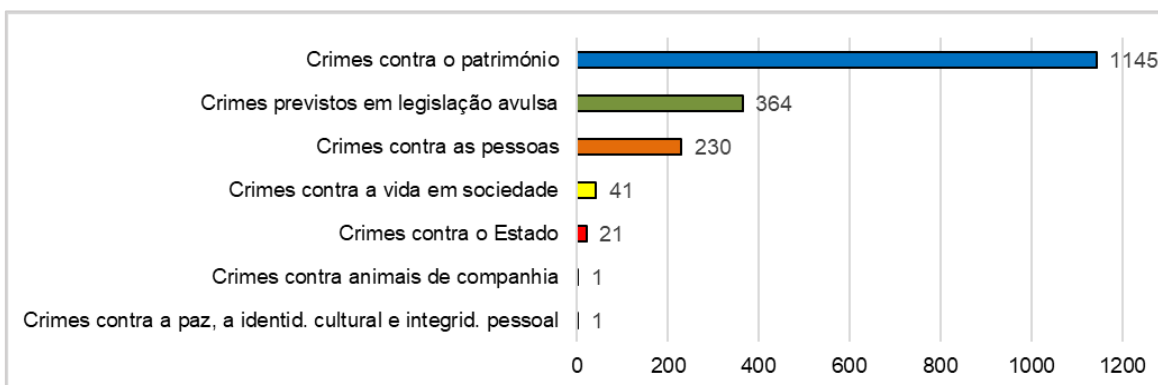
Representatividade da criminalidade analisada



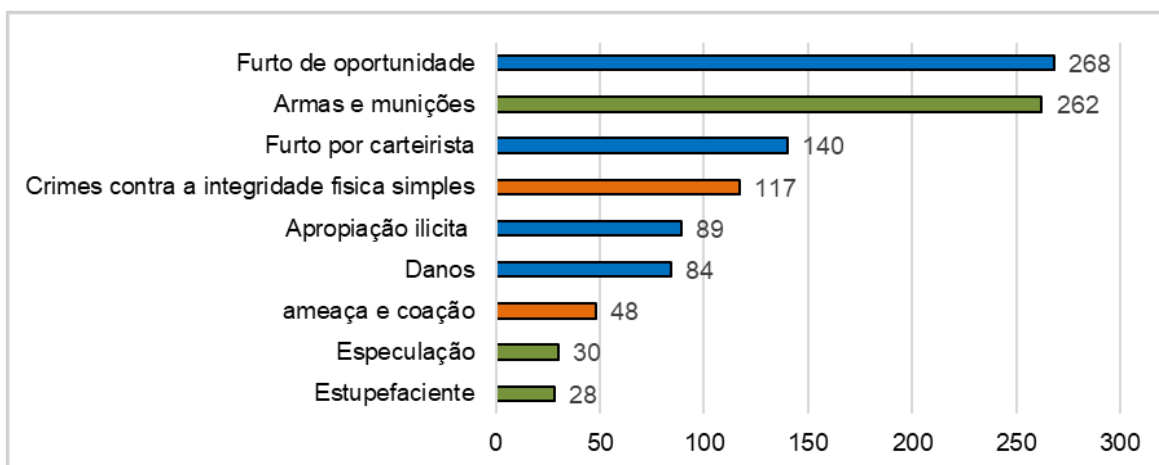
Evolução da criminalidade no território de estudo



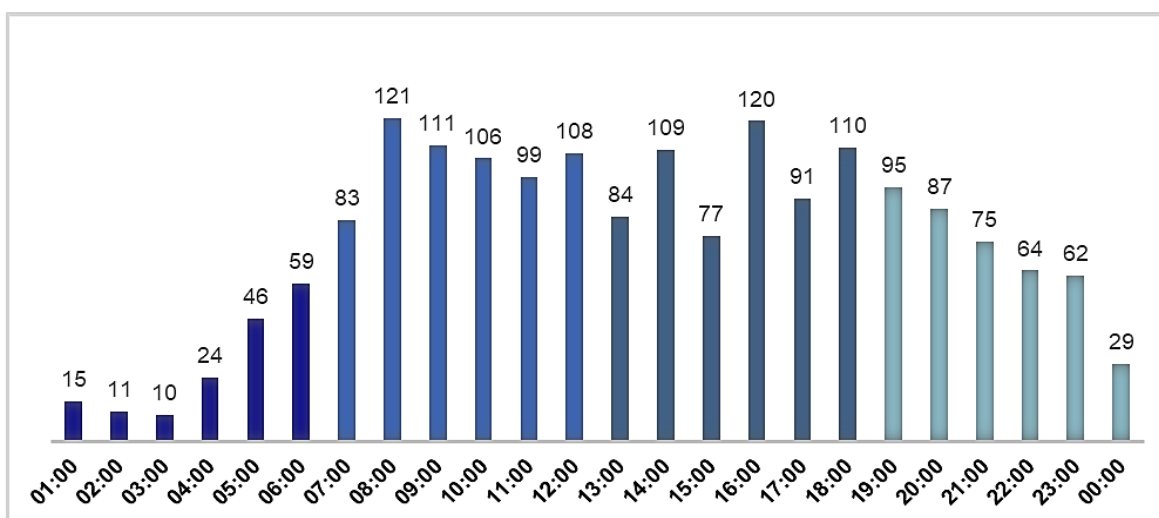
Distribuição da tipologia de crimes no território de estudo



Distribuição do subtipo de crimes no território de estudo



Distribuição horária dos crimes ocorridos no território de estudo por turnos de patrulha



Características dos (suspeitos) autores dos crimes cometidos no território de estudo

Nacionalidade		Faixa etária		Género	
Ásia	3,4%	Menores de 16 ²	1,1%	Masculino	75,5%
África	18,3%	Entre os 16 e os 25	16%	Feminino	24,5%
América do Sul	5,7%	Entre os 26 e os 35	25,7%		
América do Norte	2,3%	Entre os 36 e os 45	25,7%		
América Central	0,3%	Entre os 46 e os 55	20,5%		
Oceânia	0,3%	Entre os 56 e os 65	7,5%		
Europa ¹	17,3%	Mais de 65	3,5%		
Portugal	52,2%				

Nota: ¹ Sem contar com Portugal. ² Nestes casos falamos de prática de factos ilícitos, e não de crimes.

APÊNDICE V - Descrição sumária dos ataques considerados no Estudo 2

18/01/2001 Holanda – Aeroporto de Schipol²³

Duas explosões no aeroporto de Schipol, em Amesterdão, interromperam os serviços desse mesmo aeroporto. A causa das explosões é desconhecida, tendo resultado da colocação de dois engenhos explosivos numa casa de banho na zona das partidas. A maior parte do aeroporto foi evacuado.

27/07/2001 Espanha – Aeroporto de Málaga²⁴

Um alerta telefónico da ETA (grupo separatista do País Basco), levou as autoridades policiais a um carro-bomba, que se encontrava no aeroporto de Málaga.

Após muitas horas a bomba foi desativada, e não se registaram quaisquer baixas humanas, ou danos materiais.

02/08/2001 Reino Unido – Aeroporto Internacional de Belfast (Irlanda do Norte)²⁵

Um alerta telefónico de um desconhecido, que afirmava pertencer ao RIRA (grupo paramilitar Irlandês), levou as autoridades a um carro-bomba no aeroporto de Belfast.

A bomba foi desativada, e não se registaram quaisquer baixas humanas, ou danos materiais.

27/08/2001 Espanha – Aeroporto Internacional de Madrid²⁶

Um carro-bomba explodiu no parque de estacionamento do Aeroporto de Madrid, sendo que o ataque foi reclamado pela ETA.

Uma vez que as autoridades tinham recebido um aviso, o parque foi evacuado a tempo, não resultando das explosões baixas humanas ou feridos, apenas danos materiais: mais de 100 viaturas ficaram danificadas ou destruídas; resultaram sérios danos na infraestrutura referente ao parque de estacionamento.

22/12/2001 França – Paris²⁷

Durante o voo 63 da *American Airlines*, que partiu do Aeroporto de Paris, Richard Reid tentou detonar explosivos que se encontravam colocados nos seus sapatos.

²³ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200101180004>.

²⁴ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200107270005>.

²⁵ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200108020004>.

²⁶ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200108270009>.

²⁷ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200112220002>.

Depois de várias tentativas falhadas de iniciar a detonação através de um fósforo, derivado do cheiro a enxofre, o suspeito foi detetado. Dois médicos a bordo sedaram Reid, até a aterragem do avião em Boston.

O avião continha 185 passageiros, e 12 tripulantes, os quais foram na sua totalidade removidos em segurança.

14/12/2002 Itália – Aeroporto de Malpensa (Milão)²⁸

Uma encomenda armadilhada com uma bomba, foi enviada para o aeroporto de Malpensa, em Milão. A bomba encontrava-se escondida num livro, tendo sido desativada em segurança, não resultando das explosões baixas humanas ou feridos, ou quaisquer danos materiais.

As autoridades italianas suspeitam que a encomenda foi enviada por um grupo anarquista italiano.

04/06/2003 Bélgica – Aeroporto de Oostende (Bruxelas)²⁹

Desconhecidos enviaram para o aeroporto de Oostende envelopes que continham no seu interior químicos (difencilcloroarsina).

Não houve registo de nenhum incidente resultante desse ataque.

27/07/2003 Espanha – Aeroporto de Santander³⁰

Um aviso anónimo levou as autoridades a detetarem um carro bomba, estacionado no exterior da entrada principal do aeroporto de Santander. A ETA declarou posteriormente a autoria do ataque.

O aviso prévio permitiu à polícia a evacuação da área, não resultando baixas humanas da explosão, apenas danos materiais: vários carros ficaram danificados/destruídos; resultaram danos na fachada principal.

24/08/2004 Rússia – Moscovo³¹

Após enviar um alerta de socorro de sequestro, o avião do voo da *Sibir Airlines*, que descolou do aeroporto de Rostov-on-Don, com destino a Sochi, caiu do radar, tendo-se despenhado a 800 quilómetros do sul de Moscovo.

Todos os tripulantes e passageiros que se encontravam dentro do avião morreram, totalizando 46 mortes deste ataque.

²⁸ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200212140001>.

²⁹ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200306040008>.

³⁰ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200307270003>.

³¹ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200408240001>.

Mais tarde, um outro avião com destino a Volgograd, que descolou do mesmo aeroporto 55 minutos depois, despenhou-se a cerca de 120 quilômetros do sul de Moscovo, matando todas as 44 pessoas a bordo.

10/06/2005 Espanha – Aeroporto de Zaragoza³²

Após uma chamada telefónica da ETA para um jornal diário, foi detonada uma bomba a 300 metros do Aeroporto de Zaragoza, sendo que outras bombas foram posteriormente encontradas nas proximidades, tendo sido desativadas pela polícia.

Da explosão não resultaram quaisquer danos no aeroporto, nem vítimas. Contudo, como medida de segurança, as autoridades encerram o aeroporto.

14/04/2006 França – Aeroporto de Biarritz-Parme (Bayonne)³³

Após um telefonema anónimo, a polícia detetou um IED no aeroporto de Biarritz-Parme, não resultando do ataque quaisquer baixas humanas ou danos materiais.

30/12/2006 Espanha – Aeroporto de Madrid³⁴

Uma explosão de uma bomba no parque de estacionamento do aeroporto de Madrid, resultou na morte de duas pessoas, sendo que 12 ficaram feridas.

A responsabilidade do ataque foi mais tarde reclamada pela ETA.

30/06/2007 Reino Unido – Aeroporto de Glasgow (Escócia)³⁵

Um veículo que transportava bilhas de gasolina, foi abarroadado por outra viatura. Os autores do ataque foram dois indivíduos suspeitos de pertencerem à Al-Qaeda, tendo ambos sido detidos na sequência do ataque.

Um dos atacantes, Bilal Abdulla, acabou por morrer três dias depois devido às queimaduras resultantes do ataque. Do incidente, resultaram ainda dois feridos, um polícia, e um civil.

29/07/2010 Rússia – Aeroporto de Domodedovo³⁶

Um homem de 39 anos, Magomed Patiev, fez 105 passageiros como reféns durante duas horas, após o avião aterrar no aeroporto de Domodedovo.

³² Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtid=200506100002>.

³³ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtid=200604140030>.

³⁴ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtid=200612300002>.

³⁵ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtid=200706300003>.

³⁶ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtid=201007290002>.

Após uma intervenção policial bem-sucedida, o sequestrador foi interceptado e detido, sendo que todos os passageiros foram retirados em segurança.

29/10/2010 Reino Unido – Aeroporto de East Midlands (Inglaterra)³⁷

Mediante um alerta dos Serviços de *Intelligence* Sauditas da existência de pacotes que continham engenhos explosivos, a bordo do voo 232/UPS, a polícia britânica realizou uma busca ao avião, após este ter alterado a sua rota e aterrar no aeroporto de East Midlands.

Desta busca foi encontrado um IED escondido dentro de um cartucho de uma impressora, tendo sido posteriormente desativado em segurança, não resultando quaisquer incidentes deste ataque.

05/01/2011 Noruega – Ullensaker³⁸

Um indivíduo turco invadiu a cabine de um avião da *Turkish Airlines*, que tinha partido do Aeroporto de Oslo, em direção à Turquia. O indivíduo exigiu que o avião retornasse a Oslo, exibindo um engenho explosivo.

Os passageiros a bordo acabaram por dominar o sequestrador, tendo-se verificado posteriormente que o alegado engenho explosivo era falso.

O avião aterrou em segurança em Istambul, não resultando quaisquer outros incidentes deste ataque.

24/01/2011 França – Aeroporto de Roissy en France (Paris)³⁹

Uma mala abandonada levantou um alerta no aeroporto de Roissy en France, por suspeita de bomba. Após confirmadas as suspeitas, o IED foi desativado em segurança, sendo que não resultaram quaisquer baixas humanas, ou feridos, ou quaisquer danos materiais.

24/01/2011 Rússia – Aeroporto de Domodedovo (Moscou)⁴⁰

Um bombista suicida fez-se explodir na área de chegadas do aeroporto de Domodedovo, resultando em 38 mortes, 168 feridos, e múltiplos danos materiais.

O atacante foi identificado como Magomed Yevloyev, de 20 anos, nacionalidade russa.

³⁷ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtid=201010290009>.

³⁸ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtid=201101050005>.

³⁹ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtid=201101240015>.

⁴⁰ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtid=201101240016>.

07/02/2014 Ucrânia – Kharkiv⁴¹

Um indivíduo de nome Artem Hozlov, tentou, sem sucesso, sequestrar um avião na cidade de Kharkiv, e desviá-lo para Sochi, na Rússia.

O avião acabou por aterrar em segurança em Instambul. Mais tarde o indivíduo acabou por revindicar a responsabilidade do ataque, protestando contra o presidente Viktor Yanukovyvh.

26/05/2014 Ucrânia – Aeroporto Sergei Prokofiev (Donetsk)⁴²

O Aeroporto Sergei Prokofiev foi atacado por um grupo de indivíduos armados, tendo causado 40 mortos, sendo que um número desconhecido de pessoas ficaram feridas.

Ainda que o ataque não tenha sido revindicado, a autoria foi atribuída à República Popular de Donetsk.

09/06/2014 Ucrânia – Aeroporto Internacional de Luhansk⁴³

Atacantes abriram fogo no aeroporto Internacional de Luhansk, sendo que não resultaram quaisquer feridos ou mortos deste ataque.

Ainda que o ataque não tenha sido revindicado, fontes suspeitaram que República Popular de Luhansk estava envolvida no ataque.

10/06/2014 Ucrânia – Aeroporto Internacional de Luhansk⁴⁴

Atacantes, adotando posições militares, abriram fogo no aeródromo do aeroporto Internacional de Luhansk, sendo que não resultaram quaisquer feridos ou mortos deste ataque.

Ainda que o ataque não tenha sido revindicado, fontes suspeitaram que República Popular de Luhansk estava envolvida no ataque.

17/07/2014 Ucrânia – Hrabove⁴⁵

Os atacantes lançaram um míssil terra-ar sob o avião do voo MH17 (Malaysia Airlines), que partiu de Amesterdão, para Kuala Lumpur (em Hrabove). Do ataque resultaram cerca de 298 mortes.

⁴¹ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201402070032>.

⁴² Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201405260021>.

⁴³ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201406090072>.

⁴⁴ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201406100058>.

⁴⁵ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201407170031>.

Ainda que a República Popular de Donetsk tenha reivindicado o ataque, as autoridades questionaram a veracidade desta afirmação, suspeitando que a autoria do ataque fosse do exército russo.

22/03/2016 Bélgica – Aeroporto de Bruxelas⁴⁶

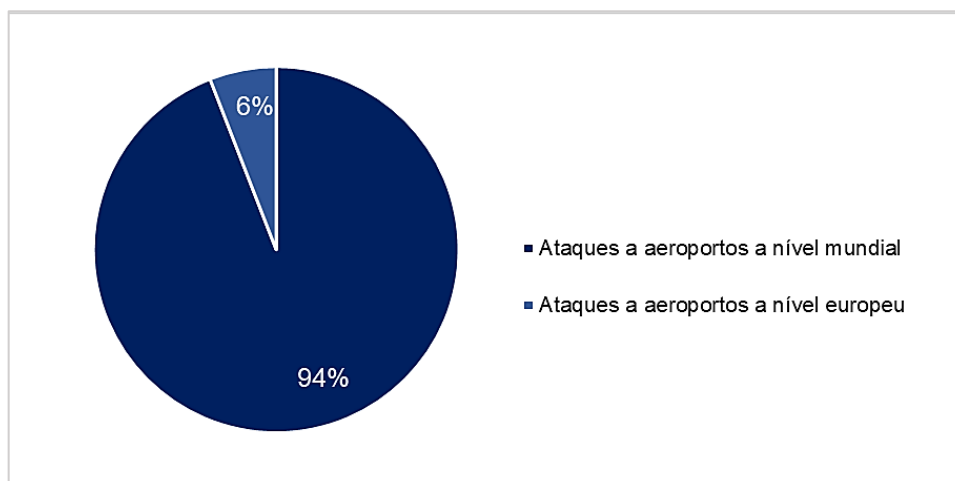
Dois bombistas suicidas fizeram-se explodir junto ao balcão de check-in do Aeroporto de Bruxelas. A par destes incidentes, um terceiro engenho explosivo foi descoberto no aeroporto e desativado em segurança.

Deste ataque resultaram 16 mortos (mais os dois bombistas) e mais de 300 feridos. O ataque foi reivindicado pelo Estado Islâmico do Iraque e do Levante (ISIL).

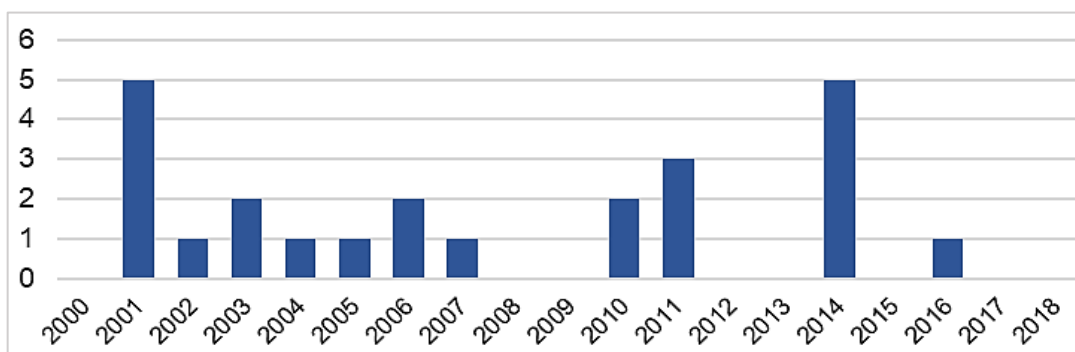
⁴⁶ Retrieved from <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtid=201603220001>.

APÊNDICE VI – Análise dos ataques terroristas a aeroportos europeus

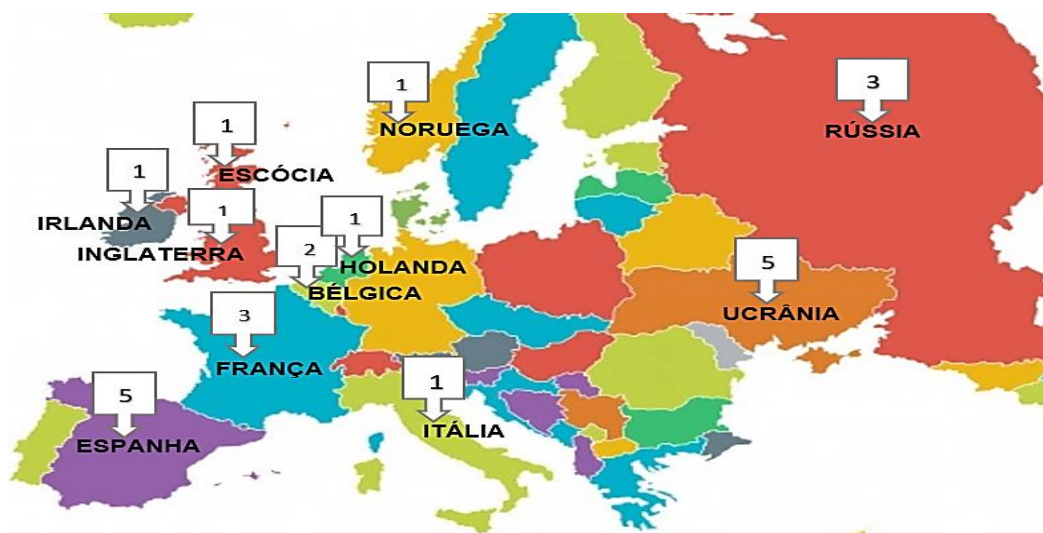
Representatividade dos ataques analisados



Distribuição dos ataques a aeroportos europeus por ano



Distribuição geográfica dos ataques a aeroportos europeus



Análise das zonas específicas dos ataques a aeroportos europeus

Lado terra		Lado ar
Zonas públicas da aerogare	Outros	
Zona de <i>check-in</i>	Parque de estacionamento	Avião
Zona de chegadas	Imediações do aeroporto (a 300 m)	Aeródromo
Zona de partidas		
Terminal aeroportuário		
Entrada principal da aerogare		

Análise dos ataques bem-sucedidos a aeroportos europeus

Lado Terra ≈ 71,4%					Lado ar ≈ 28,6%				
País	Local	A.P. ¹	Mortos	Feridos	País	Local	A.P.	Mortos	Feridos
Bélgica	Zona de check-in		18	135	Ucrânia	Avião		298	0
Ucrânia	-- ²		0	0	Ucrânia	Aeródromo		0	0
Ucrânia	--		40	--	Rússia	Avião		0	0
Rússia	Zona de chegadas		38	168	Rússia	Avião		90	0
R.U.	--		1	2					
Espanha	Parque de estacionamento		2	12					
Espanha	Exterior do aeroporto	x	0	0					
Espanha	Entrada da aerogare	x	0	0					
Espanha	Parque de estacionamento	x	0	0					
Holanda	Zona de partidas		0	3					

Nota: ¹Alerta prévio. ²Desconhecido.

Características dos ataques a aeroportos europeus

Tipo de ataque	%	Modus Operandi	%
Ataque com explosivos	58,3	Engenho explosivo colocado num carro estático	28,6
		Bombista suicida	14,9
		Engenho explosivo dentro de uma encomenda enviada	7,1
		IED	8,6
		Detonação de engenhos explosivos previamente colocados	21,4
Ataque armado	16,7	Active shooter	25
		Utilização de mísseis antiaéreos	75
Ataque químico	4,2	Envio de envelopes com químicos	100
Ataque não armado	4,2	Abalroamento de veículo de transporte de gasolina	100
Hijacking	16,7	Desconhecido	

APÊNDICE VII – Grelha categorial do Estudo 3

PRÉ CATEGORIA A – “RISCO”: Nesta pré-categoria insere-se toda a informação referente ao risco (excetuando comportamentos de risco).

Categoria A.1 – “Perceção do risco”: Nesta categoria inserem-se as u.r. referentes à perceção do risco, quer de uma perspetiva experiencial, como de uma perspetiva analítica.
Ex.: (u.r A.1_55) “é uma temática que põe em risco uma infraestrutura como o aeroporto”

PRÉ-CATEGORIA B – “AMEAÇA”: Nesta pré-categoria insere-se toda a informação relativa às ameaças associadas à aerogare.

Categoria B.1 – “Desordem pública”: Nesta categoria inserem-se as u.r. referentes a alterações da ordem no interior da aerogare.

Subcategoria B.1.1 – “Descrição da ameaça”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que descrevem situações de desordem.

Ex.: (u.r. B.1.1_38) “as pessoas não percebem, ficam sem soluções, e há uma escalada da insatisfação, com potencial alteração da ordem pública”

Subcategoria B.1.2 – “Condutas desordeiras”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que descrevem condutas desordeiras que poderão estar na origem de alterações da ordem.

Ex.: (u.r. B.1.2._42) “são indivíduos alienados, são pessoas alcoolizadas”

Subcategoria B.1.3 – “Motivos”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que descrevem situações que poderão estar na origem de alterações da ordem.

Ex.: (u.r. B.1.3._203) “há pequenas alterações da ordem quando os voos são cancelados”

Categoria B.2 – “Crime”: Nesta categoria inserem-se as u.r. referente à ameaça criminal.

Subcategoria B.2.1 – “Furto”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. relativas ao crime de furto.

Ex.: (u.r. B.2.1_27) “os furtos são uma problemática nestes meios concentrados”

Subcategoria B.2.2 – “Tráfico”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. relativas ao crime de tráfico.

Ex.: (u.r. B.2.2_249) “utilização dos aeroportos para tráfico”

Subcategoria B.2.3 – “Outros crimes”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que indicam tipologias de crimes não enquadráveis nas categorias anteriores.

Ex.: (u.r. B.2.3_161) “temos um flagelo aqui no aeroporto que é a especulação, pelos taxistas”

Categoria B.3 – “Insider threat”: Nesta categoria inserem-se as u.r. referentes à ameaça interna.

Subcategoria B.3.1 – “Descrição da ameaça”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que descrevem a ameaça interna.

Ex.: (u.r. B.3.1_69) “ilícitos criminais cometidos por funcionários do aeroporto”.

Subcategoria B.3.2 – “Insider hostil”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. relativas a funcionários do aeroporto com intenções maliciosas, que se constituem como uma ameaça.

Ex.: (u.r. B.3.2_201) “funcionários que têm uma intenção de concretizar a ameaça”

Subcategoria B.3.3 – “Insider complacente”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. relativas a funcionários do aeroporto, sem intenções maliciosas, que se constituem como uma ameaça.

Ex.: (u.r. B.3.3_199) “há muitos procedimentos de segurança que o staff não cumpre”

Categoria B.4 – “Terrorismo”: Nesta categoria inserem-se as u.r. referentes à ameaça terrorista.

Subcategoria B.4.1 – “Descrição da ameaça”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que descrevem a ameaça terrorista.

Ex.: (u.r. B.4.1_194) “é uma ameaça que está sempre subjacente, mas que dificilmente nós conseguimos evitar a concretização do ataque”

Subcategoria B.4.2 – “Modus Operandi”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que descrevem os métodos usados nos ataques terroristas.

Ex.: (u.r. B.4.2_222) “colocar algum explosivo num veículo”

PRÉ CATEGORIA C – “ALVO”: Nesta pré-categoria insere-se toda a informação relativa ao Aeroporto de Lisboa na qualidade de alvo.

Categoria C.1 – “Características”: Nesta categoria inserem-se as u.r. que caracterizam o Aeroporto de Lisboa enquanto potencial alvo.

Ex.: (u.r. C.1_74) “nós temos um aeroporto em pleno coração da capital”

Categoria C.2 – “Alvos específicos”: Nesta categoria inserem-se as u.r. referentes a alvos específicos, associados ao Aeroporto de Lisboa.

Subcategoria C.2.1 – “Pessoas”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que se referem às pessoas enquanto alvo.

Ex.: (u.r. C.2.1_267) “pode comprometer a segurança de pessoas”

Subcategoria C.2.2 – “Serviços”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que se referem aos serviços prestados no aeroporto enquanto alvo.

Ex.: (u.r. C.2.2_208) “pode causar a interrupção de algum serviço”

Subcategoria C.2.3 – “Infraestrutura”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que se referem à infraestrutura (do ponto de vista físico) enquanto alvo.

Ex.: (u.r. C.2.3_222) “a explosão irá afetar toda a infraestrutura”

Subcategoria C.2.4 – “Lado terra”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que se referem à área correspondente ao lado terra como alvo.

Ex.: (u.r. C.2.4_265) “a área mais vulnerável diria que é a parte terra”

Subcategoria C.2.5 – “Área pública”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que se referem às zonas públicas como alvo.

Ex.: (u.r. C.2.5_32) “A prioridade é sempre áreas públicas”

Subcategoria C.2.6 – “Aerogare”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que se referem à aerogare enquanto alvo.

Ex.: (u.r.C.2.6_49) “no interior da aerogare não é fácil”

Subcategoria C.2.7 – “Zona de check-in”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que se referem à zona de check-in enquanto alvo.

Ex.: (u.r. C.2.7_28) “qualquer atentado agora, historicamente, acontece nomeadamente nas zonas do check-in”

Subcategoria C.2.8 – “Zona de chegadas”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que se referem à zona de chegadas enquanto alvo.

Ex.: (u.r. C.2.8_86) “um dos locais mais vulneráveis é a zona de chegadas”

Subcategoria C.2.9 – “Zona de partidas”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que se referem à zona de partidas enquanto alvo.

Ex.: (u.r.C.2.9_53) “nas partidas vê-se sempre polícia”

PRÉ-CATEGORIA D – “VULNERABILIDADES”: Nesta pré-categoria insere-se toda a informação relativa às vulnerabilidades do Aeroporto de Lisboa.

Categoria D.1 – “Infraestrutura”: Nesta categoria inserem-se as u.r. referentes a vulnerabilidades que decorrem da infraestrutura (do ponto de vista físico).

Ex.: (u.r. D.1_222) “não houve uma separação entre a zona de estacionamento e a própria aerogare”

Categoria D.2 – “Concentração de pessoas”: Nesta categoria inserem-se as u.r. referentes a vulnerabilidades que decorrem de grandes aglomerados de pessoas.

Ex.: (u.r. D.2_167) “há muita gente, o aglomerado de pessoas faz com que facilite a vida aos criminosos”

Categoria D.3 – “Fator segurança”: Nesta categoria inserem-se as u.r. referentes a vulnerabilidades que decorrem da falta e/ou falha nas medidas de segurança.

Ex.: (u.r. D.3_165) “uma das grandes vulnerabilidades dessa zona é falta de controlo de acessos”

Categoria D.4. – “Impacto”: Nesta categoria inserem-se as u.r. referentes a vulnerabilidades que decorrem do valor do alvo.

Subcategoria D.4.1 – “Socioeconómico”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes ao impacto socioeconómico do Aeroporto de Lisboa.

Ex.: (u.r. D.4.1_14) “associam-se fatores económicos e sociais que colocam em risco a governabilidade”

Subcategoria D.4.2 – “Mediático”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes ao mediatismo associado ao Aeroporto de Lisboa.

Ex.: (u.r. D.4.2_164) “um atentado num aeroporto cria logo um impacto muito maior a nível da comunicação dos média”

PRÉ-CATEGORIA E – “MEDIDAS DE SEGURANÇA”: Nesta pré categoria encontra-se toda a informação relativa a medidas de segurança associadas ao Aeroporto de Lisboa.

Categoria E.1 – “Que existem”: Nesta categoria inserem-se as u.r. que se referem a medidas de segurança adotadas.

Ex.: (u.r. E.1_32) “barreiras físicas, como colocação de viaturas policiais em pontos estratégicos”

Categoria E.2 – “Que deveriam existir”: Nesta categoria inserem-se as u.r. que se referem a medidas de segurança que não existem no Aeroporto de Lisboa, mas que poderiam contribuir para o reforço da segurança do espaço.

Ex.: (u.r. E.2_224) “o espaço não deveria estar aberto ao público”

Categoria E.3 – “Presença policial”: Nesta categoria inserem-se as u.r. que se referem à visibilidade policial como medida de segurança.

Ex.: (u.r. E.3_52) “está sempre com presença policial, ou seja, muito dificilmente temos um roubo”

Categoria E.4 – “CCTV”: Nesta categoria inserem-se as u.r. que se referem ao sistema de CCTV do Aeroporto de Lisboa.

Subcategoria E.4.1 – “Características”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que referem características físicas e/ou tecnológicas do sistema.

Ex.: (u.r. E.4.1_134) “o aeroporto de lisboa tem quase duas mil camaras”

Subcategoria E.4.2 – “Utilidade”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes à utilidade do sistema enquanto medida de segurança.

Ex.: (u.r. E.4.2_136) “toda a polícia deveria estar dotada deste tipo de equipamento, até mesmo nas cidades, porque isto é fundamental para prevenção”

PRÉ-CATEGORIA F – “COMPORTEMENTOS”: Nesta pré categoria encontra-se toda a informação relativa aos comportamentos adotados pelos utilizadores do aeroporto.

Categoria F.1 – “Comportamentos normais”: Nesta categoria inserem-se as u.r. relativas aos comportamentos normais das pessoas que circulam na aerogare.

Ex.: (u.r. F.1_91) “espero ver uma pessoa a tentar ver o familiar, o amigo, etc., que vai sair da alfandega”

Categoria F.2 – “Comportamentos de risco”: Nesta categoria inserem-se as u.r. referentes aos comportamentos de risco associados ao aeroporto.

Subcategoria F.2.1 – “Definição conceptual”: Nesta categoria inserem-se as u.r. que definam o conceito de comportamento de risco no contexto aeroportuário.

Ex.: (u.r. F.2.1_228) “é qualquer comportamento que indique que a pessoa vai cometer algum ilícito”

Subcategoria F.2.2 – “Quais”: Nesta categoria inserem-se as u.r. que indicam comportamentos de risco associados ao aeroporto.

Ex.: (u.r. F.2.2_18) “circular num aeroporto sem intenção de viajar”

PRÉ CATEGORIA G – “INDICADORES DE RISCO”: Nesta pré categoria encontra-se toda a informação relativa aos sinais que alertam para uma possível ameaça.

Categoria G.1 – “Nas pessoas”: Nesta categoria inserem-se as u.r. relativas a indicadores relativos às pessoas

Subcategoria G.1.1 – “Sinais atípicos”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. relativas a sinais situacionais, ou que decorrem de ações instintivas, ou não controladas dos indivíduos

Ex.: (u.r. G.1.1_97) “estar totalmente fora do contexto do local onde ela está”

Subcategoria G.1.2 – “Indumentária”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes a sinais que decorrem da indumentária das pessoas que circulam na aerogare.

Ex.: (u.r. G.1.2_95) “estamos no verão e a pessoa está toda encasacada”

Subcategoria G.1.3 – “Aparência”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes a sinais na aparência das pessoas que circulam na aerogare.

Ex.: (u.r. G.1.3_68) “uma pessoa que mude, por exemplo, totalmente de aparência, visual”

Subcategoria G.1.4 – “Estrato social”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes ao estrato social das pessoas que circulam na aerogare.

Ex.: (u.r. G.1.4_171) “temos algumas situações com sem abrigos”

Subcategoria G.1.5 – “Ação”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. relativas a sinais que decorrem das ações intencionais dos indivíduos.

Ex.: (u.r. G.1.5_99) “alguém que esteja a tirar fotografias ao teto do aeroporto, ou a um pilar”

Categoria G.2 – “Objetos suspeitos”: Nesta categoria inserem-se as u.r. relativas a objetos que possam representar uma ameaça ao aeroporto.

Ex.: (u.r. G.2_19) “uma bagagem abandonada em qualquer local num aeroporto”

PRÉ-CATEGORIA H – “POLÍCIA”: Nesta pré categoria encontra-se toda a informação relativa ao papel da PSP na segurança aeroportuária.

Categoria H.1 – “Competências”: Nesta categoria inserem-se as u.r. referentes às competências da PSP no âmbito da segurança do Aeroporto de Lisboa.

Ex.: (u.r. H.1_285) “a PSP a este nível tem um papel relevante, porque somos responsáveis pela segurança dos aeroportos em Portugal”

Categoria H.2 – “Atuação policial”: Nesta categoria inserem-se as u.r. referentes à atuação policial no interior da aerogare (excetuando as atuações face a comportamentos suspeitos).

Subcategoria H.2.1 – “Tipo de policiamento”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. relativas aos tipos de policiamentos adotados.

Ex.: (u.r. H.2.1_84) “depois temos a vertente mais musculada e o policiamento de visibilidade”

Subcategoria H.2.2 – “Descrição do fardamento”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes à (des)caracterização dos polícias.

Ex.: (u.r. H.2.2_106) “um elemento à civil, e dois elementos fardados”

Subcategoria H.2.3. – “Descrição da atuação policial”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que descrevem atuações policiais.

Ex.: (u.r. H.2.3_188) “existiram situações em que nós detivemos o indivíduo em flagrante delito”

Categoria H.3 – “Cultura de segurança”: Nesta categoria inserem-se as u.r. relativas a fatores que contribuem para a formação da cultura de segurança.

Subcategoria H.3.1 – “Formação”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes à formação dada aos polícias que desempenham funções no aeroporto.

Ex.: (u.r. H.3.1_243) “o nosso pessoal tem formação, tem certificação, há sempre formação continua”

Subcategoria H.3.2 – “Cooperação interna”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. relativas à cooperação no seio da PSP.

Ex.: (u.r. H.3.2_34) “esse policiamento é feito ou pelo CI, ou pelas EIR, que vêm reforçar”

Subcategoria H.3.3 – “Cooperação externa”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. relativas à cooperação da PSP com outras polícias/entidades.

Ex.: (u.r. H.3.3_298) “a PSP participa numa rede informal de polícias com competências nos aeroportos, que é a Airpol”

Subcategoria H.3.4 – “Procedimentos internos”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes a procedimentos internos relativos à segurança aeroportuária.

Ex.: (u.r. H.3.4_275) “deve haver um protocolo de atuação estabelecido”

Subcategoria H.3.5 – “Experiência profissional”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes à experiência profissional dos polícias.

Ex: (u.r. H.3.5_114) “muitos deles às vezes, pela experiência do pessoal, têm NPE (apresentações em tribunal) por cumprir”

Categoria H.4 – “Técnicas de deteção de comportamentos de risco”: Nesta categoria inserem-se as u.r. relativas às técnicas associadas à deteção de comportamentos suspeitos.

Subcategoria H.4.1 – “Profiling”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes ao *profiling*.

Ex.: (u.r. H.4.1_219) “passamos a implementar mais operações de *profiling*”

Subcategoria H.4.2 – “Behaviour detection”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes ao *behaviour detection*.

Ex.: (u.r. H.4.2_101) “O *behaviour detection* é o que o nome expressa, a deteção de comportamentos suspeitos”

Subcategoria H.4.3 – “Spotting”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes ao *spotting*.

Ex.: (u.r. H.4.3_104) “temos a vertente à qual chamamos o *spotting*”

Categoria H.5 – “Atuação policial face a comportamentos suspeitos”: Nesta categoria inserem-se as u.r. relativas à atuação policial direcionada para os comportamentos suspeitos.

Subcategoria H.5.1 – “Abordagem”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes à abordagem de pessoas suspeitas.

Ex.: (u.r. H.5.1_92) “é uma pessoa que automaticamente a patrulha aborda”

Subcategoria H.5.2 – “Monotorização”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes à vigilância e acompanhamento de pessoas suspeitas.

Ex.: (u.r. H.5.2_185) “nós vamos à distância vendo os movimentos do individuo”

Categoria H.6 – “Limitações”: Nesta categoria inserem-se as u.r. que indicam limitações/obstáculos à atuação policial.

Ex.: (u.r. H.6_239) “os polícias não conseguem fazer isto por mais de meia hora, porque perdem o foco”

APÊNDICE VIII – Distribuição das u.r. do Estudo 3

Categorias	Entrevista						Total de unidades de registo	
	nº1	nº2	nº3	nº4	nº5	nº6	Σ	%
A	3	2	0	1	0	1	7	1,2
A.1.	3	2	0	1	0	1	7	
B	18	62	4	26	41	35	186	32,3
B.1.	10	18	0	3	11	11	53	
B.1.1.	4	4	0	3	7	7	25	
B.1.2.	1	5	0	0	1	1	8	
B.1.3.	5	9	0	0	3	3	20	
B.2.	6	15	1	18	6	9	55	
B.2.1.	1	12	1	12	5	4	35	
B.2.2.	1	2	0	0	1	3	7	
B.2.3.	4	1	0	6	0	2	13	
B.3.	1	14	0	5	14	8	42	
B.3.1.	1	10	0	5	7	4	27	
B.3.2.	0	4	0	0	1	3	8	
B.3.3.	0	0	0	0	6	1	7	
B.4.	1	15	3	0	10	7	36	
B.4.1.	1	11	1	0	7	5	25	
B.4.2.	0	4	2	0	3	2	11	
C	6	26	1	3	12	10	58	10,1
C.1.	0	5	0	0	0	4	9	
C.2.	6	21	1	3	12	6	49	
C.2.1.	1	0	0	0	1	2	4	
C.2.2.	0	1	0	0	3	1	5	
C.2.3.	0	0	0	0	1	2	3	
C.2.4.	0	0	0	0	0	1	1	
C.2.5.	4	5	0	1	2	0	12	
C.2.6.	0	4	0	0	3	0	7	
C.2.7.	1	5	0	0	0	0	6	
C.2.8.	0	4	1	1	1	0	7	
C.2.9.	0	2	0	1	1	0	4	
D	8	14	0	5	6	1	34	5,9
D.1.	3	1	0	0	2	0	6	
D.2.	1	6	0	2	1	0	10	
D.3.	1	1	0	1	2	1	6	
D.4.	3	6	0	2	1	0	12	
D.4.1.	2	4	0	1	0	0	7	
D.4.2.	1	2	0	1	1	0	5	

Continuação

E	4	18	9	5	5	1	42	
E.1.	0	11	1	0	0	1	13	
E.2.	0	1	0	0	4	0	5	
E.3.	1	6	0	0	0	0	7	7,3
E.4.	3	0	8	2	1	0	14	
E.4.1.	1	0	2	0	0	0	3	
E.4.2.	2	0	6	2	1	0	11	
F	6	10	0	4	9	6	35	
F.1.	0	4	0	1	3	0	8	
F.2.	6	6	0	3	6	6	27	6,1
F.2.1.	3	6	0	1	4	0	14	
F.2.2.	3	0	0	2	2	6	13	
G	1	18	6	10	9	3	47	
G.1.	0	17	5	10	9	2	43	
G.1.1.	0	11	3	0	2	0	16	
G.1.2.	0	3	1	3	1	0	8	
G.1.3.	0	2	0	2	0	0	4	8,2
G.1.4.	0	0	0	3	0	0	3	
G.1.5.	0	1	1	2	6	2	12	
G.2.	1	1	1	0	0	1	4	
H	14	51	11	15	31	44	166	
H.1.	0	1	0	0	0	6	7	
H.2.	4	13	0	3	4	1	25	
H.2.1.	2	5	0	0	0	0	7	
H.2.2.	1	4	0	1	0	0	6	
H.2.3.	1	4	0	2	4	1	12	
H.3.	6	13	2	3	8	25	57	
H.3.1.	3	3	1	1	3	8	19	
H.3.2.	1	4	0	0	2	6	13	
H.3.3.	0	0	0	0	0	5	5	28,9
H.3.4.	2	2	1	0	1	5	11	
H.3.5.	0	4	0	2	2	1	9	
H.4.	3	10	1	0	6	3	23	
H.4.1.	0	0	0	0	2	0	2	
H.4.2.	3	7	1	0	4	3	18	
H.4.3.	0	3	0	0	0	0	3	
H.5.	1	12	5	7	8	4	37	
H.5.1.	1	10	2	3	3	2	21	
H.5.2.	0	2	3	4	5	2	16	
H.6.	0	2	3	2	5	5	17	
							$\Sigma = 575$	$\Sigma = 100\%$

APÊNDICE IX – Grelha categorial do Estudo 4

PRÉ CATEGORIA a – “INDICADORES DE RISCO”: Nesta pré categoria encontra-se toda a informação relativa aos sinais que alertam para uma possível ameaça.

Categoria a.1 – “Nos documentos”: Nesta categoria inserem-se a u.r. referentes a sinais na documentação dos passageiros.

Ex.: (u.r. a.2_86) “bilhete comprado num país diferente do de embarque, ou nacionalidade do passaporte”

Categoria a.2 – “Na aparência”: Nesta categoria inserem-se a u.r. referentes a sinais decorrentes do aspeto físico.

Categoria a.3 – “No comportamento”: Nesta categoria inserem-se as u.r. referentes a sinais comportamentais.

Subcategoria a.3.1 – “Ação”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. relativas a sinais que decorrem de ações intencionais dos indivíduos.

Ex.: (u.r. a.3.1_126) “utilização discreta de aparelhos de captação de imagem”

Subcategoria a.3.2 – “Comunicação”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. relativas a sinais no discurso dos indivíduos.

Ex.: (u.r. a.3.2_75) “voz trémula”.

Subcategoria a.3.3 – “Interações grupais”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. relativas a sinais resultantes da interação entre dois, ou mais indivíduos.

Ex.: (u.r. a.3.3_102) “o passageiro mantém contacto discreto com outros”

Subcategoria a.3.4 – “Alteração de comportamento”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. relativas a sinais decorrentes de alterações no comportamento.

Ex.: (u.r. a.3.4_193) “acessos de raiva inexplicados”

Subcategoria a.3.5 – “Sinais atípicos”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. relativas a sinais situacionais, ou que decorrem de ações instintivas, ou não controladas dos indivíduos

Ex.: (u.r. a.3.5_308) “indivíduo em num estado elevado de ansiedade ou stresse”

Categoria a.4 – “Objetos suspeitos”: Nesta categoria inserem-se as u.r. relativas a objetos que possam representar uma ameaça ao aeroporto.

Ex.: (u.r. a.4_103) “o passageiro possui objetos proibidos, tais como armas, munições, explosivos, etc.”

Categoria a.5 – “Indicadores não relevantes”: Nesta categoria inserem-se as u.r. que indicam indicadores que não se constituem, por si só, como indicadores de risco.

Ex.: (u.r. a.8_307) “classificações demográficas, étnicas ou religiosas”

PRÉ-CATEGORIA b – “TÉCNICA DE DETEÇÃO DE COMPORTAMENTOS SUSPEITOS”: Nesta pré-categoria insere-se toda a informação relativa às técnicas de deteção de comportamentos suspeitos.

Categoria b.1 – “Propósito”: Nesta categoria inserem-se as u.r. relativas aos objetivos das técnicas de deteção de comportamentos suspeitos.

Ex.: (u.r. b.1_4) “dissuadir, prevenir e detetar potenciais ações hostis”

Categoria b.2 “Tarefas associadas”: Nesta categoria inserem-se as u.r. relativas às tarefas específicas associadas à deteção de comportamentos suspeitos

Subcategoria b.2.1 – “Observação”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que descrevem a tarefa relativa à observação.

Ex.: (u.r. b.2.1_229) “observam um grande número de pessoas”

Subcategoria b.2.2 – “Deteção”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que descrevem a tarefa relativa à deteção.

Ex.: (u.r. b.2.2_44) “efetuar o foco em situações que despertam a atenção”

Subcategoria b.2.3 – “Avaliação”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que descrevem a tarefa relativa à avaliação.

Ex.: (u.r. b.2.3_9) “com base na avaliação efetuada sobre qual é a melhor ação/atitude a ter”.

Subcategoria b.2.4 – “Abordagem”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que descrevem a tarefa relativa à abordagem.

Ex.: (u.r. b.2.4_3) “evitar a abordagem baseada em preconceitos”

Subcategoria b.2.5 – “Decisão”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que descrevem a tarefa relativa à decisão.

Ex.: (u.r. b.2.5_279) “as decisões devem ser auxiliadas”

PRÉ CATEGORIA c – “CAPACIDADE DE DETEÇÃO DE COMPORTAMENTOS SUSPEITOS”: Nesta pré-categoria insere-se toda a informação relativa aos fatores associados à capacidade de deteção de comportamentos suspeitos.

Categoria c.1 – “Fatores associados ao bom desempenho”: Nesta categoria inserem-se as u.r. que indiciam fatores críticos para um bom desempenho.

Ex.: (u.r. c.1_50) “obter um campo de visão alargado”

Categoria c.2 – “Características individuais cognitivas”: Nesta categoria inserem-se as u.r. referentes as características cognitivas dos indivíduos que influenciam o seu desempenho.

Subcategoria c.2.1 – “Que facilitam”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que indicam características cognitivas que facilitam o desempenho.

Ex.: (u.r. c.2.1_215) “memória de trabalho”

Subcategoria c.2.2 – “Que dificultam”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que indicam características cognitivas que dificultam o desempenho.

Ex.: (u.r. c.2.2_218) “propensão ao tédio”

PRÉ-CATEGORIA d – “AÇÕES HOSTIS”: Nesta pré-categoria insere-se toda a informação relativa às ações hostis passíveis de perpetrarem no aeroporto.

Categoria d.1 – “Quais”: Nesta categoria inserem-se as u.r. que indicam potenciais atos hostis.

Ex.: (u.r. d.1_164) “os crimes e ataques terroristas de insiders relatados contra o setor da aviação”

Categoria d.2 – “Fases de um ataque terrorista”: Nesta categoria inserem-se as u.r. referentes às correspondentes ao desenvolvimento de um ataque.

Subcategoria d.2.1 – “Planeamento”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes ao planeamento do ataque.

Ex.: (u.r. d.2.1_197) “reconhecimento hostil, para identificar vulnerabilidades e facilidades do alvo”

Subcategoria d.2.2 – “Atos preparatórios”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes aos atos que antecedem e preparam o ataque.

Ex.: (u.r. d.2.2_206) “introduzindo, por exemplo, um engenho explosivo num carregamento de droga”

Categoria d.3 – “Modus operandi”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que descrevem os métodos usados nos ataques.

Ex.: (u.r. d.3_203) “portátil armadilhado com uma bomba”

PRÉ-CATEGORIA e – “MOTIVAÇÕES”: Nesta pré-categoria insere-se toda a informação relativa aos autores dos ataques.

Categoria e.1. – “Políticas / ideológicas / religiosas”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes a motivações políticas, ideológicas e religiosas.

Ex.: (u.r. e.1_196) “foram radicalizados para promover a ideia jihadista”

Categoria e.2 – “Ganhos materiais”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes a motivações relativa à obtenção de bens materiais.

Ex.: (u.r. e.2_189) “um insider motivado por ganhos materiais”

Categoria e.3 – “Perturbação psicológica”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes a motivações que decorrem de perturbações mentais.

Ex.: (u.r. e.3_165) “o ataque de *Germanwings* foi resultado de um indivíduo que sofria de uma perturbação mental”

Categoria e.4 – “Pessoais”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes a motivações de cariz pessoal.

Ex.: (u.r. e.4_173) “também podem ser motivados pela vingança”

Categoria e.5 – “Sob coação”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes a motivações que decorrem de ameaças/chantagem.

Ex.: (u.r. e.5_177) “indivíduos que agem sob ameaça a si, ou à sua família”

Categoria e.6 – “Descontentamento/frustração” Nesta subcategoria inserem-se as u.r. referentes a motivações que advêm de sentimentos de descontentamento.

Ex.: (u.r. e.6_171) “fatores que causam stress podem levar que empregados descontentes realizem atividades criminosas”

PRÉ-CATEGORIA f – “RISCO”: Nesta pré-categoria insere-se toda a informação referente ao conceito de risco.

Categoria f.1 – “Risco como análise”: Nesta categoria inserem-se as referências ao conceito de risco como análise.

Ex.: (u.r. f.1_276) “cálculo de um risco como produto de uma probabilidade e uma consequência”

Categoria f.2 – “Risco como sentimento”: Nesta categoria inserem-se as referências ao conceito de risco como sentimento.

Ex.: (u.r. f.2_277) “o sujeito manifestou comportamentos de expressão facial correlacionados com um potencial um risco de segurança”

PRÉ CATEGORIA g – “AÇÃO POLICIAL”: Nesta pré categoria encontra-se toda a informação relativa à ação dos polícias.

Categoria g.1 – “Atuação policial”: Nesta subcategoria inserem-se as u.r. que descrevem atuações policiais.

Ex.: (u.r. g.1_29) “desencadear uma ação precoce sobre o indivíduo”

Categoria g.2 – “Dispositivos”: Nesta categoria inserem-se as u.r. relativas ao empenhamento de dispositivos policiais

Ex.: (u.r. g.2_53) “pode ter elementos uniformizados (elemento de estímulo) e à civil (elemento surpresa)”

APÊNDICE X – Distribuição das u.r. do Estudo 4

Categorias	Documentos						Total de unidades de registo	
	nº1	nº2	nº3	nº4	nº5	nº6	□	%
a	33	64	14	0	42	12	165	
a.1	1	9	0	0	1	1	12	
a.2	0	5	2	0	4	1	12	
a.3	27	34	11	0	36	4	113	
a.3.1	1	13	1	0	12	0	27	
a.3.2	8	3	0	0	7	1	19	35,5
a.3.3	0	3	0	0	0	0	3	
a.3.4	3	0	3	0	5	0	11	
a.3.5	16	15	7	0	12	3	53	
a.4	4	10	0	0	1	2	17	
a.5	1	6	0	0	0	4	11	
b	38	5	4	7	4	14	72	
b.1	6	0	3	0	2	7	18	
b.2	32	5	1	7	2	7	54	
b.2.1	6	1	0	3	0	3	13	15,4
b.2.2	4	1	1	4	0	1	11	
b.2.3	14	1	0	0	1	0	16	
b.2.4	3	2	0	0	0	1	6	
b.2.5	5	0	0	0	1	2	8	
c	11	4	0	13	0	5	33	
c.1	5	2	0	3	0	4	14	
c.2	6	2	0	10	0	1	19	7,1
c.2.1	3	1	0	8	0	1	13	
c.2.2	3	1	0	2	0	0	6	
d	21	5	39	0	40	12	117	
d.1	9	2	16	0	2	6	35	
d.2	7	3	9	0	36	4	59	
d.2.1	7	1	1	0	22	0	31	25,1
d.2.2	0	2	8	0	14	4	28	
d.3	5	0	14	0	2	2	23	
e	3	0	25	0	10	0	38	
e.1.	1	0	9	0	6	0	16	
e.2	0	0	4	0	2	0	6	
e.3	1	0	3	0	0	0	4	8,1
e.4	1	0	5	0	2	0	8	
e.5	0	0	1	0	0	0	1	
e.6	0	0	3	0	0	0	3	

Continuação

f	4	0	6	0	12	8	30	
f.1	1	0	5	0	7	3	16	6,4
f.2	3	0	1	0	3	5	12	
g	9	0	0	0	1	1	11	
g.1	4	0	0	0	1	0	5	2,4
g.2	5	0	0	0	0	1	6	

$\Sigma = 466$

$\Sigma = 100\%$

APÊNDICE XI – Quadro regulamentar europeu relativo ao setor da aviação

Regulamento nº 18/2010 (2ª alteração ao Regulamento nº 300/2008)

Estabelece as regras comuns do domínio da segurança da aviação civil.

Regulamento nº 72/2010

Estabelece procedimentos aplicáveis à realização das inspeções da Comissão Europeia no domínio da segurança da aviação.

Regulamento nº 134/2010 (3ª alteração ao Regulamento nº 820/2008)

Estabelece medidas para a aplicação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação.

Regulamento nº 245/2013 (4ª alteração ao Regulamento nº 272/2009)

Complementa as normas de base comuns para a proteção da aviação civil definidas no anexo ao Regulamento nº 300/2008.

Regulamento nº 2016/2096 (que altera o Regulamento nº 1254/2009)

Estabelece os critérios que permitem aos Estados-Membros derrogar às normas de base comuns no domínio da segurança da aviação civil e adotar medidas de segurança alternativas.

Regulamento de Execução nº 2017/837 (3ª alteração ao Regulamento nº 2015/1998)

Estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação.

APÊNDICE XII – Compilação dos indicadores de risco identificados

	Indicadores	Exemplo	Plan. ¹	A.P. ²	N/A ³
Nos documentos	Documentos de uma nacionalidade cumulativamente diferente do país de embarque e de desembarque				x
	O indivíduo possui apenas um bilhete de ida			x	
	A documentação aparenta ser falsificada, roubada, ou alterada	O indivíduo não fala a língua da nacionalidade dos documentos			x
	O passageiro aparenta não estar familiarizado com o seu o passaporte, ou bilhete	Não consegue dizer onde vai ficar; o que há para visitar no país de destino; o que vai lá fazer; etc.			x
Na aparência	Verificação de lesões resultantes de possíveis explosões	Queimaduras no corpo; falta de membros como mãos ou dedos; etc.			x
	O indivíduo está excessivamente suado			x	
	Micro expressões de medo ou raiva	Sorriso de <i>Duchenne</i>		x	
	Alteração significativa de aparência entre as diferentes presenças no local	Um dia aparece com cabelo, noutro dia aparece de cabelo rapado	x		
	Verificação de óleos no corpo do indivíduo	Típico de rituais de preparação terroristas			x
Na indumentária	Roupa desadequada para a época	Excessivamente 'encasacado' para a temperatura		x	
	Sinais na roupa que indiciam utilização de explosivos	Cheiro a fumo; manchas de fumo; manchas de queimaduras; manchas que indicam utilização de químicos; etc.			x
	Utilizar vestes especiais, joias e outros adornos	Típico de rituais de preparação terroristas			x
Em ações	Vaguear de um lado para o outro		x		
	Observação atípica do local		x		
	Fotografar elementos atípicos	Portas; à infraestrutura; locais como a zona de check-in; etc.	x		
	Tentativas de penetrar o perímetro de segurança		x	x	

Continuação

Em ações	Interagir atipicamente com elementos da segurança	Colocar questões sobre a segurança daquele local; locais que têm mais polícia; etc.	x	
	Aproximação de áreas proibidas ou de acesso restrito.		x	x
	Tentativas de ocultar a presença no local	Tentar misturar-se entre a multidão	x	x
	Tentativa de contornar ou desativar aparelhos de monitorização	Tentar posicionar-se por forma a não ser captado pelo CCTV	x	x
	Movimentos operacionais sem armamento	Simulação de um ataque	x	
	Orar	Típico de rituais de preparação terroristas		x
	Murmurar para si mesmo	Típico de rituais de preparação terroristas		x
	Observação da colocação das camaras		x	
	Observação e monitorização dos elementos de segurança		x	
	Monitorização de movimentos de pessoas em locais de aglomeração de pessoas		x	x
	Monitorizar o funcionamento dos serviços do aeroporto		x	
	Utilização discreta de dispositivos de captação de imagem	Telemóvel; camaras; etc.	x	
	Elaboração de anotações ou esboços		x	
	Tentativa de entrar em locais de acesso restrito		x	x
	Check-in tardio, apenas com bagagem de mão, ou sem bagagem			x
	Mudar constantemente de direção		x	x
	Caminhar lentamente	Típico de quem carrega explosivos		x
	Estar constantemente a verificar as horas	Olhar sucessivamente para um relógio, para o telemóvel, etc.		x

Continuação

Na comunicação (durante uma abordagem)	Falar 'nervoso'	Tremor na voz; gaguejar; etc.			x
	Demorar muito a responder	Pensa muito antes de responder; tenta ganhar tempo; questiona novamente a pergunta; etc.			x
	Demonstrar querer terminar rápido com a abordagem	Respostas demasiado rápidas; antecipa-se às perguntas; etc.			x
	Fazer comentários atípicos contra o Ocidente				x
	Demonstrar um discurso incoerente	As respostas não batem certo			x
	Aparenta estar a mentir, ou a ocultar informação	Micro expressões como olhar para baixo quando responde			x
	Mostra-se revoltado com a presença policial	Mostrar indignação face à abordagem; responder num tom austero; etc.			x
	Auxiliar-se de terceiros (caso esteja acompanhado) nas respostas às perguntas	Confirmar respostas com terceiros; procurar que outros respondam; etc.			x
	Afirmações ideológicas atípicas				x
Em interações grupais	O indivíduo mantém contacto discreto com outros	Utilização de sinalética, conversas discretas; etc.	x		x
	Grupo de indivíduos que tentam aparentar não se conhecerem entre si	Utilização de sinalética, conversas discretas; etc.	x		x
	Grupo de indivíduos que chegam juntos ao local, mas que depois se dividem		x		x
Em alterações comportamentais	Alteração do comportamento face a determinados estímulos	Alteração de comportamento ao visualizar polícias	x		x
	Alterações comportamentais espontâneas, sem motivo aparente	Alterações de humor como acessos de raiva sem motivo aparente			x
	Mudar de direção para evitar passar perto do dispositivo policial		x		x
	Abandono rápido do local após uma abordagem policial		x		x

Continuação

Em sinais atípicos	Indivíduo completamente descontextualizado	Estar perto das zonas das partidas parado, sem bagagem	x	x
	O indivíduo demonstra nervosismo atípico ou ansiedade			x
	O indivíduo demonstra medo			x
	O indivíduo demonstra não saber abrir a sua bagagem, ou ter perdido as chaves	A mala poderá estar armadilhada; poderá ter furtado a mala; etc.		x
	O indivíduo mexe muito na sua roupa, bolsas que possui, etc.			x
	O indivíduo demonstra sentimentos de ódio, ou raiva			x
	O indivíduo evita contacto visual com os elementos da segurança		x	x
	'Andar nervoso'	Andar sucessivamente de um lado para o outro		x
	Padrões cinéticos suspeitos	que indicam que o indivíduo transporta algum objeto escondido; que indicam a utilização de uma camara escondida; etc.	x	x
	Padrões cinéticos			x
	Hesitação perto de possíveis alvos	Junto a locais com grande concentração de pessoas		x
	Estar parado no mesmo local durante um longo período de tempo		x	x
Em objetos	Objeto suspeito abandonado			x
	Possuir objetos escondidos associados ao fabrico de IED: cabos; químicos; fios, etc.			x
	Posse de propaganda de índole terrorista			x
	Posse de manuais sobre o fabrico de IED			x
	Bagagem desadequada	Desadequa-se à aparência do indivíduo; desadequa-se ao tipo de viagem a realizar, etc.		x
	Posse de apenas uma, ou mais bolsas a tiracolo	Típico dos carteiristas		x
	Possuir vários casacos no braço	Típico dos carteiristas		x

Continuação

Indicadores não relevantes	Aparência cuidada
	Aparência desleixada
	Indicadores demográficos
	Indicadores étnicos
	Indicadores religiosos

Note: ¹Planeamento: atos associados ao planeamento de um ataque; ²Atos preparatórios: atos que, após um planeamento, visem a preparação e/ou possibilitação da execução do ataque. ³Não aplicável: indicadores que pela sua natureza, não são passíveis de se aplicar a uma fase em específico.