

Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna



Tiago Miguel Ferreira de Azevedo Ramos

Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais

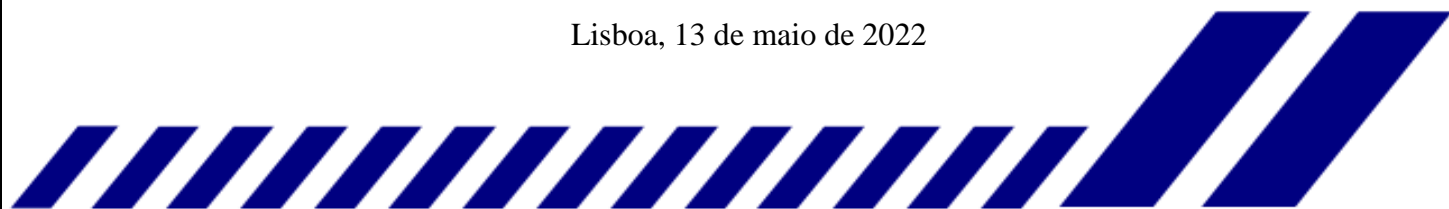
XXXIV Curso de Formação de Oficiais de Polícia

**A Proteção de Espaços Públicos: o Caso da
Estação Ferroviária de Entrecampos**

Orientador:

Superintendente Luís Elias

Lisboa, 13 de maio de 2022





Tiago Miguel Ferreira de Azevedo Ramos

Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais

XXXIV Curso de Formação de Oficiais de Polícia

**A Proteção de Espaços Públicos: o Caso da Estação
Ferroviária de Entrecampos**

Dissertação apresentada ao Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna com vista à obtenção do grau de mestre em Ciências Policiais, elaborada sob a orientação do Superintendente Luís Manuel André Elias.





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

Autor: Tiago Miguel Ferreira de Azevedo Ramos

Título da obra: A Proteção de Espaços Públicos: o Caso da Estação Ferroviária de Entrecampos

Orientador: Superintendente Luís Manuel André Elias

Local de edição: Lisboa

Data de edição: 13 de maio de 2022



*Aos meus pais e irmã,
pelo apoio incondicional.*

*À Rita,
por todo o amor e dedicação.*

Agradecimentos

Aos meus pais e irmã, bem como a toda a minha família, por terem permitido que o meu sonho se tornasse realidade. Sem o vosso apoio, amor e dedicação não teria sido possível chegar a esta etapa. Obrigado por todo o esforço e sacrifícios que fizeram para me permitir chegar aqui, estarei eternamente grato a todos vós.

À Rita, por todo o amor, apoio e companheirismo ao longo desta caminhada. Em ti encontrei um porto seguro para me impulsionar ainda mais longe e alcançar os meus objetivos.

Aos “Moscãoteiros” por todas as aventuras que tive a honra e o prazer de partilhar ao longo destes últimos 5 anos. Tornaram-se a minha segunda família e foram, sem qualquer tipo de dúvidas, a melhor parte deste percurso.

A todos os meus amigos que nos bons e maus momentos acompanharam este longo percurso.

Aos elementos do 34º Curso de Formação de Oficiais de Polícia, por todas as memórias, camaradagem e união que tornaram esta caminhada mais fácil, orgulho-me de pertencer a este curso.

À Polícia de Segurança Pública por, desde sempre, me ter acolhido nesta família. Tudo farei para honrar esta tão digna instituição.

Ao Instituto Superior de Ciências Polícias e Segurança Interna, a todos os seus Docentes, Oficiais, Chefes, Agentes e pessoal de apoio, por terem contribuído para que fosse possível alcançar o meu sonho.

Ao Superintendente Luís Elias por ter aceite orientar esta dissertação. O meu agradecimento por toda a disponibilidade, apoio, prontidão e dedicação demonstradas ao longo deste trabalho. Foi, sem dúvida, uma peça chave para o sucesso deste trabalho.

Aos Subcomissários Maria Vilhena e João Rocha pela tutoria ao longo dos estágios práticos, pela camaradagem e por todos os ensinamentos que foram transmitindo para que pudesse estar preparado para o próximo desafio. O meu sincero agradecimento.

A todo o efetivo da 89.^a Esquadra – Rio de Mouro, da 20.^a Esquadra – Benfica e da 36.^a Esquadra – Bairro Padre Cruz, por todos os momentos e experiência que me foram transmitindo ao longo dos estágios práticos.

A todos os presentes nesta caminhada, estarei eternamente grato.

*“A habilidade de alcançar a vitória mudando e adaptando-se
de acordo com o inimigo é chamada de genialidade”*

(Sun Tzu, 2007)

Resumo

O *status quo* do terrorismo tem vindo a alterar-se progressivamente nas duas últimas décadas, culminando numa seleção de alvos que dá primazia a locais com uma elevada densidade populacional e que possuam medidas securitárias deficitárias ou mesmo inexistentes. Esta alteração, bem como do *modus operandi*, leva a que haja uma dificuldade acrescida na deteção e prevenção, pelo que urge adotar medidas protetoras de acordo com a ameaça em causa.

As estações ferroviárias enquadram-se nesta nova tipologia de alvos, na medida em que albergam uma grande quantidade de pessoas, possuem medidas securitárias reduzidas ou mesmo inexistentes e possibilitam o mediatismo pretendido por parte dos terroristas. Com esta investigação pretende-se averiguar se as medidas securitárias existentes na estação de Entrecampos são adequadas para prevenir a ameaça terrorista. Para tal foi realizado um estudo exploratório, envolvendo os atores responsáveis pelo garante da segurança nesta infraestrutura, através de entrevistas semiestruturadas aos mesmos.

O estudo demonstra que é unânime a existência de diversas debilidades securitárias, tanto na própria infraestrutura como nas diversas carruagens que lá circulam, subsistindo uma necessidade premente de reforçar as medidas atualmente em vigor através de investimentos na área da tecnologia, medidas físicas e melhoria das capacitações dos recursos humanos responsáveis por garantir a segurança no local.

Palavras-chave: ameaça terrorista; estações ferroviárias; proteção de espaços públicos; *soft target hardening*.

Abstract

The status quo of terrorism has been changing progressively over the last two decades, culminating in a selection of targets that gives priority to places with a high population density and that have weak or non-existent security measures. This change, as well as the modus operandi, leads to an increased difficulty in detection and prevention, so it is urgent to adopt protective measures according to the threat in question.

Railway stations fit into this new typology of targets, as they house a large number of people, have reduced or even non-existent security measures, and enable the desired media coverage by terrorists. Thus, this research aims to investigate whether the security measures in place at Entrecampos station are adequate to prevent the terrorist threat. To this end, an exploratory study was conducted, involving the actors responsible for ensuring security in this infrastructure, through semi-structured interviews.

The study shows that it is unanimous that there are several security weaknesses, both in the infrastructure itself and in the various carriages that circulate there, and there remains a pressing need to strengthen the measures currently in place both through investment in technology, physical measures and improving the skills of the human resources responsible for ensuring security on site.

Keywords: terrorist threat; railway stations; protection of public spaces; soft target hardening.

Lista de abreviaturas, acrónimos e siglas

CCCCO	Centro de Comando e Controlo Operacional
CCTV	<i>Closed-circuit television</i>
COMETLIS	Comando Metropolitano de Lisboa
CP	Comboios de Portugal
CPTED	<i>Crime Prevention Through Environmental Design</i>
DHS	<i>Department of Homeland Security</i>
DOJ	<i>Department of Justice</i>
DSTP	Divisão de Segurança a Transportes Públicos
EIR	Equipas de Intervenção Rápida
EUA	Estados Unidos da América
FS	Forças de Segurança
FSS	Forças e Serviços de Segurança
GEI	Grupo Estado Islâmico
GNR	Guarda Nacional Republicana
ITP	Incidente Tático-Policial
MAI	Ministério da Administração Interna
PCCCOFSS	Plano de Coordenação, Controlo e Comando Operacional das FSS
PSP	Polícia de Segurança Pública
RASI	Relatório Anual de Segurança Interna
SIS	Serviço de Informações de Segurança
SSI	Sistema de Segurança Interna
TDAP	Técnicas de Detecção e Abordagem Preventiva
TE-SAT	Terrorism Situation and Trend Report
UE	União Europeia

Índice

Agradecimentos	iii
Resumo	v
Abstract	vi
Lista de abreviaturas, acrónimos e siglas	vii
Índice	viii
Introdução	1
Capítulo I – A Ameaça Terrorista: Conceptualização Teórica	4
1.1. Breve Resenha Histórica.....	4
1.2. Ameaça	5
1.3. Risco	6
1.4. Vulnerabilidades	8
1.5. Terrorismo	9
1.6. <i>Soft Target</i>	13
1.7. <i>Soft Target Hardening</i>	14
Capítulo II – A Ameaça Terrorista aos Espaços Públicos	17
2.1. <i>O Quadro Legislativo Nacional e Europeu</i>	17
2.2. O Espectro Atual do Terrorismo.....	19
2.3. Tipologia do Ataque: o Atacante Ativo.....	23
Capítulo III – Método	31
3.1. Problemática da Investigação	33
3.2. Instrumentos de Recolha de Dados.....	34
3.3. Caracterização do Corpus	35
3.4. Técnicas de Análise de Dados	36
Capítulo IV – Análise Securitária à Estação Ferroviária de Entrecampos	38
4.1. Medidas Securitárias na Estação de Entrecampos	38
4.2. Detecção de Bagagens Abandonadas e Comportamentos Suspeitos	40
4.3. Procedimentos Relativos a Bagagens Abandonadas e Comportamentos Suspeitos.....	42
4.4. Evacuação da Estação de Entrecampos	44
4.5. Responsável na Vertente Safety e Security	46
4.6. A Perspetiva Policial Relativa à Segurança na Estação de Entrecampos	47

4.6.1. Medidas Preventivas no Perímetro Exterior na Estação	47
4.6.2. Formação dos Polícias em Técnicas de Detecção e Abordagem Preventiva	48
4.6.3. Simulacros	49
4.7. <i>Soft Target Hardening</i> na Estação de Entrecampos	50
Capítulo V – Conclusão.....	55
5.1. Limitações da Investigação.....	58
5.2. Recomendações e Futuras Investigações.....	58
Referências	59
Anexos.....	68
Anexo 1 – Autorização para Realização de Entrevistas a Oficiais da PSP	68
Anexo 2 – Termo de Consentimento Informado	69
Anexo 3 – Entrevistas	70
Anexo 4 – Espaços Comerciais no Interior da Estação	92
.....	92
Anexo 5 – Acesso à Plataforma de Embarque sem Gates	93
Anexo 6 – Acesso à Estação de Entrecampos realizado através da Estação do Metropolitano	94
Apêndices.....	95
Apêndice A – Guião das Entrevista a Oficiais da PSP	95
Apêndice B – Guião das Entrevistas aos Diretores de Segurança da CP, Metro, Fertagus e IP	96
Apêndice C – Quadro Categorical.....	97
Apêndice D – Codificação.....	99

Introdução

Observando os mais recentes ataques terroristas perpetrados dentro do território da União Europeia, é notório que a seleção de alvos tem-se focado em espaços públicos onde as medidas de segurança são frágeis ou mesmo inexistentes, possibilitando que os seus intentos sejam levados a cabo.

Através da análise ao *European Union Terrorism Situation and Trend Report 2021*, no ano de 2020, ocorreram 57 ataques terroristas (contabilizando ataques efetivos, tentativas de ataque e ataques falhados) espalhados por 6 estados-membros da UE e 62 ataques no Reino Unido, dos quais reverteram 21 fatalidades e 54 feridos (Europol, 2021). Se formos comparar estes valores com os de anos transatos, em 2019, 2018 e 2017 ocorreram, respetivamente, 119, 129 e 205 ataques (Europol, 2021). Desta forma, conseguimos perceber que o número de ataques se tem mantido estável ao longo dos últimos anos sendo que, por esse motivo, é importante aprofundar o conhecimento nesta área e conseguir mitigar os riscos existentes.

O mesmo relatório afirma que, no ano de 2020, os ataques com motivações de extrema-esquerda ou anarquista foram os mais frequentes, com 25 ataques, seguido das motivações etno-nacionalistas e jihadistas, cada um com 14 ocorrências respetivamente (Europol, 2021). Estes números demonstram a variedade de motivações existentes para a perpetração de ataques terroristas, contudo, este tipo de ocorrências possui um aspeto em comum: a predisposição para a seleção de alvos civis, repletos de uma grande densidade populacional onde as medidas securitárias sejam deficitárias e que lhes possibilite o mediatismo internacional.

Estes locais, denominados espaços públicos ou *soft targets*, têm-se assumido nos últimos anos como uma das preocupações fulcrais das comunidades internacionais sendo que a Comissão Europeia (2017) considera que se caracterizam por serem espaços abertos, com uma elevada densidade populacional, com condições securitárias débeis ou inexistentes e pela dificuldade em equilibrar a segurança sem interferir com o normal funcionamento da vida dos cidadãos. As estações ferroviárias ou os grandes *transfer hubs*, como é o caso da estação de Entrecampos, enquadram-se nas características referidas anteriormente, na medida em que possui um grande fluxo populacional e constitui-se como um espaço onde não existem medidas securitárias vincadas.

A estação de Entrecampos apresenta múltiplas particularidades que a tornam pertinente para a realização deste estudo. Em primeiro lugar, importa considerar que esta estação ferroviária é atravessada pelas linhas de Sintra e do Norte que, de acordo com a Autoridade de Mobilidade e Transportes (2019), apresentam valores de intensidade de utilização três e quatro vezes acima da média nacional, o que permite aferir a quantidade de passageiros que circulam neste local. Em segundo lugar, e de acordo com a Autoridade de Mobilidade e Transportes (2018), a estação ferroviária de Entrecampos apresentava no ano de 2015 uma média de 22,6 mil passageiros por dia, consubstanciando-se como sendo umas das estações ferroviárias com maior afluência em todo o território nacional.

Observando os diversos ataques que tem ocorrido em estações ferroviárias a nível global, conseguimos destacar algumas, nomeadamente em Madrid (2004), Mumbai (2008), China (2014), Bélgica (2016), Alemanha (2021) e em França (2022). Tais ocorrências demonstram as fragilidades existentes nestes locais, culminando na sua seleção como alvos de ações terroristas pelo que, importa compreender quais as motivações dos atacantes, quais as medidas securitárias em vigor para prevenir estas situações e como é que as podemos melhorar.

Destarte, importa referir que a segurança interna não se consubstancia como uma competência única e exclusiva das Forças de Segurança, ou seja, existe uma multiplicidade de atores que necessitam de ser integrados quando pretendemos proteger este tipo de infraestruturas sendo que, no caso em estudo, importa englobar as empresas Comboios de Portugal, Infraestruturas de Portugal, Metropolitano de Lisboa, Fertagus, bem como a própria Polícia de Segurança Pública.

O presente trabalho de investigação pretender analisar o atual quadro nacional de proteção de *soft targets*, mais concretamente as estações de transportes públicos, e perceber se é ou não adequado para fazer face à ameaça terrorista. Esta análise permitirá perceber, de entre os principais tipos de ameaça terrorista, quais são os que visam com maior frequência as estações de caminhos-de-ferro e terminais de transporte público em geral, porquanto compreender uma ameaça é o primeiro passo para poder combatê-la e, consequentemente, neutralizá-la.

Por outro lado, configura-se como importante perceber qual o quadro de proteção vigente, identificando as medidas de proteção que se encontram implementadas nas estações e terminais de transporte público com vista a fazer face a tais ameaças e, posteriormente, realizar uma proposta com medidas que permitam melhorar as condições securitárias existentes.

Desta forma, entendemos contribuir para a produção de conhecimento relativo à proteção dos espaços públicos em Portugal, especificamente no que concerne às estações ferroviárias possuidoras de maior afluência, fundamentando a necessidade de melhor proteger este tipo de infraestruturas relativamente a estas ameaças e contribuir para a melhoria das medidas securitárias implementadas nestes locais, bem como para a melhoria do serviço prestado por parte da PSP.

Visando alcançar o nosso objetivo, optámos por dividir este trabalho em 4 partes: no primeiro capítulo será constituída a base teórica que possibilitará compreender de forma mais clara toda a temática abordada através da dissecação de diversas definições intrinsecamente ligadas ao terrorismo e à sua prevenção; no segundo capítulo, será feita uma revisão do quadro legislativo vigente ao nível europeu e nacional para percebermos qual o ponto de situação atual sendo que, num momento posterior, será feita uma análise que permitirá perceber qual a evolução do *status quo* relativo ao terrorismo bem como os novos *modus operandi* utilizados para levar a cabo os seus intentos; no terceiro capítulo, será exposta a estratégia metodológica utilizada para a realização deste trabalho; no quarto capítulo será realizada uma análise securitária da estação de Entrecampos, através das entrevistas realizadas, onde procuraremos perceber as medidas existentes e quais as fragilidades existentes, através da discussão dos resultados obtidos. Por último, iremos concluir o nosso trabalho com a proposta de diversas medidas securitárias que permitam reforçar a segurança nesta infraestrutura.

Iniciaremos o nosso trabalho com a seguinte pergunta de partida: **Existem medidas implementadas na Estação Ferroviária de Entrecampos que possam ajudar e/ou prevenir atentados terroristas?**

Por forma a melhor responder à questão central, foram formuladas as seguintes perguntas derivadas:

1. Existe algum tipo de sistema nas estações ferroviárias de maior dimensão que possibilite a deteção de bagagens abandonadas ou de pessoas suspeitas?
2. Que tipo de medidas genéricas podem ser adotadas em todas as estações ferroviárias que possibilitem a mitigação da ocorrência e dos efeitos dos ataques terroristas?

Capítulo I – A Ameaça Terrorista: Conceptualização Teórica

1.1. Breve Resenha Histórica

O terrorismo, assim como a classificação de determinados grupos terroristas, encontra-se relacionado de uma forma simbiótica com o contexto histórico em que ocorre.

Apesar de se ter tornado mais mediático na contemporaneidade com os atentados do 11 de setembro de 2001 nos EUA, o terrorismo não é um fenómeno recente. Segundo Laqueur (2002) os primeiros registos históricos relacionados com ações terroristas surgem entre 63 e 73 D.C, com a ação dos Sicarri, que, com a intenção de “expulsar os romanos da Palestina, usavam métodos não ortodoxos de violência para aquela época (como assassinatos no meio da multidão), com objetivo de forçar judeus moderados a uma oposição à ocupação e os romanos a uma retirada” (Maskaliūnaitė, 2002, p. 40).

No entanto, só a partir do final do séc. XIX e inícios do séc. XX é que, segundo Rabello (2007), o terrorismo ganha algumas das características atuais, nomeadamente no que concerne à ação de grupos organizados, não obstante possuírem um número reduzido de membros e de atuarem na clandestinidade, e ainda o facto de praticarem atos sistematicamente planeados e motivados, sobretudo por interesses políticos.

No dia 11 de setembro de 2001, nos EUA, o *status quo* do terrorismo alterou-se por completo, sendo que a sociedade mundial se apercebeu efetivamente da capacidade nefasta que esta nova forma de terrorismo acarretava: uma enorme potencialidade letal, sendo que “a violência a larga escala e indiscriminada se tornou a realidade” (Jenkins, 1988, p. 8).

Este “novo” terrorismo evoluiu para novas fórmulas organizacionais, afastando-se do modelo hierárquico piramidal. De acordo com Rabello (2007), existem dois moldes organizacionais possíveis no terrorismo sobretudo de matriz jihadista, mas que vai sendo também utilizado por outras organizações de outras matrizes ideológicas: células espalhadas por diferentes países, possuindo contacto direto entre si; e indivíduos que são treinados pela matriz para levarem o conhecimento da prática terrorista para outras regiões.

Outro ponto que importa fortemente realçar prende-se com o facto de as ambições terroristas se terem tornado extremamente difíceis de captar por não se limitarem apenas a causas localizadas e que se encontram fortemente centradas a um desafio contra uma estrutura estatal identificável (Rabello, 2007).

De acordo com o *Terrorism Situation & Trend Report* de 2021 (Europol, 2021) nos anos de 2018, 2019 e 2020 houve respetivamente um total de 69, 55 e 57 ataques terroristas

em solo europeu (excluindo o Reino Unido), constatando-se um ligeiro decréscimo comparativamente com o ano de 2018 e um acréscimo relativamente ao ano de 2019. De acordo com a Europol (2021), destes 57 ataques terroristas que foram perpetrados no presente ano, 14 estão ligados a terrorismo jihadista, 4 a terrorismo de extrema-direita, 25 a terrorismo de extrema-esquerda, 14 a terrorismo etno-nacionalista.

Ainda tendo por base o *Terrorism Situation & Trend Report* (2021), nos anos de 2018, 2019 e 2020 houve um total de 1955 detenções. Destas 783 ocorreram em 2018, 723 no ano de 2019 e 449 no corrente ano, o que após realizar uma análise nos permite inferir que tem havido, anualmente, um decréscimo na deteção e consequente detenção de indivíduos que pratiquem ou planeiem ataques terroristas. Importa referir que em Portugal no ano de 2020 houve apenas 1 detenção relativamente a esta temática, no entanto a tendência europeia tem sido a de redução deste número.

1.2. Ameaça

Antes de enveredar por uma abordagem mais teórica relacionada com a temática em apreço, é necessário abordar uma série de conceitos que possibilitem uma melhor capacidade de análise dos capítulos subsequentes.

Conforme podemos facilmente constatar no dicionário *online* da Priberam, a ameaça pode ter dois sentidos distintos: 1) pode ser considerada uma “palavra ou gesto que anuncia a alguém o mal que lhe queremos fazer”; ou 2) consubstanciar-se num “sinal que indica um mal”.

Numa perspetiva mais policial, concernente à gestão de riscos de segurança, Torres (2015) classifica as ameaças como “fontes de perigo a considerar”, sendo que esta pode advir de uma origem humana ou natural, bem como ser dolosa ou negligente. Efetivamente, quando consideramos a proteção de espaços públicos de ataques terroristas estamos a enveredar por uma vertente onde as ameaças são de carácter humano e totalmente intencionais, sendo que segundo Torres (2015, p. 29) é crucial destacar três fatores: a intenção, a oportunidade e a capacidade.

Fernandes (2014) afirma que a ameaça pode existir sempre que “se estabelece uma relação de, pelo menos, dois adversários e em que pelo menos um, tem a intenção de alterar o *status quo* a seu favor, dispondo de poder para aplicar alguma forma de coação sobre o outro” (Fernandes, 2014, p. 18). Fernandes e Borges (2005) também enfatizam esta simbiose entre a intenção, oportunidade e capacidade ao afirmarem que a ameaça se consubstancia

num “ato ofensivo, uma antecâmara da agressão, portante uma realidade estratégica sem ser ainda guerra, que não desaparece quando a agressão é efetivada” (p. 73).

Torna-se assim por demais evidente que a interpretação e análise das múltiplas ameaças se consubstancia como um ponto fulcral de todo o *core business* das Forças de Serviço e Segurança em Portugal, visando acima de tudo garantir a prevenção e mitigação das ameaças, em especial as relacionadas com espaços públicos.

1.3. Risco

O risco constitui-se como algo que se encontra presente em todos os momentos do quotidiano e edifica-se como um dos elementos fundamentais a considerar na tentativa de melhorar a resposta securitária por parte dos espaços públicos, particularmente das estações ferroviárias.

Existe, no entanto, um manancial de definições relativas a este termo, o que evidencia uma falta de consenso, bem como a grande diversidade de definições que este pode acarretar. Renn (1998) define o risco como “a possibilidade de ações humanas ou eventos causarem consequências que afetam aspetos valorizados pelos humanos” (p. 51), sendo necessário a existência de um fator de incerteza para que possamos considerar a existência de um risco.

Conforme afirma Beck et al. (1992), atualmente vivemos numa sociedade de risco onde nos libertamos dos cânones da sociedade industrial e entramos na era contemporânea o que suscitou múltiplas transformações na forma como estruturamos as nossas políticas para prevenir o risco. Assim, Beck et al. (1992) qualifica as sociedades hodiernas como sociedades de risco, voltadas em permanência para o amanhã e que, de acordo com Conceição (2021), tomam decisões conscientes dos problemas vindouros.

Schuilenburg (2015) afirma mesmo que existe uma obsessão pelo risco, existindo diariamente entre situações de segurança e insegurança, sendo que quando se verifica a total ausência de risco podemos afirmar que estamos seguros. Giddens (2013) assevera que “o risco implica a existência de uma sociedade que tema ativamente desligar-se do passado” (p. 26), sendo que, e de acordo com a ideia do autor, a noção de risco encontra-se intimamente ligada a probabilidades e incertezas, ou seja, o risco tem por base a probabilidade de determinado evento ocorrer juntamente com as múltiplas incertezas que não conseguimos antever.

Não obstante, uma filosofia que pretende mitigar o risco nunca se deve guiar apenas pela observação de probabilidades bem como as suas consequências uma vez que estas se

baseiam em meras suposições e, conforme referem Aven e Renn (2009), todo o conhecimento que nós possuímos pode ser bastante diminuto assim como as nossas presunções podem estar totalmente desvirtuadas da realidade, originando que as nossas avaliações de risco sejam altamente suscetíveis de falhar.

Deste modo, é necessário reduzir os riscos para níveis que sejam considerados como sendo toleráveis, nomeadamente através de uma gestão de risco onde se estabeleçam “(...) planos de contingência escrupulosamente delineados de forma a evitar a surpresa e a indefinição pós-incidente (...)” (Torres, 2015, p. 15).

Na senda do pensamento de Vellani (2020), a gestão de risco consubstancia-se num processo com a finalidade de identificar ativos e gerir todas as ameaças, vulnerabilidades e riscos para a organização, acarretando uma seleção de medidas indicadas para mitigar os riscos anteriormente identificados e, posteriormente, uma monitorização da eficácia das medidas implementadas por forma a garantir a sua eficácia. Neste processo, anteriormente explanado, insere-se a avaliação de risco, a qual Vellani (2020) caracteriza como “uma avaliação quantitativa, qualitativa ou híbrida que procura determinar a probabilidade de um adversário explorar com sucesso uma vulnerabilidade e o impacto resultante num ativo” (p.88). Desta forma, é perceptível que este método abordado junta dois fatores (probabilidade de ocorrência de um incidente e as suas consequências) por forma a conseguir ter uma real noção de quais debilidades necessitam de ser debeladas em primeiro lugar.

De acordo com Torres (2015), existem quatro formas para lidar com o risco: (1) assumir o risco, com a “implementação de medidas suaves e discretas para mitigar de forma ligeira”; (2) supressão do risco, procurando a todo o custo reduzir o risco a níveis mínimos; (3) limitação do risco, reduzindo o mesmo para níveis que sejam considerados toleráveis; e (4) transferência do risco para “outras partes interessadas” (p. 72).

A responsabilidade pela resposta e mitigação face à ameaça terrorista tem sido, de uma forma errónea, atribuída na sua totalidade aos governos, às forças e serviços de segurança bem como a todos os profissionais de saúde, excluindo a sociedade civil e outros órgãos da administração pública de quaisquer responsabilidades (Allen & Derr, 2016). Assim, todas e quaisquer soluções adotadas “deverão ser proactivas e proporcionais à ameaça terrorista”, visando uma harmonia entre a restrição do risco e a mitigação dos seus efeitos nefastos na sociedade (Allen & Derr, 2016, p. 303), sendo que, e de acordo com Elias (2018), é necessário que os vários Estados, através dos seus governos e instituições, bem como dos seus cidadãos, mostrem a sua resiliência para combater uma ameaça que pretende “aniquilar o modelo de sociedade por nós escolhido” (Elias, 2018, p. 254).

Nunca é demais salientar que, no entanto, a luta contra o terrorismo não se processa de uma forma unidimensional, sendo que perante tal ameaça é totalmente necessária a “cooperação e trabalho conjunto das Polícias, e dos Serviços de Informações com as Forças Armadas, Proteção Civil, Emergência Médica, Segurança Privada e Sociedade Civil” (Elias, 2018, p. 251).

1.4. Vulnerabilidades

Conforme constata Haimés (2012), a vulnerabilidade pode ser definida como a manifestação dos estados inerentes a um sistema, que podem resultar em danos caso sejam atacados por um adversário. Willis, Morral, Kelly & Medby (2005) afirmam que a vulnerabilidade de um alvo pode ser reconhecida como a probabilidade de um determinado ataque ser bem-sucedido, enquanto Torres (2015) afirma que este conceito pode ser definido como “uma ou mais fraquezas significativas no sistema físico, no equipamento, na organização, na componente humana, nos procedimentos, no *software/hardware* ou nas comunicações da instituição, que possa vir a ser explorada de modo hostil” (p. 40).

Na senda do pensamento de Torres (2015), as vulnerabilidades podem ser divididas em quatro áreas: (1) físicas, ligadas às debilidades do sistema físico de proteção; (2) tecnológicas, relacionadas com a utilização de tecnologia como forma de garantir a segurança; (3) operacionais, relativas aos procedimentos técnicos e normativos a adotar; e (4) estruturais, intrinsecamente ligados à mentalidade e cultura securitária do espaço em questão. Esta cultura de segurança tem de ser algo intrínseco a toda a sociedade e apenas se pode considerar que existe quando “os procedimentos de segurança se tornam inconscientes, instintivos e sem esforço, uma vez que, o comportamento e as medidas de segurança se tornam um hábito” (Fennelly & Perry, 2018, p. 104), ou seja, é necessário que a sociedade esteja ciente das medidas securitárias preventivas que permitam mitigar ataques terroristas e que estas sejam quase instintivas.

Esta cultura de segurança é especialmente necessária em países como o nosso, onde o historial de ataques terroristas nos últimos anos tem sido nulo, contrariamente ao resto da Europa, o que pode originar situações de relaxamento das medidas preventivas pondo em causa o bem-estar no território nacional. Toda esta situação ocorre derivado do facto de a nossa rotina ser “o maior inimigo dos sistemas protetivos” (Torres, 2015, p. 41).

Por forma a mitigar as vulnerabilidades existentes é necessário identificá-las e, para isso Broder & Tucker (2011) afirmam que esta tarefa é facilitada através de entrevistas a

funcionários mais experientes e com cargos de direção; através de observação de campo e inspeção; e através de uma análise minuciosa a relatórios. Esta identificação de vulnerabilidades é realizada através de uma avaliação das mesmas e é caracterizada em quatro pontos distintos: físicos, *cyber*, segurança das operações e interdependências, ou seja elementos que nos conectem ao exterior (Rinaldi, Peerenboom & Kelly, 2001).

A inserção dos interfaces de transportes públicos no leque de *soft targets* acarreta necessariamente a existência de diversas vulnerabilidades, nomeadamente a nível humano e material. Daqui advém a necessidade de proteção destes novos alvos do terrorismo hodierno, uma vez que “os terroristas têm um pensamento estratégico, na medida em que a seleção de alvos é efetuada em função da facilidade de acesso, do sucesso tático e da oportunidade associada ao resultado, traduzida na produção de um número elevado de vítimas” (Jenkins, 1988).

Urge assim perceber que “a imprevisibilidade e a capacidade disruptiva das ameaças e riscos contemporâneos têm de levar a que os sucessivos governos apostem no robustecimento dos sistemas de segurança interna.” (Elias, 2018, p. 250).

1.5. Terrorismo

O conceito daquilo que se classifica como terrorismo é uma realidade que ainda não foi capaz de gerar consenso por parte dos diversos estudiosos e especialistas nesta área, no entanto existem diversos autores que contribuem com a sua visão sobre o como pode ser definido o terrorismo. Na senda do estudo que pretendemos desenvolver relativo à proteção da estação ferroviária de Entrecampos face a um ataque terrorista, é necessário possuir, em primeiro lugar, uma clara perceção deste fenómeno tão antigo.

Stampnitzky (2016) afirma que na literatura, bem como nas diversas discussões políticas relativas a este tema, não é possível encontrar uma concordância sobre o significado do “terrorismo”. A mutabilidade do fenómeno do terrorismo tem feito com que com o passar das décadas surjam conceitos distintos consoante o espaço-temporal e a realidade da ameaça (Schimd, 2011, p. 39).

De acordo com Shanahan (2016), o terrorismo pode ser percecionado como sendo um dano estratégico e indiscriminado ou a ameaça de prejudicar os membros de um grupo-alvo, com o fim de influenciar os estados psicológicos de um grupo de audiência de forma a que os atacantes considerem que possam ser benéficos para o avanço da sua agenda. (p. 239)

Della Porta (1995) entende o terrorismo como sendo “o uso de força física para atingir um adversário político, sendo que Hoffman (2006), na mesma linha de pensamento classifica este flagelo como “a violência ou ameaça de violência utilizada e dirigida em busca de, ou em serviço de um objetivo político” ou ainda como “uma ação violenta premeditada e ilegal contra uma população não-combatente ou tendo um alvo com significado simbólico, com o objetivo de provocar uma mudança política, através da intimidação e desestabilização ou vitimando a população” (Forst, 2009).

Toda e qualquer forma de terrorismo tem implícita uma ideologia política, onde o objetivo final é defender uma determinada causa. É com base nesta premissa que Lloyd (1996) afirma que o terrorismo se consubstancia no “uso de violência contra pessoas ou propriedade, ou ameaça de uso dessa violência, com vista a intimidar ou coagir um governo, o público ou qualquer setor público, a fim de promover objetivos políticos, sociais, ideológicos ou religiosos” (Lloyd, 1996).

Elias (2018), estamos perante um fenómeno intrinsecamente político, que surge derivado do descontentamento em relação à sociedade e aos elementos que as governam, sendo por esse motivo um conceito subjetivo na medida em que é altamente influenciado pelas concepções políticas que cada um possui. No entanto, e olhando para o prisma atual relativamente a esta temática, percecionamos que, na grande maioria das vezes, o alvo da violência por parte de terroristas é o Estado, sendo que para alcançar este alvo os terroristas tentam a todo o custo evitar confrontos diretos com as forças armadas e com as forças e serviços de segurança, ao invés, investem sobre a população civil de uma forma estratégica com a finalidade de obter o máximo de visibilidade possível para a sua causa ou para a organização terrorista a que pertencem.

Elias (2018) realça que os terroristas visam atingir os seus objetivos através de táticas que procuram sobretudo intimidar os cidadãos, ou seja, estes indivíduos não praticam estes atos horrendos com o intuito de alcançar uma vitória militar, mas sim para fazer com que as sociedades alterem os seus comportamentos habituais e os seus modos de vida, passando a viver com receio no seu próprio país.

O terrorismo não é um fenómeno que se possa considerar recente, uma vez que existem relatos com milhares de anos que se podem enquadrar nesta definição, no início do século XXI e, de acordo com Elias (2018), surgiu uma nova forma de terrorismo apostada em espalhar a violência de uma forma globalizada sob os baluartes do fanatismo religioso e da destruição do modo de vida ocidental. Esta nova vertente do terrorismo apresenta como principais características o facto de estar “estruturado em torno de redes em vez de ser uma

organização hierarquizada, transnacional ou com base local; procurar alvos civis de forma deliberada; é motivado pelo fanatismo religioso, ao invés de se inspirar numa ideologia política; e destinado a causar a máxima destruição” (Gofas, 2012).

Ao longo dos tempos o terrorismo tem assumido diversas orientações e tem-se baseado em múltiplas causas, sendo que, de acordo com Elias (2018), ao longo da história se tem assumido como “um recurso tático, fora do contexto de guerra, de diversos tipos de organizações sociais e políticas, de motivação distinta, decorrente de conflitos/crises religiosas, sociais ou políticas.” (Elias, 2018, p. 216). É neste sentido que o Reino Unido, a Organização das Nações Unidas, a União Europeia e a EUROPOL apresentam as suas definições sobre o que é o terrorismo.

De acordo com o *Terrorism Act 2000*, o Reino Unido considera que o terrorismo se consubstancia “no uso ou ameaça de ação violenta com o objetivo de influenciar o governo ou uma organização internacional governamental, intimidar o público ou um setor do público, com o propósito de fazer progredir uma causa religiosa, racial ou ideológica”.

Já para a ONU, e de acordo com a *United Nations Security Council Resolution 1566* (2004), considera-se terrorismo todos os “atos criminosos, (...) cometidos com a intenção de causar a morte ou danos físicos graves, (...), com o objetivo de provocar um estado de terror no público em geral, (...) intimidar a população ou forçar um governo ou uma organização internacional a adotar ou deixar de tomar qualquer ação, (...)”. De forma idêntica, a NATO define o terrorismo como o “uso ou ameaça do uso ilegal da força ou violência contra indivíduos ou propriedades numa tentativa de coagir ou intimidar governos e sociedades e para ganhar controlo sobre uma população e alcançar objetivos políticos, religiosos ou ideológicos” (NATO, 2016).

A U.E, através do *Council Framework Decision* (2002) considera o terrorismo como “um ato que possa causar sérios danos a um país ou a uma organização internacional quando cometido com o intuito de: intimidar gravemente uma população, ou obrigar indevidamente autoridades (...) a praticar ou abster-se de praticar qualquer ato, ou destabilizar gravemente ou destruir as estruturas (...) fundamentais de um país ou de uma organização internacional” (Decisão-Quadro 2002/475/JAI, art.º 1.º)

Por último temos a visão da EUROPOL relativamente a esta temática. Através do *Terrorism Situation and Trend Report 2020* apresenta cinco categorias em que o terrorismo se subdivide consoante as motivações ideológicas das organizações/indivíduos. Assim, de acordo com o TE-SAT (2020) o terrorismo pode ser de inspiração religiosa baseando-se numa interpretação fundamentalista da religião (ex: Al-Qaeda); etno-nacionalista/separatista

que visa obter a auto-determinação política de uma população ou território (ex: ETA, IRA); extrema esquerda/anarquista, que na sua essência procura obter um sistema político, social e económico de acordo com os parâmetros da extrema esquerda (ex: Células de Fogo); extrema direita, que na sua essência procura obter um sistema político, social e económico de acordo com os parâmetros da extrema direita (ex: Aurora Dourada, *English Defence League*); e o *single issue* que procura alterar uma determinada prática ou política através de ações violentas, estando na sua grande maioria associado a causas ambientalistas ou de proteção de animais (ex: *Animal Liberation Front* e *Earth Liberation Front*).

No que às definições anteriormente abordadas se refere, e na mesma linha de pensamento de Duque (2016), é notória uma pretensão destas organizações internacionais em apresentar uma definição que seja aceite de uma forma global pelos vários Estados, com o objetivo de uniformizar procedimentos a nível operacional no que concerne ao combate desta ameaça.

Importa ainda perceber qual é o entendimento de Portugal relativamente a esta temática. De acordo com a Lei n.º 52/2003, de 22 de agosto, alterada pela Lei n.º 79/2021, de 24 de novembro, vem definir aquilo que é considerado um grupo terrorista, bem como os seus atos, no seu art.º 2.º, n.º 1:

“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.”

Parece-nos que, apesar de não haver uma definição globalmente aceite sobre o que é o terrorismo, podemos retirar que, das múltiplas definições analisadas, não obstante da ideologia que motiva estes atos, existe um intento comum a todas as definições que se consubstancia na vontade de provocar na sociedade em geral um clima de medo, com o intuito de obter a atenção do poder político e desta forma conseguir limitar as suas ações ou atingir objetivos concretos.

1.6. *Soft Target*

Como vimos anteriormente, o terrorismo possuiu diversas causas e orientações, tendo ao longo dos anos funcionado “como um recurso tático, fora do contexto de guerra, de diversos tipos de organizações sociais ou políticas, de motivação distinta, decorrente de conflitos/crises religiosas, sociais ou políticas” (Elias, 2018, p. 229).

Desta forma, *a priori*, é necessário uma série de atos preparatórios antes da consumação de um atentado terrorista, nomeadamente a seleção dos alvos. Segundo Curry (2015), com as transformações que ocorreram na Al-Qaeda, nomeadamente ao nível da sua fragmentação em pequenas estruturas com uma parca disponibilidade técnica e sem capacidade para realizar atentados de grandes envergaduras, pelo que houve a necessidade por parte dos terroristas de simplificar o processo de seleção dos seus alvos e optar pelos mais vulneráveis.

Tendo em conta esta condicionante, o *modus operandi* utilizado alterou-se, passando os ataques a ser dirigidos aos designados *soft targets*, os quais eram atingidos de forma estratégica “procurando alvos com enorme concentração de pessoas, a fim de provocarem um elevado número de vítimas” (Elias, 2018, p. 229).

Jenkins (2009), afirma que os terroristas planeiam os seus ataques da mesma forma que um empresário gere a sua empresa, ou seja, tentam selecionar um alvo que lhes garanta a melhor relação custo-benefício, isto traduz-se num local onde haja uma grande facilidade de acesso e que produza um número elevado de vítimas. Esta situação veio contrariar a tendência que se conhecia até então, onde as grandes organizações terroristas preferiam atacar alvos icónicos de um determinado país, passando a preferir então ataques contra alvos de oportunidade, mais vulneráveis e acessíveis (Hesterman, 2015).

É deste modo que surge então a expressão *soft target* que, segundo Elias, “designa qualquer espaço, instalação ou infraestrutura que careça de dispositivos de segurança robustos e que, por esse motivo é fácil de atingir” (Elias, 2018, p. 230). Outra definição possível é apresentada por Fagel e Hesterman (2016), onde estes afirmam que esta expressão define um alvo fácil e sobre o qual, pela sua tipologia, localização ou constituição, não recaem medidas especiais de proteção. Na definição de *soft* ou *hard target* está subjacente a sua vulnerabilidade, ou seja, um alvo é tanto mais *soft* ou *hard* consoante a necessidade de estratégias de mitigação ou robustecimento na sua proteção.

Dentro desta definição, e partilhando da mesma visão que Elias (2018), podemos enquadrar os “interfaces de transportes públicos, salas de espetáculos, escolas, locais de

culto, hospitais, feiras, festas, zonas comerciais, concertos, eventos populares, zonas de interesse turístico ou outros espaços e eventos que concentrem público” (p. 230). Conforme explana Elias (2018), esta expressão começou a ganhar um maior relevo quando o terrorismo de inspiração religiosa, nomeadamente o islâmico, “passou a selecionar alvos mais desprotegidos, essencialmente civis, procurando, através da vitimação de um grande número de pessoas, de preferência de diversas nacionalidades, o impacto mediático necessário a fazer passar a sua mensagem apologética.” (p. 230).

Este tipo de ataques acarreta um grande peso nas sociedades atingidas, uma vez que “atingem os ambientes tradicionalmente mais tranquilos e pacíficos, onde o *modus vivendi* ocidental se costuma desenrolar normalmente e sem violência” (Hesterman, 2015). Esta nova forma de terrorismo veio criar um clima de insegurança e de intranquilidade nas populações, com especial relevo para as sociedades europeias, na medida em que em países como a França, Inglaterra ou Alemanha tiveram de alterar os seus modos de vida por causa das medidas impostas para mitigar os efeitos do terrorismo.

1.7. *Soft Target Hardening*

Conforme podemos constatar no *Dictionary of Law Enforcement* (2015) a definição de *target hardening* alude à “prevenção do crime melhorando a segurança física da pessoa ou da propriedade protegida”. Este reforço das medidas securitárias implementadas afigura-se como uma componente essencial no combate aos ataques terroristas e tem como função primordial o desincentivo de eventuais terroristas em realizar um ataque num determinado local, ou seja, através da aplicação de certas medidas num determinado local irá fazer com que deixe de possuir as características que definem um *soft target* o que por sua vez irá levar à não realização de um ataque.

De acordo com Cabric (2015), o *target hardening* pode incluir todo o tipo de medidas que se afigure eficiente na capacidade de dissuadir eventuais terroristas aquando da realização de atos preparatórios, nomeadamente recolha de informação sobre possíveis alvos, levando a que decidam optar por outro alvo com medidas securitárias menos eficazes. “O crime e o medo são o resultado de uma estrutura social e ambiental complexa e de fatores físicos, sendo neste contexto que o desenho urbano pode (e deve) surgir como inibidor do crime” (Ferreira, 2021, p. 93), desta forma, a aplicação de determinadas medidas nos *soft targets* necessita de ter em consideração as diversas particularidades do local em questão,

especialmente no que concerne à essência do espaço em si, bem como do tipo de ameaça a que está sujeita.

Tal como referem Clarke e Newman (2006), a prevenção situacional do crime pode ser caracterizada como a ciência da redução de oportunidades para o crime. De acordo com estes autores, esta estratégia visa na sua essência modificar as conjunturas onde os cidadãos se encontram através de uma análise dos fatores situacionais e ambientais que são facilitadores da prática das várias formas de crime nas diversas urbes, procurando removê-las ou transformá-las. De acordo com estes autores existem quatro pilares que formam a estrutura de oportunidade do terrorismo: alvos, armas, instrumentos e condições facilitadoras, sendo que durante a sua investigação visaram perceber como é que estes quatro eixos influenciam a execução de ataques terroristas (Clarke & Newman, 2006).

Uma questão que se pode levantar com a aplicação de medidas de prevenção situacional e, de acordo com a literatura analisada, é que estas estratégias não nos levam a uma verdadeira mitigação dos ilícitos criminais, mas simplesmente a uma deslocação geográfica no que à seleção de alvos e das táticas concerne (Freilich, Gruenewald & Mandala, 2018). Contudo, e de acordo com Hsu e McDowall (2017) que se basearam em dados recolhidos através da *Global Terrorism Database*¹, esta deslocação dos ilícitos criminais para outros locais é, efetivamente, uma possibilidade, no entanto não é algo que apresente valores alarmantes levando à conclusão de que os ganhos preventivos levados a cabo pelas medidas de *target hardening* superam em larga escala os efeitos negativos da deslocação das áreas da prática dos crimes.

Tendo em consideração o tipo de infraestrutura que será analisada posteriormente, considerou-se imprescindível abordar a *Crime Prevention Through Environmental Design* (CPTED) uma vez que apresenta novas formas de pensar a segurança de um espaço público. De acordo com Ferreira (2021), o conceito de CPTED baseia-se na premissa de que um “projeto apropriado e o uso e controlo eficaz do ambiente construído podem reduzir o crime, o medo do crime e melhorar a qualidade de vida, o que confere às questões do urbanismo e do desenho urbano um papel nuclear” (p. 49).

Através da implementação deste princípio visa-se, essencialmente, projetar os espaços públicos de forma a dissuadir um potencial perpetrador a cometer qualquer tipo de ilícito criminal e, deste modo, reduzindo a sua ocorrência. Conforme Fennelly e Perry (2018) a aplicação deste tipo de estratégias pode não só ser aplicado na projeção de novos projetos,

¹ <https://www.start.umd.edu/gtd/>

como em renovações e reparações em infraestruturas, onde podemos englobar as estações ferroviárias.

Sendo as estações ferroviárias ou os *transfer* hubs infraestruturas com grandes massas de público e onde facilmente se consegue aceder, muitas vezes sem qualquer controlo de acessos torna-se imperativo a existência de medidas de CPTED. De acordo com Ferreira (2021) estas medidas são explanadas em três princípios: a vigilância natural, o controlo de acessos natural e o reforço territorial natural, sendo que as primeiras “limitam a oportunidade para o crime e a terceira promove o controlo social” (p. 51). De acordo com esta autora, o 1º princípio prende-se com a necessidade de manter os intrusos, constantemente, sob observação através de um desenho arquitetónico sem ângulos mortos; o 2º princípio visa a limitação da intrusão em áreas onde possíveis perpetradores não são facilmente observáveis, nomeadamente através de portões e vedações; o 3º princípio prende-se com a territorialidade e afirma que devem existir linhas claras que permitam demarcar o espaço privado do espaço público por forma a criar um sentimento de propriedade e de pertença (Ferreira, 2021, p. 59-64).

Clarke e Newman (2006) afirmam que o espaço defensável deve conter dois pilares cruciais: em primeiro lugar deve permitir que as pessoas se vejam e sejam vistas, levando ao sentimento de incerteza e insegurança por parte dos perpetradores e em segundo lugar, os cidadãos devem estar predispostos a intervir ou relatar o crime aquando da sua ocorrência. Assim reforçamos a ideia defendida anteriormente, de que a prevenção do terrorismo não é apenas uma função das forças e serviços de segurança, mas sim de uma multiplicidade de atores públicos e privados.

O *status quo* relativo à criminalidade nas sociedades hodiernas fez com que este debate se tornasse uma questão crucial nas políticas de segurança na maioria dos países ocidentais e, de acordo com Ferreira (2021) esta situação não pode acarretar efeitos negativos no uso de espaços públicos por parte das populações, sendo que a constante ameaça terrorista tem de ser combatida com políticas públicas de segurança que previnam e mitiguem a ocorrência destes fenómenos sem, contudo, prejudicar a utilização destes espaços por parte dos cidadãos.

Capítulo II – A Ameaça Terrorista aos Espaços Públicos

2.1. O Quadro Legislativo Nacional e Europeu

Após uma análise essencialmente teórica, é necessário aprofundar os esforços legislativos levados a cabo por parte da União Europeia, bem como por Portugal, para o combate ao terrorismo ao longo dos últimos anos.

Com a realização dos ataques do 11 de setembro, perpetrados pela Al-Qaeda, o *status quo*, relativo ao terrorismo, alterou-se não só em solo americano como também no resto do mundo, o que criou na União Europeia uma necessidade de adotar medidas concretas que permitissem prevenir a ocorrência de atentados semelhantes aos perpetrados nos EUA, nomeadamente através da identificação e prevenção de atos terroristas.

Tal situação fez com que fossem estabelecidas diversas medidas, instrumentos legais e mecanismos de cooperação, como o mandado de detenção europeu (através da Decisão-Quadro do Conselho 2002/584/JAI). Contudo, só após os atentados em Madrid e Londres, em 2004 e 2005 respetivamente, é que surge efetivamente uma resposta ao terrorismo por parte da UE, através da adoção da Estratégia Antiterrorista da União Europeia, de 30 de novembro de 2005 (Bures & Bätz, 2020).

A adoção desta estratégia assentava em quatro pilares: (1) prevenir novos recrutados para o terrorismo; (2) proteger alvos potenciais; (3) perseguir membros de redes terroristas existentes e (4) responder às consequências dos ataques terroristas. Várias foram as prioridades e medidas definidas ao longo dos tempos, tendo estas seguido a constante mutação que caracteriza o terrorismo, nomeadamente a estratégia no âmbito do financiamento para o terrorismo em 2004 (doc. 16089/04, revisto em 2008 como doc. 11778/1/08), da radicalização e recrutamento para o terrorismo no ano de 2005 (doc. 14781/1/05, revisto em 2008 como doc. 15175/08 e novamente em 2014 como doc. 5643/5/14) e decorrente do fenómeno do Estado Islâmico e dos *foreign fighters* em 2015 (doc. 7267/15).

Olhando para a perspetiva nacional, de acordo com a Estratégia de Segurança Interna de 2010, à semelhança do que veio a ser constatado pela Agenda Europeia de Segurança em 2015, a prevenção do terrorismo é visto como um fator chave. A par da criminalidade organizada e da cibercriminalidade, o fenómeno do terrorismo apresenta-se como uma prioridade de topo para este organismo, sendo os principais focos de preocupação “as armas de fogo e explosivos, discurso de ódio *online* e conteúdo extremista violento, tecnologias de

criptografia, comércio ilícito de bens culturais e movimentos ilícitos de dinheiro, acesso e implantação de substâncias perigosas, financiamento e viagens de combatentes estrangeiros e respetivo congelamento dos seus ativos, proteção de infraestruturas críticas e de *soft targets*” (Giannakoula, 2016, p. 107).

A Estratégia da U.E. para a Segurança (COM 2020 605 final) de 24 de fevereiro de 2020 estabelece quatro objetivos: (1) um ambiente de segurança a longo prazo, designadamente através da proteção e resiliência das infraestruturas críticas, da cibersegurança e da proteção de espaços públicos; (2) fazer face às ameaças em permanente evolução, nomeadamente prevenindo e reprimindo a cibercriminalidade, consolidando forças e serviços de segurança modernos, combatendo os conteúdos ilegais em linha e combatendo as ameaças híbridas; (3) proteger os europeus do terrorismo, radicalização e da criminalidade organizada; (4) consolidar um sólido ecossistema europeu de segurança, através da cooperação e intercâmbio de informações, de fronteiras externas sólidas, do reforço da investigação e a inovação em matéria de segurança e da sedimentação de competências e sensibilização.

Numa ótica mais centrada na proteção dos *soft targets* destacam-se três momentos legislativos de extrema importância. A Declaração de Nice, a 29 de setembro de 2017, relativa à prevenção da radicalização e proteção dos espaços públicos contra o terrorismo, que contou com a participação de 19 países, e surgiu com o intuito de mobilizar esforços conjuntos para a proteção dos espaços públicos a um nível local, regional, nacional e europeu/internacional. A publicação do plano de ação para apoiar a proteção dos espaços públicos (2018/C 387/02), que aprovou financiamentos para apoiar projetos transnacionais e melhorar a proteção dos espaços públicos, nomeadamente através do envolvimento do nível local e regional e para a sua sensibilização da vulnerabilidade dos espaços públicos. Por último, a Conferência de Autarcas da União Europeia “*Building Urban Defences Against Terrorism: Lessons Learned From Recent Attacks*”, a 8 de março de 2018, organizada em conjunto pela Comissão Europeia e pelo Comité das Regiões Europeu, que incidiu nas lições apreendidas com os ataques passados, a partilha de boas práticas securitárias, bem como possíveis soluções para elevar o nível de segurança dos espaços públicos, nomeadamente através da utilização de modelos de *Crime Prevention Through Environmental Design*, cooperação entre entidades público-privadas.

Através da legislação emanada por parte destes organismos internacionais, denota-se uma clara preocupação com a proteção dos espaços públicos, nomeadamente através do reconhecimento de que estamos perante locais que, devido às suas características, apresenta

múltiplas fragilidades securitárias e que, por esse motivo, acarreta uma dificuldade acrescida às forças e serviços de segurança.

Deste modo, reconhecem-se os esforços efetuados por parte destas instituições em tentar reforçar a segurança destes locais, particularmente através do envolvimento de múltiplos atores (forças de segurança, serviços de socorro, autoridades judiciárias, poder político ao nível local/regional/nacional, sociedade civil e entidades privadas), para que através de uma resposta multidisciplinar se consiga obter uma resposta que permita, de acordo com o art.º 3.º, n.º 2 do TUE, “proporcionar aos seus cidadãos um espaço de liberdade, segurança e justiça sem fronteiras internas, em que seja assegurada a livre circulação de pessoas, em conjugação com medidas adequadas em matéria de controlos na fronteira externa, de asilo e imigração, bem como de prevenção da criminalidade e combate a este fenómeno” (União Europeia, 1992).

2.2. O Espectro Atual do Terrorismo

Após realizar uma abordagem à legislação e estratégias no quadro europeu, importa agora perceber qual o *status quo* do terrorismo através de diversos documentos e dados estatísticos oficiais, tanto a nível internacional como nacional.

De acordo com o *Global Risks Report 2022*, considera um ataque terrorista de larga escala como “indivíduos ou grupos não-estatais com objetivos políticos ou religiosos que infringem com sucesso um dano humano ou material em larga escala” (World Economic Forum, 2022, p. 94). Segundo este relatório, este tipo de ataques terroristas continuam a ser vistos como um risco geopolítico com capacidade para gerarem um impacto negativo em múltiplos países, sendo que mesmo durante uma altura em que vivemos uma situação pandémica, 37.8% dos inquiridos consideram o terrorismo como uma preocupação a curto prazo (World Economic Forum, 2021).

Segundo podemos constatar no *Global Terrorism Index 2019* desde o início do terrorismo moderno existiram quatro períodos distintos que permitem perceber a evolução deste fenómeno ao longo dos últimos anos: entre os anos de 2002 e 2007 ocorreu um aumento exponencial dos ataques terroristas em parte relacionado com o conflito bélico no Iraque; entre os anos de 2007 e 2011 assistiu-se a uma queda no número de ataques terroristas, sendo que o número de mortes causadas por este fenómeno diminuiu em 35%; a terceira fase do terrorismo moderno surge entre os anos de 2011 e 2014, coincidindo com o aparecimento do Estado Islâmico, do Boko Haram e com o início da guerra civil na Síria,

originando um aumento exponencial de 350% no número de mortes causadas por terrorismo; por último, a fase onde nos inserimos atualmente, iniciou-se em 2014 e tem sido caracterizada por um decréscimo no número de mortes derivadas do terrorismo, muito por culpa da mitigação do conflito armado na Síria, da decadência do Estado Islâmico, bem como pela coordenação contraterrorista a um nível estatal e internacional (Institute of Economics & Peace, 2019, p. 37).

Conforme podemos constatar no *Global Terrorism Index 2020*, no ocidente o número de ataques teve o seu pico em 2015, registando 340 ocorrências, e o número de mortes registou o seu valor mais elevado em 2016 com 233 vítimas. No entanto, importa salientar que, apesar de o terrorismo de cariz jihadista ter tido uma maior expressão, nos últimos cinco anos tem existido um aumento exponencial no número de vítimas derivadas de ataques terroristas com conotações à extrema-direita, passando de 11 mortes em 2014 para 89 mortos em 2019, o que representa um aumento de 709% (Institute of Economics & Peace, 2020, p. 42).

No que concerne ao velho continente, através do *European Union Terrorism Situation and Trend Report 2021*, podemos observar que constam cinco tipos de motivações: o terrorismo jihadista, terrorismo de extrema-direita, terrorismo de extrema-esquerda, terrorismo etno-nacionalista ou separatista e terrorismo *single issue*. Neste último ano, o número de ataques terroristas manteve-se estável comparativamente com 2019 (119 ataques), mas apresenta uma ligeira diminuição relativamente a 2018 (129 ataques). Das 21 vítimas mortais registadas neste último ano, só uma é que não foi seleccionada de uma forma aleatório em espaços que podemos designar como sendo espaços públicos, o que revela a apetência dos terroristas por este tipo de locais (Europol, 2021).

Podemos ainda constatar neste relatório que houve uma grande diminuição no número de detenções realizada em solo europeu relacionadas com práticas terroristas, uma vez que em 2020 foram apenas realizadas 449 detenções, comparativamente com as 1004 detenções efetuadas em 2019. Tal situação pode, em parte, estar relacionada com efeitos provocados pela pandemia de COVID-19 na capacidade operacional das forças de segurança, no entanto não se afasta a opção de ter havido uma redução da capacidade operacional por parte dos terroristas (Europol, 2021).

Outro ponto a salientar por parte das autoridades europeias prende-se com o facto de todos os ataques conotados com o terrorismo jihadista terem sido perpetrados pelo que a comunidade científica designa de “*lone wolf*” e, pelo facto destes ataques utilizarem métodos pouco sofisticados para alcançar os seus objetivos nefastos (Europol, 2021). A grande

maioria destes atores não apresenta quaisquer ligações com as organizações mães, estando apenas imbuídos das suas doutrinas e atuando sem qualquer ligação organizacional, o que dificulta bastante a sua deteção e, por consequência a prevenção deste tipo de fenómenos.

Incidindo agora no panorama nacional, mais concretamente através da análise do Relatório Anual de Segurança Interna 2020 (RASI), apesar da redução geral de 13,4% do ano de 2020, houve um aumento no que concerne à tipologia “organizações terroristas e terrorismo nacional” passando de 5 em 2019 para 8 em 2020. Este relatório afirma ainda que a localização geográfica de Portugal coloca-nos no leque de possíveis alvos da ameaça jihadista, uma vez que pertencemos a múltiplas organizações como a UE e a NATO, bem como pelo facto de sermos um país localizado na zona sul da Europa, o que acarreta uma certa proximidade com o continente africano. Mesmo com a queda do Estado Islâmico, tem-se assistido a uma continuidade da atividade operacional na Europa, derivado a fragmentação destas organizações em pequenos grupos informais sem ligações ou a *lone wolfs* doutrinados nestas ideologias (Sistema de Segurança Interna, 2020).

Relativamente aos locais públicos que os terroristas escolhem como alvos para os seus ataques, é crucial esclarecer que o processo de seleção não é aleatório, passando por um processo rigoroso que culmina com a eleição de um local que lhes permita alcançar e propagar todos aqueles objetivos que pretendem (Fagel & Hesterman, 2017). Este tipo de alvos insere-se na definição anteriormente designada de *soft target*, uma vez que são locais que, pela sua forma de ser, apresenta múltiplas fragilidades e, por esse motivo, se consubstanciam na plataforma ideal para atrair mediatismo para a sua causa e aterrorizar a população. Não obstante não existir um método uniforme no que concerne ao método da seleção dos alvos, segundo Ahmed (2018), com base na *Global Terrorism Database*, a opção pelos alvos civis tem tido uma tendência crescente como temos podido constatar nos últimos ataques ocorridos em território europeu.

Apesar de a nível do território nacional o grau de ameaça se ter mantido como moderado nos últimos tempos, e embora Portugal até ao momento não se tenha perfilado como um alvo de ataques terroristas, não é sensato descurar a prevenção e identificação precoce de indícios que suscitem suspeitas das práticas terroristas. De acordo com o Sistema de Segurança Interna (2020) um dos elementos que o RASI identifica como sendo um possível risco prende-se com o retorno de combatentes terroristas a território nacional provenientes de conflitos armados no médio oriente. Estes combatentes, denominados *foreign fighters* pela literatura internacional são, segundo Mendelsohn (2011), a principal arma do Estado Islâmico para espalhar os seus objetivos políticos e ideológicos por toda a

Europa, uma vez que não só estão familiarizados com o espaço geográfico e com a sua cultura, como por vezes possuem ligações ao crime organizado que pode servir como facilitador para a realização dos seus objetivos nefastos.

Analisando os últimos anos no que concerne ao fenómeno do terrorismo em solo europeu é notória a multiplicidade de alvos atingidos em vários países localizados no epicentro do continente europeu: Madrid (2004); Oslo (2011); Toulouse (2012); Burgas (2012); Madrid e Saragoça (2013); Paris e Bruxelas (2015); Nice e Berlim (2016); Manchester e Barcelona (2017); Estrasburgo (2018), Utrecht (2019), Viena (2020); entre outros ocorridos em França, Alemanha e Áustria (2021) (Lourenço, Lopes, Rodrigues, Costa & Silvério, 2015) (Europol, 2017) (Europol, 2018) (Europol, 2019) (Europol, 2020).

Realizando uma análise pelos múltiplos ataques, anteriormente mencionados chegamos rapidamente à conclusão de que os terroristas selecionam, preferencialmente, os designados *soft targets*, ou seja, locais públicos e com medidas securitárias deficitárias ou mesmo inexistentes. Importa salientar os atentados de Madrid no ano de 2004, bem como para um dos ocorridos na Baviera no ano de 2021, uma vez que sucederam em estações ferroviárias e dentro do próprio comboio, o que nos suscita a necessidade de proteger estes locais num esforço conjunto entre autoridades internacionais e nacionais, bem como das diversas Forças e Serviços de Segurança.

As estações ferroviárias ou os *transfer hubs* enquadram-se nesta diversidade dos espaços públicos, uma vez que estes locais em Portugal não possuem grandes medidas securitárias apesar das principais estações possuírem uma grande área e de atraírem milhares de visitantes todos os dias, em especial nas horas de ponta, tornando estes locais de uma elevada vulnerabilidade sem possuir, contudo, um verdadeiro controlo de acessos ou monitorização de comportamentos suspeitos através de sistemas de videovigilância. Sustentando esta afirmação, destaca-se o ataque ocorrido a 11 de março de 2004, em Madrid (Espanha) na estação de Atocha reivindicado pela Al Qaeda, onde “num espaço de 3 minutos, dez das treze bombas que se encontravam nos quatro comboios regionais geram 199 mortos e mais de 1500 feridos” (Mota, 2008, p. 37). Devido às lacunas no controlo de segurança que se efetua a qualquer passageiro que embarque no comboio, foi extremamente fácil inserir diversos engenhos explosivos em múltiplos comboios sem se fazer detetar por parte das autoridades responsáveis.

De referir também os atentados suicidas em Bruxelas, a 22 de março de 2016, no aeroporto da capital Belga e na estação de metropolitano de Maelbeek, reivindicados pelo

autodenominado Estado Islâmico. Estes atentados causaram a morte de pelo menos 35 pessoas, incluindo 3 bombistas-suicidas, e deixaram outras 300 pessoas feridas.

Apesar destes ataques terem recorrido a material explosivo, vários são os exemplos de diversos casos onde terroristas recorreram a armas brancas ou armas de fogo para levar a cabo as suas intenções, nomeadamente na China (2014), França (2015) ou Alemanha (2021), entre outros. Tais ocorrências comprovam que estamos perante uma ameaça atual, que pode ocorrer a qualquer momento e utilizando diversos *modi operandi*, pelo que urge preparar e reforçar estas infraestruturas.

2.3. Tipologia do Ataque: o Atacante Ativo

No início do século XXI começou a assistir-se a um novo *status quo* relativo ao *modus operandi* utilizado em ataques terroristas, tendo passado a assistir-se ao recurso a armas de fogo de forma indiscriminada, visando essencialmente provocar o maior número de mortos e feridos possível, tal como “demonstram os acontecimentos na escola de Columbine em 1999 (EUA), na universidade de Virginia Tech em 2007 (EUA), no Westgate Mall em 2014 (Quênia) e na sala de espetáculos Bataclan em 2015 (França)” (Conceição, 2021, p. 24).

Não obstante as motivações que levam os perpetradores a cometer este tipo de atos ser altamente variável, existem múltiplas características análogas que possibilitam a comunidade internacional e estudos científicos apresentar definições não muito divergentes. Para Blair, Nichols, Burns e Curnutt (2013) um incidente com um atirador ativo é uma situação onde um ou vários sujeitos visam provocar o maior número de baixas possível numa determinada área onde se encontram diversos indivíduos sem qualquer tipo de ligação ao ou aos suspeitos. De acordo com Lankford (2013), estamos perante um tipo de ataque que se caracteriza por ser perpetrado de uma forma bastante célere, culminando múltiplas vezes com o suicídio do agressor.

Na senda de Blair e Schweit (2014), esta definição é referente a uma situação onde estejamos perante um tiroteio onde as características do crime funcionem como condicionantes para a utilização e aplicação dos procedimentos policiais aplicados para dar resposta à ocorrência. Uma vez que se trata de um fenómeno que ocorre em larga escala, nos EUA existe uma definição que é unânime em diversos departamentos e agências governamentais daquele país, nomeadamente o *Department of Homeland Security* e o *Department of Justice*, definindo o atirador ativo como “um indivíduo mobilizado

ativamente para matar ou tentar matar pessoas num espaço confinado ou numa área com uma multidão" (Department of Homeland Security, 2008, p. 2).

Não obstante das definições anteriormente apresentadas, a comunidade científica foi-se apercebendo que a definição de atirador ativo não conseguia englobar todos os casos que estavam a ocorrer, uma vez que apenas incorporava a utilização de armas de fogo na sua definição e, nos últimos anos, foi-se assistindo a uma evolução do *modus operandi* passando a constatar-se a utilização de instrumentos com menor sofisticação e de fácil acesso, como as armas brancas, levando assim ao surgimento do conceito de atacante ativo. Assim, a definição apresentada por Doss e Shepherd (2015) afirma que este procura “matar o maior número possível de pessoas, de forma indiscriminada” (p. 9).

Neste sentido, a PSP sentiu a necessidade de proceder à criação de normas e procedimentos que definam modos de reação diferenciados da resposta clássica que apenas está direcionada para a contenção do local até à chegada dos níveis superiores com uma resposta especializada. Numa situação de atirador ativo, de acordo com a PSP, estamos perante um incidente tático-policial, isto é, uma ocorrência que devido às suas especificidades obriga à mobilização de diversos recursos além dos utilizados normalmente. De acordo com a Lei n.º 53/2008, no seu art.º 18.º, n.º 3 configura como sendo um ITP grave todas as situações que compreendam “emprego de armas de fogo em circunstâncias em que se ponha em perigo a vida ou a integridade física de uma pluralidade de pessoas”.

Surge então na PSP a NEP n.º DN/AUOOS/DO/01/11 – Gestão de Incidentes Tático-Policiais onde é tida em consideração a existência de “atacantes ativos” e não apenas “atiradores ativos”. Esta necessidade de uniformizar os procedimentos surgiu do facto de se ter assistido a reações morosas por parte das polícias nestas situações, uma vez que se encontravam focadas em manter o perímetro de segurança enquanto aguardavam pela chegada de meios mais capazes, ao mesmo tempo que os perpetradores matavam indiscriminadamente.

Este tipo de agressores é caracterizado por atacar indiscriminadamente as pessoas em redor, visando matar o maior número possível de pessoas antes de conseguir ser neutralizada a ameaça. Na maioria das vezes em que é confrontado por parte das forças de segurança acaba por se suicidar, sendo que, tendencialmente se trata de um ataque inesperado num local onde o perpetrador sabe de antemão que possui uma grande densidade populacional. Desta forma a PSP, nestas situações específicas, deve imediatamente intervir e neutralizar a ameaça, tentando salvaguardar ao máximo a integridade física das pessoas, nomeadamente

através da mitigação do acesso a potenciais vítimas com as quais os agressores ainda não tenham contactado.

Em Portugal, aquando da ocorrência de um Incidente Tático-Policial, existem diversas entidades que devem ser ativadas e a quem deve ser comunicada a ocorrência do mesmo, sendo que estas se encontram no Plano de Coordenação, Controlo e Comando Operacional das Forças e Serviços de Segurança (PCCCOFSS), aprovado em Conselho de Ministros de acordo com o art.º 8.º, n.º 2 da Lei 53/2008. De acordo com o mesmo documento no seu anexo A, existe também uma delineação das várias fases por qual a resolução deste tipo de situações deve passar: notícia da ocorrência; contenção inicial; ativação de recursos; consolidação da contenção; e resolução do incidente.

No que concerne a uma perspetiva histórica deste tipo de incidentes, de acordo com Blair, Nichols, Burns e Curnutt (2013) o ataque ocorrido na Columbine High School a 20 de abril de 1999 assumiu-se como um marco resultando numa consciencialização crescente das forças e serviços de segurança após este incidente. De acordo com o relatado por Muschert e Larkin (2007), este ataque foi executado por dois alunos que, além da utilização de armas de fogo, tinham intenções de empregar engenhos explosivos, tendo culminado na morte de 15 pessoas e múltiplos feridos. Este ataque surge como um marco para a proteção dos *soft targets* porque foram várias as organizações terroristas que, motivadas pela facilidade e eficiência, recorreram a este *modus operandi*.

Outro exemplo a nível mundial referente a este tipo de ocorrências deu-se em Mumbai no ano de 2008, tendo-se iniciado a 26 de novembro e perdurado até dia 29 do mesmo mês, culminando num total de 165 vítimas mortais. Este atentado foi perpetrado pela Lashkar-e-Taiba, tendo escolhido para alvos dos seus ataques diversos espaços públicos espalhados pela cidade, nomeadamente hotéis, cafés, centros religiosos judaicos e uma estação de comboios, com o objetivo de obter o maior mediatismo possível por parte dos *media* (Rabasa et al., 2009).

No decorrer deste atentado, e como referimos anteriormente, vários foram os locais visados, contudo foram também utilizados diversos *modus operandi* nomeadamente atacantes ativos, *carjacking*, *drive-by shooting*, engenhos explosivos, assassinatos de alvos selecionados, principalmente policias e cidadãos estrangeiros, bem como a tomada de múltiplas infraestruturas e reféns (Kolås, 2010). Vários foram os estudos científicos elaborados posteriormente a este ataque com o intuito de analisar o que falhou e, deste modo, impedir que situações semelhantes voltassem a surgir, destaca-se assim a análise efetuada por Rabasa et al. (2009) que destaca as seguintes situações: falhas por parte dos serviços de

informações; capacidade operacional e preparação por parte das forças e serviços de segurança deficitária; elevado tempo de demora para a ativação e intervenção dos níveis adequados a dar resposta a este tipo de incidentes; débil capacidade de planeamento tático no que concerne ao resgate dos reféns; e uma gestão da estratégia de comunicação com os vários órgãos de comunicação social inadequada. No que concerne à proteção dos espaços públicos-alvo destes ataques, este relatório aponta para a ineficácia dos detetores de metais presentes na *Chhatrapati Shivaji Terminus*, uma estação ferroviária localizada em Mumbai, bem como a limitação do armamento portado por parte dos polícias responsáveis para segurança da estação, uma vez que este era deveras ineficaz para solucionar e neutralizar a ameaça presente (Rabasa et al, 2009).

Um outro exemplo, e já mais recente, ocorreu em novembro de 2015 em Paris, sendo que também podemos considerar que, devido ao *modus operandi* utilizado, estamos perante uma situação de atirador ativo, onde pessoas foram indiscriminadamente selecionadas como alvos, tendo também visado diversas infraestruturas que podemos considerar como sendo espaços públicos ou *soft targets*. De acordo com Soussy et al. (2020), este incidente tratou-se de uma série de ataques coordenados no centro de Paris e nos arredores de Saint-Denis, tendo tido início através da ocorrência de três ataques suicidas junto ao *Stade de France*, seguindo-se diversos incidentes de atacante ativo e recurso a bombistas suicidas, nomeadamente, em restaurantes e no teatro Bataclan, culminando na morte de 130 pessoas.

Importa destacar que nesta situação, em parte devido aos múltiplos esforços no combate a este tipo de fenómenos, ocorreram uma série de decisões que permitiram evitar uma catástrofe de proporções mais elevadas. Destaque para o facto de após o detonamento com recurso a coletes suicidas ter deflagrado junto ao estádio, a informação não ter sido prontamente transmitida ao público, permitindo deste modo confinar as pessoas dentro de um local seguro e evitar fugas em massa pelas diversas saídas de emergência que iriam causar o pânico e a desordem, impossibilitando a garantia da segurança (Wall Street Journal, 2015). Não obstante, foram apontadas diversas falhas operacionais relacionadas com a resposta aos acontecimentos em Paris, nomeadamente: a atuação de uma forma independente por parte das duas unidades de operações especiais, a Brigades de Recherche et d'Intervention e Recherche, Assistance, Intervention, Dissuasion; dificuldades na chegada dos *first responders* em determinados locais; coordenação ineficaz por parte das diversas entidades prestadoras de saúde e da polícia, existência de lacunas no que concerne à comunicação com os órgãos de comunicação social; e ineficácia do armamento utilizado pelos polícias na abordagem inicial aos perpetradores (QuinnWilliams, 2016).

Quando lidamos com uma ameaça como um atacante ativo não podemos simplesmente colocar o nosso espectro de análise apenas na reação após os eventos sucederem, temos de tomar uma abordagem preventiva, nomeadamente, através da deteção de indicadores comportamentais suspeitos nos espaços públicos. Em virtude de o local escolhido por nós como objeto de estudo deste trabalho ser uma estação ferroviária, torna-se importante dotar não só os polícias que patrulham aquela área, como múltiplos funcionários das empresas de segurança privada responsáveis pela estação, em técnicas que possibilitem a identificação precoce de certos comportamentos suspeitos e a sua mitigação (Fagel & Hesterman, 2016).

É certo que existem diversas ideologias por detrás de um atacante ativo, no entanto existem comportamentos que sucedem numa fase precedente a um atentado, e que segundo Davis et al. (2013), são agrupadas em cinco momentos:

- 1) Preparação psicológica e fisiológica para a operação;
- 2) Alterações nas interações sociais;
- 3) Práticas rituais;
- 4) Engano e encobrimento;
- 5) Preparação logística para o ataque.

Relativamente ao primeiro momento, e de acordo com Davis et al. (2013), alguns atacantes podem apresentar indicadores como a hiperexcitação e a hipervigilância, notados nomeadamente através de suores, tremores, olhares nervosos e microexpressões que evidenciem excitação (Mullaney & Costigan, conforme citado em Davis et al., 2013). Outros fatores que se podem enquadrar neste primeiro ponto, nomeadamente a ocorrência de hesitações ou de caminhar sem direção, fatores estes que podem evidenciar que nos encontramos perante a iminência de um ataque terrorista (Kull, Ramsay, Weber, Lewis & Mohseni, 2009).

No que concerne ao segundo momento, existem diversos indicadores que evidenciam uma radicalização por parte dos indivíduos, nomeadamente através da existência de uma desconexão da vida social, mais denotada numa quebra de ligação com elementos do agregado familiar ou amigos (Davis et al., 2013). Este isolamento social, que muitas vezes caracteriza os atacantes, é forçada por parte das organizações terroristas, com o objetivo de garantir o total comprometimento com a estratégia delineada previamente, bem como restringir a possibilidade de este se arrepender e, conseqüentemente não levar a cabo o ataque (Güss, Tuason, & Teixeira, 2007).

O terceiro momento está mais relacionado com ataques de matriz islâmica, no entanto também já é percebido noutras ideologias. De acordo com Lincoln (2010) e com Ferrero (2006), é usual para os terroristas que seguem uma ideologia islâmica gravarem previamente um vídeo onde se assume a responsabilidade pelo ataque em causa, servindo como mais um elemento de coação psicológica (no seguimento do segundo momento), com o intuito de levar avante o ataque.

Quanto ao quarto momento, este prende-se com a capacidade de encobrir todo o planeamento da operação até ao momento de execução, nomeadamente através da capacidade de ludibriar e enganar as medidas de segurança existentes nos diversos locais por forma a conseguir seguir os seus intentos.

Por último, o quinto momento prende-se com a fase mais importante de qualquer planeamento operacional, a preparação logística para a consagração dos seus objetivos, nomeadamente o reconhecimento dos alvos, armamento a utilizar, possíveis locais de fuga, tempos de resposta das forças de segurança e meios de socorro entre outros (Hafez, 2007).

Olhando especificamente para o objeto de estudo em causa, a estação ferroviária de Entrecampos, parece-nos que os momentos 1, 2 e 5 consubstanciam-se como os que mais facilmente podem ser detetados por parte das forças e serviços de segurança, bem como pelas entidades de segurança privada responsáveis pela segurança da infraestrutura.

Após apresentar diversas definições importantes para melhor compreender esta investigação, bem como uma revisão cronológica da evolução do terrorismo até ao *modus operandi* atual do atacante ativo e dos seus indicadores comportamentais, importa agora perceber quais os passos que devem ser seguidos por forma a responder a situações deste tipo em território nacional. Seguindo a linha de pensamento de Doss & Shepherd (2015), quando pretendemos preparar um incidente deste tipo necessitamos de uma abordagem diversificada de várias áreas, nomeadamente: prevenção, proteção, mitigação, resposta e recuperação.

Quando pensamos em formas de mitigação de possíveis ataques terroristas a infraestruturas, nomeadamente a *soft targets*, visamos essencialmente duas vertentes: uma primeira onde tentamos reforçar as medidas de segurança no local, tentando retirar ao máximo as características que o tornam um possível alvo; e uma segunda onde tentamos mitigar os efeitos da ocorrência de um ataque, procurando mitigar os danos causados, nomeadamente ao nível de vítimas mortais e feridos.

Seguindo a ótica apontada por Doss & Shepherd (2015) relativamente à prevenção esta encontra-se ligada às medidas que tornam os locais menos apetecíveis para a realização

de um ataque terrorista, nomeadamente através do controlo de acessos, implementação de sistemas de CCTV, entre outras que visem atuar de uma forma pró-ativa para evitar a ocorrência de um ataque. No que concerne à proteção, e seguindo o entendimento de Doss & Shepherd (2015), as medidas protetivas são aquelas que na sua essência procuram minimizar as consequências de um eventual ataque, estando intimamente relacionado com a parte da prevenção. Relativamente à mitigação, esta fase apenas se inicia quando as duas fases anteriores já falharam e abarca todo o tipo de medidas que possam ser tomadas com o intuito de reduzir os efeitos do ataque após a ocorrência deste, nomeadamente a evacuação de pessoas para retirar possíveis alvos adicionais aos terroristas. A fase da resposta tem como objetivo principal neutralizar a ameaça da forma mais célere possível, nomeadamente através da facilitação do acesso ao local por parte das forças de segurança e das equipas de emergência médica para que estes consigam mitigar a ameaça e socorrer as possíveis vítimas, respetivamente. A última fase prende-se com a recuperação visa reconstruir a infraestrutura, os seus funcionários e os demais cidadãos por forma a que voltem à normalidade, não permitindo que haja interferência no seu modo de vida (Doss & Shpherd, 2015).

Analisando de uma forma mais detalhada as características deste tipo de ataques, através de um estudo realizado por Blair et al. (2014), onde foram observados diversos incidentes com atiradores ativos nos Estados Unidos da América entre os anos de 2000 e 2013, chegaram à conclusão de que 56,3% dos ataques findaram previamente à chegada da polícia ao local, nomeadamente através da intervenção de cidadãos, fuga do atirador ou por este se ter suicidado. Relativamente à duração dos ataques, Blair et al. (2014) concluiu que daqueles que foi possível recolher dados neste aspeto, 69,8% terminaram em cinco minutos ou menos, e desses mais de metade tiveram uma duração inferior a dois minutos.

Apesar desta informação estar relacionado com atiradores ativos, consideramos que pode ser feita uma analogia com os atacantes ativos dada as similitudes entre ambos os casos, consubstanciando-se apenas a diferença de armamento utilizado. Destarte, é perceptível através da informação previamente mencionada que a neste tipo de situações não se pode esperar pela chegada de meios especializados no combate ao terrorismo dada a escassez da duração deste tipo de ataques, assim, e de acordo com aquilo que já se encontra estipulado pela PSP devem os primeiros elementos no local abordar, imediatamente, a ameaça evitando o aumento do número de vítimas (Martaindale & Blair, 2019).

A resposta a situações de atacante ativo não se consubstancia numa solução única onde apenas um ator, normalmente ligado à segurança pública, é responsável por lidar com

estas situações. É necessário a existência de uma resposta que englobe diversos atores, desde as forças de segurança até à empresa de segurança privada responsável pela segurança na estação ferroviária de Entrecampos, para que se consigam cumprir o preconizado por Doss & Shepherd (2015) relativamente às áreas de mitigação de ataques terroristas. Urge ainda procurar aprofundar todas as possíveis falhas securitárias existentes, nomeadamente através do planeamento e realização periódica de simulacros e exercícios entre os atores responsáveis, atuando de uma forma pró-ativa e mitigadora do risco.

Capítulo III – Método

O método pode ser definido como “o conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permitem alcançar o objetivo de produzir conhecimentos válidos e verdadeiros, traçando o caminho a ser seguido, detetando erros e auxiliando as decisões do cientista” (Lakatos & Marconi, 2010, p. 95). Partilhando da ideia defendida por Creswell & Poth (2018), o método científico acarreta cinco grandes fases: a constituição do problema, a elaboração de hipóteses, a recolha de dados, os resultados e, por fim, a discussão dos mesmos.

Na concretização da nossa dissertação de mestrado será aplicado o método qualitativo, que se releva como o mais adequado dado o carácter exploratório da investigação, uma vez que, e de acordo com Bryman (2012), este método se caracteriza por uma estratégia que advém do facto de existir um determinado problema que necessita de ser explorado. Abarcará uma pesquisa bibliográfica, “para conhecer o estado-da-arte sobre a investigação” (Sarmiento, 2013, p. 13), através da revisão de literatura existente no panorama atual. A pesquisa debruça-se sobre um “objeto reconhecível e definido de tal modo que seja igualmente reconhecível pelos outros” (Eco, 2015, p. 52). Consultar-se-ão para este efeito notícias, referências jornalísticas, relatórios de agências internacionais (e.g. EUROPOL, TESSAT, Estratégia Europeia em Matéria de Segurança, Estratégia de Segurança Interna da União Europeia, Global Terrorism Index), legislação nacional e internacional, bem como outros que se revelem como pertinentes para alcançar os objetivos desta investigação.

Serão também realizadas entrevistas semiestruturadas, cujo painel será constituído por intervenientes que revelem ser importantes para a presente investigação, nomeadamente com os responsáveis pela segurança na empresa Comboios de Portugal, FERTAGUS, Metro de Lisboa, Infraestruturas de Portugal, bem como dois oficiais da PSP, nomeadamente o Comandante da 2.^a e 5.^a Divisão Policial do COMETLIS e o Comandante da Divisão Policial de Segurança a Transportes Públicos. Este método de recolha de dados revela-se como o mais adaptado para obter informação original, porque “pressupõe que o investigador não dispõe de dados já existentes, mas que deve obtê-los” (Albarello et al., 1997, p. 86). Os dados serão tratados, posteriormente, através da análise de conteúdo, “porque oferece a possibilidade de tratar de forma metódica informações e testemunhos que apresentam um certo grau de profundidade e de complexidade” (Quivy & Campenhoudt, 2008, p. 227).

Será igualmente efetuado um levantamento das principais características concernentes à Estação da CP de Entrecampos (Lisboa), nomeadamente através de múltiplas

visitas ao terreno e com recurso à recolha de imagens que permitam, posteriormente, dissecar as fragilidades denotadas. A seleção deste local teve por base critérios geográficos, concretamente o facto de se situar na cidade de Lisboa, bem como o facto de representar um alvo vulnerável típico com circulação de centenas de composições e de milhares de pessoas por dia.

Na Estação de Entrecampos circulam comboios nacionais, rumo ao sul, urbanos (acesso à linha de Sintra e linha da Azambuja), assim como os comboios intercidades e alfa. Nesta análise securitária à Estação de Entrecampos pretendemos analisar as medidas de prevenção situacional adotadas e identificar vulnerabilidades que possam aumentar o risco de concretização de um ataque terrorista, à semelhança do que já ocorreu noutras localidades do nível mundial, nomeadamente em Espanha (2004), Índia (2008), China (2014), França (2015) e Alemanha (2021). Procuraremos, assim, analisar as medidas existentes e formular um diagnóstico de segurança e eventuais propostas de melhoria através de visitas *in loco* à estação ferroviária, recolhendo amostras fotográficas que permitam, numa fase posterior, realizar uma análise e consequente elaboração de proposta de novas medidas securitárias.

Segundo dados da CP em 2020, foram contabilizados 86,9 milhões de utilizadores dos comboios da CP, menos 40% na comparação com 2019, redução esta que pode facilmente ser explicada como um efeito negativo da pandemia. Contudo, o serviço de longo curso foi o mais penalizado, com uma redução de passageiros de 60,6%, para 2,638 milhões. Desde março de 2020, foram implementadas várias restrições de circulação por causa da covid-19, desde o dever geral de recolhimento entre os meses de março e maio aos vários fins-de semana sem deslocações entre municípios na segunda metade do ano passado. O serviço regional apresentou uma redução de 40,8% dos utentes, para 6,126 milhões. Não obstante, os comboios urbanos de Lisboa foram os menos penalizados pela pandemia: a descida de utentes foi de 36,2%, para 65,94 milhões.

Realizando uma análise aos dados anteriormente apresentados, podemos associar esta redução do número de passageiros como um fator que possa criar a ideia entre os responsáveis pelas estruturas ferroviárias de negligenciar a proteção destes locais. No entanto, as estações de caminhos-de-ferro e terminais de transporte público, mais concretamente, a estação de Entrecampos que tem também ligação à rede de metropolitano, configura um eixo fundamental de circulação no centro da cidade de Lisboa, bem como de ligação ferroviária entre as linhas do norte e do sul do país e um potencial alvo derivado dos milhões de pessoas que dela usufruem todo o ano.

3.1. Problemática da Investigação

A investigação pode ser entendida como uma procura, “um caminhar para um melhor conhecimento” (Quivy & Campenhoudt, 2008, p. 31). A partir do reconhecimento de um problema ou identificação de uma lacuna, a investigação visa gerar conhecimento ou novas formas de atingir esse conhecimento (Sarmiento, 2013).

A problemática, por seu turno, constitui-se como uma abordagem ou perspectiva teórica que o investigador escolhe para dar seguimento à pergunta de partida (Quivy & Campenhoudt, 2008). Após realizar uma breve análise à temática da proteção de *soft targets*, optámos por focar a nossa problemática em torno das medidas de *hardening* adotadas para a proteção de uma estação de caminhos-de-ferro em Lisboa, para fazer face à ameaça terrorista, tendo em conta a sua centralidade na capital do país, aos milhares de pessoas que circulam diariamente na mesma e ao aspeto simbólico associado a um eventual ataque.

De acordo com Quivy & Campenhoudt (2008) o investigador deve procurar enunciar o projeto de investigação na forma de uma pergunta de partida, que lhe permitirá manifestar o que procura saber, elucidar e compreender melhor. Esta questão de investigação implica uma formulação correta, que atenda a critérios de clareza, exequibilidade e pertinência. Tendo em conta estas reflexões, a nossa investigação procurará dar resposta à seguinte pergunta de partida: **Existem medidas implementadas na estação ferroviária de Entrecampos que possam ajudar e/ou prevenir atentados terroristas?**

Por forma a melhor responder à questão central, foram formuladas as seguintes perguntas derivadas:

1. **Existe algum tipo de sistema na estação ferroviárias de Entrecampos que possibilite a deteção de bagagens abandonadas e pessoas suspeitas?**
2. **Que tipo de medidas genéricas podem ser adotadas em todas as estações ferroviárias que possibilitem a mitigação da ocorrência e dos efeitos dos ataques terroristas?**

Tendo em conta o problema de investigação mencionando anteriormente, e todo o contexto envolvente à investigação que pretendemos realizar, impõe-se a necessidade de definir os objetivos da nossa dissertação. O objetivo principal deste estudo é analisar o atual quadro de proteção de *soft targets* (alvos vulneráveis) – em concreto da estação ferroviária de Entrecampos - e perceber se é ou não adequado à ameaça terrorista. Assim, podemos definir o nosso objetivo geral sob a forma de perceber como se caracteriza o atual quadro de proteção de terminais de transportes públicos, em Lisboa, face a ataques terroristas.

Tendo em conta o objetivo que definimos como geral, torna-se conveniente determinar e identificar os objetivos específicos. Pretendemos assim, no âmbito da presente dissertação, verificar de entre os principais tipos de ameaça terrorista, quais são os que visam com maior premência as estações de caminhos-de-ferro e terminais de transporte público em geral, porquanto compreender uma ameaça é o primeiro passo para poder combatê-la e, conseqüentemente neutralizá-la.

Por outro lado, configura-se como importante perceber qual o quadro de proteção vigente, identificando as medidas de proteção que se encontram implementadas nas estações e terminais de transporte público com vista a fazer face a tais ameaças.

Deste modo, entendemos alcançar os seguintes objetivos:

- Contribuir para a produção de conhecimento relativo à proteção dos espaços públicos em Portugal, mais concretamente das estações ferroviárias possuidoras de maior afluência;
- Fundamentar a necessidade de melhor proteger este tipo de infraestruturas face à ameaça terrorista;
- Contribuir para a melhoria das medidas securitárias implementadas nas estações ferroviárias, bem como para a melhoria do serviço prestado por parte da Polícia de Segurança Pública;

3.2. Instrumentos de Recolha de Dados

Por forma a concretizar a realização desta dissertação, foi escolhida a entrevista como instrumento para a recolha de dados, sendo que, de acordo com Lakatos & Marconi (2010), este método caracteriza-se por possibilitar uma intervenção direta com o entrevistado o que acaba por simplificar a partilha de informação necessária.

Para Quivy e Campenhoudt (2005) trata-se de um método distinto devido à “aplicação de processos fundamentais de comunicação e interação humana” (p. 96). Partilhando a opinião de Richard (2015, p. 47), as entrevistas revestem-se de um grande potencial uma vez que permitem perceber de uma forma mais clara e simples as ideias da pessoa entrevistada que, de outra forma, seriam muito difíceis de perceber.

Posteriormente a decidir qual seria o melhor método, foi necessário aferir que tipo de entrevistas a efetuar preencheriam melhor os propósitos desta investigação. Deste modo, a escolha recaiu sobre as entrevistas semiestruturadas, privilegiando um desenrolar flexível

do guião aplicado, conforme o retorno do entrevistado, permitindo a recolha de mais informação (Quivy & Campenhoudt, 2005).

Não obstante da ordem das questões variar de acordo com o decurso da entrevista, nomeadamente através da colocação de questões que visem esclarecer declarações do entrevistado, o guião base da entrevista apresenta-se como idêntico para todos os elementos entrevistados (Bryaman, 2012), existindo ligeiras alterações consoante as características específicas da pessoa entrevistada.

Neste sentido, foram desenvolvidos dois guiões com diversas questões (cf. Apêndice A e B), baseando-se nos objetivos estabelecidos inicialmente bem como nas questões de investigação formuladas. Estes guiões foi, posteriormente, submetido a análise por parte do Orientador desta dissertação de mestrado, onde foram realizados alguns ajustes que culminaram na versão final dos mesmos.

Aquando da aplicação do guião das entrevistas afigurou-se como crucial a manutenção de uma postura imparcial, garantindo que o rumo pretendido não se altera, bem como apresentar uma capacidade de questionar as respostas que não sejam perceptíveis, visando obter a maior quantidade de informação possível (Neuman, 2014).

3.3. Caracterização do Corpus

Conforme expõe Bardin (2011), o *corpus* consubstancia-se como o conjunto de documentos a analisar, importando não olvidar quatro regras: a da pertinência, homogeneidade, representatividade e exaustividade. Com base nestas premissas, a seleção dos participantes no estudo teve como base os diversos atores que se afiguram responsáveis não só pela segurança da estação de Entrecampos, como das diversas carruagens que, diariamente, utilizam aquele *transfer hub*.

Tendo em consideração que a cooperação entre estas entidades públicas e privadas se afigura como crucial para o garante de condições de segurança da infraestrutura em análise, afigurou-se como necessário compreender a perspetiva dos Diretores de Segurança das várias empresas que operam em Entrecampos, nomeadamente da Comboios de Portugal, Metro de Lisboa, Fertagus, bem como da Infraestruturas de Portugal.

Considerando ainda que estamos perante uma área de responsabilidade da PSP, afigurou-se ainda como relevante perceber ainda a perspetiva do Comandante da Divisão Policial de Segurança a Transportes Públicos e do Comandante da 2^a e 5^a Divisão Policial do COMETLIS.

Desta forma, o *corpus* deste estudo compreende um conjunto de seis entrevistas realizadas, divididas em dois grupos: um primeiro grupo constituído por quatro elementos externos à PSP, e um segundo grupo constituído por dois Oficiais da PSP.

3.4. Técnicas de Análise de Dados

Por forma a permitir a análise dos dados obtidos através das entrevistas foi escolhido o instrumento de análise de conteúdo, que se consubstancia em “mecanismos de análise das comunicações visando obter por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens indicadores que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/ recepção dessas mensagens” (Bardin, 2011, p. 48).

Neste tipo de análises de dados, o investigador utiliza as respostas do entrevistado para produzir conhecimento científico sendo que, de acordo com Quivy & Campenhoudt (2005), não é uma técnica que incida sobre o *modus operandi* da linguagem, mas sim na própria comunicação do entrevistado.

Deste modo, através dos dados obtidos nas diversas entrevistas, foi possível inferir qual o panorama atual a nível securitário da estação de Entrecampos, quais as suas debilidades e como é que estas podem ser debeladas por parte de todos os atores responsáveis pela segurança desta infraestrutura.

A autorização individual para o tratamento da informação adquirida ao longo das entrevistas foi asseverada mediante a assinatura dos “Termos de Consentimento Informado” (cf. Anexo 2). Importa salientar que as presentes entrevistas foram gravadas com recurso a gravador, possibilitando a posterior transcrição e análise de dados, sendo que foi garantido a todos os entrevistados a omissão de qualquer tipo de informações suscetíveis de serem consideradas sensíveis e que pudessem comprometer a segurança desta Estação.

Na fase de análise de conteúdo desenvolvemos um processo de categorização, onde identificámos os principais assuntos em categorias e, posteriormente em subcategorias. A cada categoria e subcategoria foram depois, na fase de codificação, alocados todos os segmentos textuais mais enquadrados (cf. Apêndice D).

Deste modo, a grelha categorial estabelecida com base nos objetivos norteados da nossa investigação e no conteúdo das entrevistas encontra os seus princípios basilares nas seguintes categorias:

- **A** – Categoria “**Medidas Securitárias**”. Nesta categoria insere-se todo o conteúdo relacionado com medidas genéricas de segurança presentes na Estação de Entrecampos.
- **B** – Categoria “**Deteção de Situações Suspeitas**”. Nesta categoria insere-se todo o conteúdo relacionado com a deteção de situações suspeitas na Estação de Entrecampos.
- **C** – Categoria “**Medidas Policiais Preventivas**”. Nesta categoria insere-se todo o conteúdo relacionado com as medidas policiais preventivas tomadas por parte da PSP na Estação de Entrecampos.
- **D** – Categoria “**Soft Target Hardening**”. Nesta categoria insere-se todo o conteúdo relacionado com as medidas securitárias a aplicar na Estação de Entrecampos que permitam melhorar as condições securitárias existentes.

Capítulo IV – Análise Securitária à Estação Ferroviária de Entrecampos

4.1. Medidas Securitárias na Estação de Entrecampos

A estação ferroviária de Entrecampos assume-se como um dos principais *transfer hubs* existentes em território nacional, concentrando no mesmo espaço a CP, Metropolitano de Lisboa, Fertagus e IP, sendo que cada uma destas empresas possui o seu próprio leque de responsabilidades securitárias. Neste sentido, foram elaboradas diversas questões aos diversos entrevistados, sendo a primeira relativa ao tipo de medidas de segurança que se encontram atualmente em vigor para prevenir situações de terrorismo naquela infraestrutura.

Relativamente ao Metropolitano de Lisboa, existe uma clara preocupação com a arquitetura da infraestrutura, procurando dirimir ao máximo o número de recantos e zonas que possuam uma menor visibilidade e que permitam às pessoas esconderem-se. Nas palavras do seu Diretor de Segurança Eng^o António Valente (E1), estes pretendem “*fazer com que a estação não seja uma sala de estar, mas sim um local de passagem*”. Encontram-se ainda implementadas medidas de cariz tecnológico, mais concretamente um Posto de Comando Central, que gere todos os sistemas relacionados com situações de *safety* e *security*, e um vasto sistema de videovigilância diretamente ligado a este posto que permite aos operadores controlar tudo o que se está a passar em tempo real.

Existe ainda uma aposta em segurança privada, especialmente no período noturno (entre as 23h e as 07h), que verifica os diversos pontos de acesso na estação com o intuito de garantir que pessoas não autorizadas entrem pelas condutas e grelhas de acesso.

Por último, na área da formação, são ministrados diversos cursos de deteção de comportamentos suspeitos por parte da PSP e do SIS², especialmente direcionados para situações de terrorismo, sendo levados a cabo múltiplos exercícios de simulacro com entidades responsáveis por questões de *safety* e *security* que, segundo o E1, “*possibilitam a deteção de falhas nos protocolos e permitem avaliar tempos de resposta*”.

No que concerne às medidas securitárias adotadas por parte da CP na estação de Entrecampos, existe uma cooperação entre a CP e a IP por forma a garantir as condições de segurança nesta infraestrutura que, segundo o Diretor do Gabinete de Proteção e Segurança, Major Artur Cerejo (E2), “*transporta anualmente 130 milhões de passageiros, ou seja 12 a 13 vezes a população de Portugal*”.

² Estas formações tem ocorrido com alguma frequência nos últimos anos, sendo que a mais recente remonta a março de 2022, ministrada pelo SIS.

Assim, como forma de salvaguardar a integridade física dos seus utilizadores, a CP possui diversos vigilantes nos seus comboios, contrata serviços de remunerado com a PSP, através da DSTP que, desta forma, efetua um policiamento de visibilidade nas linhas dos urbanos de Lisboa, nomeadamente na Estação de Entrecampos. A utilização destes dois tipos de recursos humanos encontra-se subdividida por áreas de atuação, sendo que segundo o E2 “*os vigilantes costumam andar a circular pelos vários comboios ao longo da linha e os agentes de remunerado realizam patrulhamento nas diversas estações e carruagens*”.

Relativamente a medidas de cariz tecnológico, a CP possui estruturas de videovigilância que utilizam sistemas de vídeo analítico customizados aos perigos detetados na Estação de Entrecampos através de uma análise de risco, nomeadamente através da instalação de sensores, mitigando desta forma os perigos existentes.

Analisando agora o ponto de situação na Fertagus, segundo o seu Diretor de Segurança, Eng.º Vitor Santos (E3), esta empresa é “*responsável pelo transporte de cerca de 22 milhões de passageiros anualmente, concentrando o maior número nas estações de Sete Rios e de Entrecampos*”. Nas infraestruturas que se encontram sob alçada desta empresa existe, de acordo com o E3, um controlo de acessos eletrónico realizado através de um cartão de acesso que permite aos funcionários a entrada nas áreas reservadas e um centro de comando e controlo responsável pela gestão do sistema de CCTV.

Encontram-se ainda contratados diversos serviços remunerados naquilo que é a sua área de responsabilidade visando, de acordo com o E3, “*estreitar o contacto entre a Fertagus e as Forças de Segurança, com maior enfoque nos períodos de fim-de-semana*”. Em cooperação com a PSP, são ainda efetuadas diversas ações de fiscalização e de visibilidade entre o percurso Roma-Areeiro – Setúbal, sendo que existem ainda vigilantes contratados a uma empresa de segurança privada que realiza os seus serviços em toda a extensão da linha, com especial enfoque nas estações com maior fluxo de passageiros como é o caso de Entrecampos.

Por último, importa perceber o ponto de situação relativo à entidade responsável pela segurança da estação de Entrecampos, a Infraestruturas de Portugal. De acordo com o responsável pela vertente *security* na empresa, Subintendente Rui Fonte (E4), nesta infraestrutura “*dispomos de segurança humana, operada por uma empresa de segurança privada 24/7, neste caso concreto com 2 vigilantes em permanência e com um sistema de videovigilância, com cerca de 60 câmaras com monitorização permanente*”, contudo este sistema de videovigilância não possui qualquer tipo de *software* de analítica.

À semelhança do que se pode constatar nas empresas previamente mencionadas, existe ainda um trabalho de preparação de todos estes elementos que garantem a segurança nesta infraestrutura, quer em termos de formação quer em termos de informação, para os funcionários estarem melhor capacitadas para o exercício destas funções. De acordo com o E4, *“estas formações resultam de uma interação com que tem esse conhecimento e informação: as FSS, sendo ministrada por parte da PSP, GNR e SIS”*, sendo que as últimas ações de formação decorreram ainda antes do início da pandemia de Covid-19 que ocorreu em 2020, sendo a mesma ministrada pelo SIS. Porém, estas ações de formação não são realizadas em parceria entre as diversas Forças e Serviços de Segurança, mas são ministradas unilateralmente, não sendo assim fomentadas sinergias e partilha de conhecimentos e experiências entre os atores do SSI, operadores públicos e privados e a sociedade civil.

4.2. Detecção de Bagagens Abandonadas e Comportamentos Suspeitos

No que concerne a este tema, existem algumas limitações legais impostas pela Comissão Nacional de Proteção de Dados relativas à utilização de sistemas de reconhecimento facial em Portugal. Desta forma, o atual sistema informático em utilização no Metropolitano, de acordo com o E1, apresenta *“diversas lacunas no que concerne à deteção de bagagens e de pessoas com comportamentos suspeitos, do entanto é uma das preocupações mais pertinentes do metro em termos securitários”*.

Neste sentido, o Metropolitano de Lisboa encontra-se a participar no projeto europeu denominado *Prevent* que, segundo o E1 visa criar até 2024 uma tecnologia que seja *“capaz de identificar, automaticamente, um objeto abandonado, retroceder nas imagens para identificar quem abandonou o objeto e, posteriormente, avançar nas imagens para detetar em que estação é que o indivíduo se encontra ou onde é que este abandonou as instalações do metro”*. Até lá, não existem quaisquer meios automáticos que possibilitem a deteção de indivíduos com comportamentos suspeitos e bagagens abandonadas, não obstante, o Metropolitano aposta fortemente na formação dos seus funcionários com o intuito de detetar possíveis indicadores de situações relacionadas com terrorismo ou outro tipo de criminalidade.

De acordo com o E1, atualmente existem mais de 2800 sistemas de CCTV que possuem alguma analítica na rede de metropolitano, nomeadamente relacionada com a deteção de movimento, no entanto, *“nos comboios ainda não existem os 30 dias de gravação*

de imagens (apenas 5 dias), contudo este problema será colmatado ainda no decorrer do presente ano³”.

Analisando agora o panorama atual relativo à mesma questão na empresa CP, na opinião do E2 este considera ser *“impossível detetar comportamentos estranhos numa infraestrutura da envergadura da estação de Entrecampos, uma vez que implicaria um foco exclusivo por parte do operador de CCTV na central de segurança nesta estação”*.

Não obstante, a CP possui ao seu dispor uma vasta rede de CCTV controlada por um operador na sua sede que visualiza todas as estações a nível nacional, encontrando-se responsável por comunicar às autoridades competentes quaisquer situações que envolvam indivíduos com comportamentos suspeitos ou bagagens abandonadas.

Existe também tecnologia de vídeo analítico que permite detetar movimentos junto a zonas reservadas e bagagens abandonadas contudo, de acordo com E2, *“este sistema ainda não tem um funcionamento perfeito, apresentando diversos casos de falsos positivos”*. Na estação de Entrecampos, estes sistemas encontram-se essencialmente direcionados para as zonas das bilheteiras e de validação dos bilhetes, uma vez que se consubstanciam como a área de responsabilidade desta empresa. A deteção de indivíduos, grupos ou objetos que possam constituir uma ameaça está assim sobretudo dependente do fator humano, ou seja, da atenção e perspicácia dos operadores.

Relativamente aos sistemas de CCTV instalados no interior das carruagens, estes não possuem qualquer tecnologia de vídeo analítico nem permitem visualizar imagens em tempo real, à semelhança do que acontece nas carruagens do Metropolitano de Lisboa.

Passando à análise do ponto de situação na Fertagus, estes atualmente também não têm qualquer sistema informático que possibilite a deteção de bagagens abandonadas ou de comportamentos suspeitos, sendo que, à data de realização da entrevista não existia qualquer projeto de aquisição do mesmo uma vez que, na opinião do E3, *“ não são situações recorrentes pelo que, ao momento, não se considera fazer um investimento avultado nessa área”*.

De acordo com E3, existem bastantes situações de extravios nos comboios e nas estações da Fertagus, no entanto não existem quaisquer registos recorrentes de objetos suspeitos colocados nas suas infraestruturas pelo que, não se configura como sendo uma das prioridades securitárias da empresa. Contudo, e como forma de colmatar esta situação,

³ Nas carruagens do Metropolitano de Lisboa apenas existe a capacidade de gravar 5 dias de imagens sendo que, atingindo esse limite, estas tem de ser descarregadas para um servidor da empresa que as preserva por um período de 30 dias, conforme a legislação em vigor.

existem diversos planos de formação dos funcionários com vista à deteção de comportamentos relacionados com o terrorismo, ministrados pelo SIS, sendo que ainda este ano foram novamente ministradas novas ações de formação, que decorreram essencialmente no mês de março, estando ainda previstas mais até ao final do ano em datas por designar.

Não obstante, constata-se a inexistência de qualquer referência a ações de formação conjuntas entre o SIS, PSP, PJ e outros atores relevantes do sistema de segurança interna, as quais, consideramos que seriam muito importantes, na medida em que dariam uma perspetiva certamente mais transversal.

Observando por último o caso da IP, de acordo com o E4, *“atualmente não existe nenhum sistema informático que possibilite a deteção de bagagens abandonadas nem que detete comportamentos suspeitos”*, à semelhança do que constatámos nos demais operadores desta estação.

Esta possibilidade já foi contudo discutida e até testada no terreno sendo que, conforme explana o E4, foi concluído que *“este sistema não era eficiente uma vez que na maioria das estações ferroviárias, como é o caso de Entrecampos, não existe uma barreira física e, conseqüentemente também uma barreira legal, que impeça um passageiro de ir até à plataforma de embarque”*. Deste modo, mais concretamente para as situações de bagagens abandonadas, foram verificados diversos falsos positivos que inviabilizaram a utilização do sistema.

Constatamos assim que a deteção tanto de bagagens abandonadas como de pessoas suspeitas recai, sobretudo, na capacidade humana, inviabilizando uma correta e eficaz monitorização destes casos e, conseqüentemente, uma deficitária qualidade securitária para todos os utilizadores destas infraestruturas.

4.3. Procedimentos Relativos a Bagagens Abandonadas e Comportamentos Suspeitos

Relativamente aos procedimentos em vigor aquando da deteção destes elementos, começando por analisar o caso do Metropolitano, percebemos que toda a informação é comunicada ao Posto de Comando Central sendo que, de acordo com o E1, *“sempre que há uma pessoa considerada suspeita esta informação passa ao agente presente neste posto e é ativada uma equipa que se desloca ao local para averiguar a veracidade da ameaça, sendo simultaneamente contactada a polícia”*.

No que concerne a objetos suspeitos os procedimentos são semelhantes, iniciando-se o processo com a comunicação ao já mencionado Posto de Comando Central que, num

momento posterior, contacta a forças de segurança territorialmente competente. O procedimento atual em vigor no Metro, de acordo com o E1, *“obriga a que sejam afastadas as pessoas do local em questão se houver uma forte suspeita de que se trata de engenhos explosivos”*.

Neste sentido, os funcionários do Metro possuem alguma formação visando ministrar competências necessárias para realizar uma análise sumária ao objeto, bem como ao local onde o mesmo se encontra, com o intuito de tentarem validar a ameaça, prestando especial atenção ao local onde este é deixado, uma vez que este pormenor muitas vezes indica se estamos perante um objeto considerado suspeito ou se é apenas um objeto extraviado. De acordo com o E1, *“os funcionários têm indicações específicas para informarem o Posto de Comando e Controlo de quaisquer diligências que realizem para validar ou não a ameaça de forma a que, num momento posterior, sejam transmitidas estas informações às autoridades competentes”*.

Analisando agora os procedimentos implementados na CP estes caracterizam-se por uma maior simplicidade de processos. No caso desta empresa, a partir do momento em que os seus vigilantes reportem ao Posto de Comando uma suspeita relativa a um indivíduo ou a um objeto, e este seja validado, são de imediato contactadas as forças de segurança e, de acordo com o E2, a partir deste momento tudo *“funciona em função das indicações dadas por estes”*.

No caso de estarmos perante uma situação de objetos suspeitos, os vigilantes têm indicações para criar um perímetro de segurança enquanto não chegam as forças de segurança responsáveis por tomar conta da ocorrência. Por último, importa salientar que as ordens de paragem dos comboios bem como de evacuação dos mesmos são, segundo o E2 *“da exclusiva responsabilidade das Forças de Segurança e, a partir desse momento, a quem gere toda a operação é o comandante territorialmente competente”*.

Relativamente aos protocolos em vigor na Fertagus temos que, de acordo com o E3, *“90% das situações registadas relativas a objetos abandonados ocorrem no interior dos comboios”*.

Nestes casos, o procedimento interno envolve a intervenção da Brigada de Limpeza ou dos vigilantes como elementos responsáveis pela deteção deste tipo de objetos e, posteriormente é feita uma validação por parte dos elementos que se encontram na bilheteira com o intuito de identificar o objeto abandonado e validar ou não a ameaça. Caso esta seja validade, é contactada a força de segurança territorialmente competente, sendo de imediato estabelecido um perímetro de segurança e, de acordo com o E3, *“passando o ónus da*

intervenção a pertencer à PSP ou GNR”, consoante a área em que são territorialmente competentes.

Ainda no que concerne à temática de objetos abandonados, a Fertagus nas suas diversas ações de formação ministradas instrui os seus funcionários a não terem qualquer tipo de contacto físico com o objeto quando hajam fortes suspeitas de este conter explosivos.

Relativamente a pessoas com comportamentos suspeitos, de acordo com o E3 “*a maior parte está relacionada com passageiros que utilizam os comboios sem possuir o bilhete requerido*”. Não obstante, caso existam situações que se desviem deste padrão habitual, cabe aos vigilantes a missão de detetar estes indivíduos e, conseqüentemente abordá-los ou, de acordo com o E3, “*nos casos em que haja claros indícios de que estamos perante situações mais graves, contactar de imediato as autoridades responsáveis*”.

À semelhança do anteriormente mencionado, o procedimento relativo à deteção de bagagens e de pessoas suspeitas na IP constata-se idêntico aos aplicados pelos demais operadores. De acordo com o E4, nestes casos “*existe uma articulação entre os vigilantes no terreno e os vigilantes na Central de Segurança que, através da revisão das imagens de videovigilância, validam ou não a ameaça*”. Caso estejamos perante uma situação fidedigna é de imediato contactada a força de segurança territorialmente competente que, posteriormente, assume a gestão da ocorrência.

Constatamos assim que, de uma forma transversal, nas diversas empresas que operam na estação ferroviária de Entrecampos, existe uma clara dependência do fator humano para a deteção de comportamentos suspeitos ou de bagagens abandonadas o que, de uma forma inequívoca, se constitui como uma das maiores debilidades securitárias constatadas nesta infraestrutura.

4.4. Evacuação da Estação de Entrecampos

No que diz respeito ao Metropolitano de Lisboa, existem duas formas de ser dada a ordem de evacuação: através de ordem do Diretor de Segurança ou das forças de segurança. Esta ordem é apenas dada em situações onde exista um perigo real, seja relativo a situações de *safety* ou *security*. De acordo com o E1, “*o diretor de segurança tem a capacidade de mandar parar o metropolitano, bem como de cortar toda a rede de telemóveis nas infraestruturas do metro. Contudo, esta ferramenta é apenas utilizada mediante orientação das forças de segurança*”.

Centrando o foco apenas na estação de Entrecampos, existe a possibilidade de ser realizada uma evacuação parcial abrindo todas as saídas de emergência através dos elementos localizados no Posto de Comando Central. No entanto, e como alternativa, o maquinista tem a possibilidade de realizar a abertura das portas de emergência através de mecanismos presentes na própria cabine.

No que concerne a este ponto, a CP refere através do E2 que *“as situações de evacuação implicam uma conjugação de fatores com a IP e, neste sentido, existem diversos planos de simulacro com os diversos operadores onde são treinados cenários de safety e security”*.

A evacuação das infraestruturas da CP encontra-se dependente de ordem por parte das forças de segurança e funciona em conjunto com a IP para garantir as condições de segurança necessárias nas estações ferroviárias. Aquando de uma situação de evacuação, após serem garantidas as condições de segurança necessárias, de acordo com o E2, *“inicia-se as operações de evacuação coordenada de acordo com o Plano de Emergência Geral, onde se encontram todos os procedimentos em vigor”*.

No que concerne à Fertagus existem, segundo o E3, dois aspetos significativos: *“primeiro, é necessário existir uma ameaça credível e que produza risco imediato para as pessoas, seja relacionada com questões de safety ou security. Segundo, salvo estas situações, o diretor de segurança apenas pode proceder à evacuação mediante claras indicações por parte da IP”*.

Esta evacuação encontra-se prevista em situações relacionadas com incêndios em carruagens ou com situações de terrorismo, nomeadamente ameaças de bomba podendo, segundo o E3, *“realizar-se em termos globais ou parciais, mediante uma análise de risco realizada no momento por via telefónica com os vigilantes que se encontram no local”*.

A Fertagus possui planos bem definidos para estes dois tipos de evacuação, estando os mesmos enquadrados nos planos de simulacro trienal e inseridos nas ações de formação ministradas aos funcionários da empresa como garante da agilização de todos os procedimentos a executar.

De acordo com o E4, a IP possui um *“manual de procedimentos onde estão elencadas as mais variadas situações suscetíveis de levar à necessidade de existir um acionamento da evacuação da própria infraestrutura”*. Assim, a evacuação da estação está prevista em situações de *safety* e de *security*, como incêndios ou situações de terrorismo, sem haver uma dependência do Diretor de Segurança para a existência desta ordem.

Existe ainda um manual de segurança para cada estação em concreto que, de acordo com o E4, “*explica quais os procedimentos a adotar face a todas as situações que possam ocorrer numa determinada infraestrutura*”.

4.5. Responsável na Vertente Safety e Security

Questionados os diversos responsáveis de segurança relativamente à existência de um responsável pelas vertentes *safety* e *security* exclusivo à Estação de Entrecampos a resposta foi unânime em todos os operadores desta infraestrutura: não existe um responsável por estas vertentes, exclusivamente, dedicado a esta estação.

No Metropolitano, de acordo com o E1, o responsável é sempre o Posto de Comando Central, “*uma vez que a linha de metro de Lisboa configura-se como sendo de pequena dimensão em comparação com outras redes europeias*”. Na opinião do E1 “*não há necessidade de haver um responsável dedicado a cada uma destas áreas na estação de Entrecampos*”.

Relativamente à CP, esta apresenta uma organização diferente inerente ao facto de operar em todo o território nacional, contudo não apresenta um responsável exclusivo para este tipo de questões na estação de Entrecampos. Desta forma, existem dois gestores: um para a zona norte e outro para a zona sul⁴ estando, de acordo com o E2, responsáveis pela “*coordenação com as diversas autoridades em todas as situações, sejam elas relacionadas com questões safety ou security*”.

A Fertagus possui uma política semelhante à apresentada pelo Metropolitano de Lisboa, uma vez que é o Diretor de Segurança que concentra em si a responsabilidade pelas vertentes *safety* e *security* em todas as infraestruturas onde opera. Não obstante, de acordo com o E3, “*existem responsáveis em todas as estações que, diariamente, verificam se as condições de segurança existentes cumprem os padrões mínimos necessários ao bom funcionamento das mesmas*”.

Por último, relativamente à IP, nas palavras do E4 “*não existe nenhum responsável exclusivo para estas vertentes na estação de Entrecampos*”. A responsabilidade destas duas vertentes encontra-se repartida em dois órgãos a nível nacional: a Central de Segurança e o Centro de Comando Operacional, que estão responsáveis por gerir qualquer tipo de ocorrência dentro dos locais de competência da IP.

⁴ O gestor da zona norte encontra-se responsável por todas as situações que ocorram desde Coimbra até ao limite territorial mais a norte, enquanto o gestor da zona sul encontra-se responsável por todas as situações que se desenrolem desde Coimbra até ao limite fronteiriço mais a Sul de Portugal Continental.

4.6. A Perspetiva Policial Relativa à Segurança na Estação de Entrecampos

4.6.1. Medidas Preventivas no Perímetro Exterior na Estação

A DSTP é a entidade na PSP competente para realizar o policiamento em todos os transportes públicos. No entanto, na impossibilidade de estarem presentes em todas as estações, por vezes, essa responsabilidade acaba por recair no carro de patrulha da área que resolve algumas ocorrências existentes.

De acordo com o Comandante da 5ª Divisão Policial do COMETLIS, Intendente Pedro Almeida (E5), *“cerca de 90% das ocorrências existentes na estação de Entrecampos são resolvidas pela própria 5ª Divisão, sendo que até ao momento nenhuma esteve relacionada com questões de terrorismo, mas sim criminalidade mais vulgar como roubos e até mesmo suicídios”*.

Assim, estando a 5ª Divisão Policial do COMETLIS responsável pelo patrulhamento das artérias adjacentes à estação, de acordo com o E5 apostam *“fortemente num policiamento de visibilidade de acordo com os parâmetros definidos internamente por parte da DNPSP”*. Neste sentido, foram averiguados por parte desta divisão policial, quais os períodos temporais onde existe uma maior concentração de fluxos de pessoas em redor da estação de Entrecampos e, de acordo com o E5, *“através da colocação de uma viatura com dois polícias junto a essa estação, efetuam patrulhamento de visibilidade”*.

Não obstante este ser o padrão, em situações em que ocorram eventos onde se façam transportar diversas pessoas por transportes ferroviários⁵ e, seguindo instruções emanadas por parte do COMETLIS, é dedicada, de acordo com o E5, *“uma especial atenção nestas infraestruturas como forma de mitigar possíveis situações de perigo”*.

Mudando o foco para a perspetiva da DSTP, através do Subintendente Daniel Martins (E6), sabemos que os ataques terroristas se consubstanciam em acontecimentos voláteis e, na grande maioria das vezes imprevisíveis o que *“dificulta muito qualquer trabalho de prevenção, quer pela multiplicidade de fatores que os comportam, quer pelas inúmeras hipóteses e modos pelos quais os ataques são perpetrados”*.

É, precisamente, devido a esta dificuldade de prevenir estes ataques que, de acordo com o E6, *“não existe propriamente um plano específico de prevenção para a estação de Entrecampos”*. Não obstante desta dificuldade, de acordo com o E6, a DSTP adota *“um conjunto de medidas indiretas de policiamento, de carácter preventivo,”* que poderão mitigar

⁵ Nomeadamente eventos desportivos, culturais e sociopolíticos.

um possível ataque terrorista, sendo que estas passam essencialmente pela realização de um policiamento de visibilidade nas estações ferroviárias e nas próprias carruagens.

Deste modo, a DSTP além do patrulhamento apeado no interior da estação, nos corredores de circulação e nas plataformas possui, através da 2ª Esquadra – Monte Abraão, equipas à civil da Esquadra de Investigação Criminal e um reforço cíclico das Equipas de Intervenção Rápida, as quais segundo o E6 *“pela natureza do labor da DSTP em espaços confinados e pela apetência de eventuais incidentes de natureza terrorista ou não, patrulham quase sempre equipadas com colete balístico e shotgun”*.

Além das ações de patrulhamento mencionadas, são ainda efetuadas diversas operações de fiscalização aos cidadãos utilizadores dos transportes ferroviários visando, de acordo com o E6, *“transmitir um sentimento de segurança acrescido aos cidadãos e demonstrar a presença policial”*. Além disso, é também analisada a estatística relativa a fenómenos criminais com o intuito de redirecionar os meios para os locais mais problemáticos.

Com estas diversas situações, a PSP visa essencialmente proteger os passageiros e os bens públicos, seja através de policiamento em serviço público, seja através de patrulhamento em serviço remunerado. No entanto, importa não olvidar que as questões securitárias não são apenas uma responsabilidade da PSP, mas sim de todos os atores que operam nas ferrovias nacionais.

4.6.2. Formação dos Polícias em Técnicas de Detecção e Abordagem Preventiva

De acordo com o E5, *“atualmente os elementos que se encontram a realizar o patrulhamento de visibilidade nas artérias adjacentes à estação de Entrecampos não possuem o curso de TDAP ministrado pela PSP no âmbito do seu plano de formação”*.

Não obstante não ter nenhum elemento com o curso mencionado, na opinião do E5, se houvesse a possibilidade de ser ministrada esta formação a todos os polícias empenhados nesta missão seria uma *“grande mais-valia na possibilitação da deteção de comportamentos suspeitos, não só relacionados com ações de terrorismo, como também de criminalidade mais comum”*, consubstanciando-se numa ferramenta essencial para um melhor desempenho da missão policial.

Analisando o ponto de situação na DSTP, de acordo com o E6, *“apenas alguns polícias desta divisão detêm esse curso em particular, ainda que, já por mais de uma vez ter sido solicitado ao Núcleo de Formação e ao Núcleo de Informações Policiais do*

COMETLIS”. Na opinião do E6, este considera que este curso “*se reveste de uma importância acrescida para o nosso trabalho*”.

Todavia, a DSTP sempre que viável, promove o Curso de Segurança a Transportes Públicos com uma duração de 72h, no qual é abordado um vasto conjunto de temáticas, inclusive relativos à proteção de espaços públicos. Por outro lado, é desenvolvida ainda formação em especial às EIR’s de acordo com o seu plano de formação semanal.

Na opinião do E6 dever-se-á policiar as estações ferroviárias “*em função da análise da informação, tal como: comportamentos estranhos de indivíduos, danos nas infraestruturas ou mecanismos de segurança, falsos alarmes, entre outros*”.

4.6.3. Simulacros

No âmbito da realização de exercícios conjuntos o E5 considera que estes são extremamente positivos para todas as partes envolvidas, “*possibilitando a agilização de processos e a deteção de possíveis falhas existentes nos planos em vigor*”.

Apesar de considerar que existem múltiplos pontos positivos na sua realização, de acordo com a opinião do E5, “*a falta de pró-atividade na tomada de iniciativa na organização deste tipo de eventos por parte da PSP constitui-se como uma das grandes lacunas da PSP*” contudo, esta força de segurança participa em diversos exercícios planificados pelas mais diversas entidades externas que operam as infraestruturas ferroviárias.

Estas intervenções encontram-se mais direcionadas para a área do *safety* e não do *security*, sendo este o maior fator que leva o E5 a afirmar que “*a PSP deveria promover mais simulacros que visem aperfeiçoar a função primordial para a qual esta força de segurança está destinada, nomeadamente situações de active attacker ou ameaças de bomba*”.

Na perspetiva da DSTP, através do E6 considera que estes são benéficos e são desenvolvidos sempre que oportuno. Atualmente, de acordo com E6, devido à acalmia pandémica “*já foram retomados os simulacros conjuntos com o Metro de Lisboa, esperando fazê-lo também, em breve, com a CP, pois contribuem para a segurança das pessoas e bens*”.

De acordo com a opinião apresentada por E6, “*no caso de um incidente ou até de um ataque terrorista, a reação dos diversos atores deve ser imediata e eficaz*”, sendo que estes exercícios servem precisamente para isso, permitindo detetar falhas e alinhar procedimentos que permitam dar a melhor resposta possível a qualquer tipo de incidente, independentemente da sua natureza.

4.7. *Soft Target Hardening* na Estação de Entrecampos

Após realizar uma análise que nos permitiu perceber qual o *status quo* securitário da Estação de Entrecampos, importa agora perceber como é que as debilidades que foram mencionadas ao longo deste trabalho podem ser colmatadas por parte dos atores responsáveis.

Iniciando a análise pelo Metropolitano de Lisboa, o primeiro grande investimento poderia passar pela área da videovigilância com *software* analítico, sendo que o E1 considera que seria mesmo crucial *“possuir sistemas de vídeo analítico para detetar diversas situações suspeitas, nomeadamente relacionadas com pessoas caídas, agressões, furtos/roubos ou, em último caso, situações relacionadas com terrorismo”*.

Tendo em consideração as prerrogativas relacionadas com o Metropolitano, nomeadamente a existência de diversos poços de ventilação e túneis de acesso, é premente a necessidade de possuir um sistema de deteção de entradas nestes locais. De acordo com E1, *“até à data só existiam quatro sistemas instalados em áreas nevrálgicas, nomeadamente na estação da Pontinha, Alfovelos, Baixa-Chiado, e agora vai espalhar-se por todas as estações da rede de metropolitano”*. Esta solução irá possuir um sistema que, de acordo com E1, possuirá *“uma solução com duas câmaras, sensores e analítica, aprovada na estação da Reboleira, onde foi possível não ter quaisquer falsos alarmes com pessoas, sendo a intenção expandir a tecnologia para animais”*.

Partindo agora para as questões relativas à CP, importa perceber que, de acordo com o E2 *“as questões de investimentos em empresas públicas implica diversas complicações no que concerne a questões de segurança, nomeadamente no que toca a novos investimentos”*. Este problema advém do facto de a segurança ser muitas vezes vista como uma despesa e não como um investimento que deve ser feito para evitar perdas, não só no que concerne a vidas humanas, mas também a nível económico.

Nesta senda, de acordo com o E2, *“importa garantir a manutenção dos sistemas atualmente em vigor na CP, garantir que estes equipamentos têm a evolução necessária, uma vez que todas as tecnologias têm um período de vida útil”*. Torna-se assim necessário acompanhar a evolução tecnológica e *“dotar não só as infraestruturas como as carruagens dos comboios com sistemas de vídeo analítico, permitindo a existência de comunicações para a central de segurança para que esta possa visualizar os acontecimentos em tempo real”*.

Este tipo de investimentos já se encontra na esfera de pensamento da CP como forma de melhorar a segurança proporcionada aos seus passageiros, sendo que esta empresa procura acompanhar a evolução das tecnologias de acordo com o orçamento disponível, existindo uma clara preocupação em dotar as zonas mais críticas com equipamentos mais modernos e, desta forma, mitigar o risco existente.

Em terceiro lugar, importa perceber que melhorias que devem ser implementadas na Fertagus, tendo em consideração aquilo que são as fragilidades apresentadas nas suas infraestruturas. Neste sentido, o E3 apresenta duas medidas que considera serem necessárias para tornar as infraestruturas desta empresa mais seguras: maior controlo de acessos e aposta na tecnologia de vídeo com *software* analítico.

De acordo com o E3, deveria existir um melhor sistema de controlo de acessos às áreas reservadas da empresa, uma vez que “*atualmente a Fertagus dispõem de um controlo de acessos realizado através de um cartão magnético que se for furtado permite a qualquer pessoa aceder a zonas reservadas sem entrave*”. A aposta num sistema de controlo de acessos através de dados biométricos permitiria contornar este problema e aumentar os níveis de segurança das infraestruturas.

Por outro lado, em consonância com aquilo que foi mencionado anteriormente para os casos do Metropolitano e da CP, a segunda aposta passaria pela implementação de sistemas de videovigilância equipados com *software* de vídeo analítico, tanto na própria infraestrutura como no interior das carruagens. Nas palavras do E3, “*a instalação destes sistemas permitiria o aumento da capacidade de deteção de comportamentos suspeitos em direto, aumentando o controlo securitário existente não só na estação ferroviária como nos próprios comboios*”.

No que concerne às melhorias por parte da IP podemos, à semelhança do que constatámos anteriormente, dividir em duas áreas: melhorias tecnológicas e físicas. Numa primeira linha, e constatando que o próprio canal ferroviário se estabelece como uma clara debilidade que permite um acesso facilitado às próprias estações, de acordo com o E4, “*é necessário colocar no canal ferroviário durante o período noturno, câmaras térmicas, sensores de movimento e sistemas de videovigilância com software de analítica que permitam detetar a entrada de pessoas não autorizadas*”. Além disso, seria também necessário haver uma aposta na dotação das 60 câmaras existentes na estação de Entrecampos com *software* de analítica que possibilite a deteção de pessoas suspeitas e bagagens abandonadas, o que, de acordo com o E4, “*já se encontra previsto nos planos de investimento da IP a realizar até ao ano de 2030*”.

Numa segunda linha, e colocando o foco em medidas físicas, de acordo com o E4, há uma grande necessidade de colocar *gates* de acesso à plataforma de embarque uma vez que “*desta forma, além de existir uma barreira física passaria também a existir uma barreira legal que só permitiria passageiros com bilhete naqueles locais*”. Desta forma, deveria ser criada uma área de exclusivo acesso aos passageiros através da existência de *gates* que permitissem a validação de bilhetes independentemente do operador utilizado.

Outra clara preocupação prende-se com o facto de existirem espaços comerciais dentro da própria estação de Entrecampos. Desta forma, de acordo com o E4, “*numa perspetiva meramente securitária, estes locais não deveriam existir nestes moldes, devendo o acesso aos mesmos ser feito sem existir a necessidade de aceder ao interior da estação*”, não obstante existe uma clara dificuldade em balançar os interesses comerciais com os aspetos securitários.

De acordo com o E4, existe mais um aspeto a considerar relativamente a esta temática que se prende com a necessidade premente de “*existir uma arquitetura de segurança desde a criação deste tipo de infraestruturas, nomeadamente através da consciencialização dos arquitetos e projetistas, fazendo com que haja a necessidade de as forças de segurança emitirem um parecer relativo à segurança de determinados edifícios como a Estação de Entrecampos*”.

Olhando para as questões securitárias numa perspetiva policial, é notória uma clara preocupação com alguns dos fatores apresentados pelas próprias empresas que operam na estação de Entrecampos, nomeadamente no que concerne à videovigilância. De acordo com o E5, deve haver uma “*aposta em sistemas de videovigilância que possibilitem um visionamento permanente destas infraestruturas e das artérias adjacentes, facilitando o controlo por parte das forças de segurança no que concerne à deteção de possíveis ameaças*”. Na mesma senda, de acordo com E5, “*a implementação de mais e melhor videovigilância, com software de reconhecimento facial e alarmística, que tivesse a capacidade de ser acompanhada em tempo real pela PSP, facilitaria a prevenção criminal nesta infraestrutura*”.

Outra situação a ter em conta prende-se com o facto de existirem diferentes centros de comando e controlo responsáveis pela gestão das diversas câmaras de videovigilância que existem na estação de Entrecampos, o que dificulta a existência de uma partilha de informação realizada da forma mais célere possível e que permita mitigar quaisquer incidentes que ocorram. Deste modo, de acordo com o E5, deveria existir uma “*aposta num centro de comando e controlo centralizado na PSP, subdividido em várias áreas, onde eram*

controladas todas as câmaras de CCTV, possibilitando uma deteção mais rápida e, subsequentemente, um acionamento dos meios policiais mais célere”.

Através desta alteração do paradigma securitário, consideramos que deixaria de existir a necessidade de se verificarem trocas de informação entre os diversos centros de comando e controlo existentes, nomeadamente da CP, Fertagus, Metropolitano e IP, e passaria a estar tudo concentrado no mesmo local, aumentando a qualidade da informação recolhida e, inerentemente, a capacidade de prevenção de eventos criminais.

Outra possibilidade que cremos ser viável, seria a compatibilização técnica entre os diversos sistemas de CCTV que permitisse ao CCCO do COMETLIS aceder em tempo real e em caso de emergência, às imagens das diversas empresas de transportes públicos da área metropolitana de Lisboa, permitindo assim um processo de decisão mais rápido e eficaz em situações de incidentes críticos.

Em diversos países são adotadas medidas específicas em termos arquitetónicas neste tipo de infraestruturas no âmbito da designada prevenção criminal através do design ambiental (CPTED – *Crime Prevention Through Environmental Design*), sendo que em Portugal não existe uma clara preocupação em conceber, em termos arquitetónicos, edifícios que potenciem a prevenção criminal e, conseqüentemente, facilitem o trabalho das forças de segurança. Na opinião do E5, *“a falta de participação das forças de segurança na construção de determinadas infraestruturas, como é o caso da estação de Entrecampos, constitui-se como uma lacuna que, após a construção do edifício, já se torna muito difícil de mitigar”.*

Deste modo, como forma de mitigar esta problemática deveria ser melhorada a arquitetura de segurança, preocupada em não criar recantos mal iluminados, locais demasiado obstruídos com barreiras arquitetónicas (como muros, separadores, vegetação demasiado densa), em melhorar a sinalética, em incrementar a fruição dos espaços públicos e privados abertos ao público com melhoria do conforto e dos equipamentos instalados, entre outros aspetos, o que possibilitaria incremento do sentimento de segurança dos cidadãos.

Conforme mencionou o E5, deveria ainda existir a *“realização de uma análise securitária por parte das forças de segurança neste tipo de infraestruturas como forma de mitigar possíveis problemas que daí possam advir, sujeitando assim a construção destes projetos a um parecer policial”.* Estas condicionantes legais já existem atualmente no ordenamento jurídico português para questões relacionadas com o *safety*, no entanto, ainda existem diversas lacunas no que concerne à vertente *security* no ordenamento jurídico português, não se verificando a obrigatoriedade do envolvimento ou parecer das Forças de

Segurança, designadamente em projetos estruturantes nas cidades, como sejam interfaces de transportes públicos, praças públicas nos centros das cidades, equipamentos desportivos ou culturais, parques de lazer, entre outros.

Capítulo V – Conclusão

O terrorismo visa hoje atacar alvos simbólicos nos centros das cidades, procurando atingir e, se possível, matar o maior número de pessoas para obter atenção mediática e, assim, conseguir atingir fins políticos concretos, sejam eles alterar ou destruir o modelo político ou social vigente, seja a autodeterminação de um povo e de um território, seja a defesa de uma causa.

A proteção de espaços públicos tem sido um assunto cada vez mais em discussão por parte das várias entidades competentes, seja a nível nacional, europeu ou mesmo internacional, muito devido ao facto de este tipo de locais se consubstanciarem como sendo um dos principais objetivos seleccionados por parte de organizações terroristas nos últimos anos, tendo como principais referências as situações ocorridas em Madrid (2004), Mumbai (2008) ou mais recentemente, na Bélgica (2016), na Alemanha (2021) e em França (2022).

Este tipo de ataques a infraestruturas, como as estações ferroviárias, visam essencialmente, alcançar o maior número de pessoas e, conseqüentemente, garantir o maior mediatismo possível para a sua causa. Tal situação, ocorre em grande medida devido ao facto de estes locais não possuírem um elevado nível de proteção. As vulnerabilidades identificadas nestas infraestruturas, a complexidade e a dificuldade na adoção de medidas securitárias, dependem não só dos próprios atores envolvidos, como das características arquitetónicas da infraestrutura.

A redução dos riscos para níveis que sejam considerados como toleráveis é fundamental, nomeadamente através de uma gestão de risco onde se estabeleçam planos de contingência escrupulosamente delineados de forma a evitar a surpresa e a indefinição pós-incidente.

Será importante reduzir ou resolver as vulnerabilidades físicas, tecnológicas, operacionais e estruturais e sedimentar uma cultura securitária ao nível das infraestruturas críticas e *soft targets*. Esta cultura de segurança tem de ser algo intrínseco a toda a sociedade, sendo importante que os procedimentos de segurança se tornem inconscientes, instintivos e sem esforço, ou seja, é necessário que a sociedade esteja ciente das medidas securitárias preventivas que permitam mitigar ataques terroristas e que estas sejam quase instintivas.

Neste sentido, percebemos que um *transfer hub* como a estação de Entrecampos apresenta diversas lacunas securitárias inerentes ao facto de ser um espaço público e, como tal, encontra-se extremamente exposto a qualquer tipo de ameaça terrorista. Sabendo que

neste local operam diversas entidades responsáveis pela circulação ferroviária, revelou-se crucial inquirir os Diretores de Segurança destas empresas, bem como os Oficiais da PSP responsáveis pela segurança nos transportes públicos, bem como pela área territorial onde se insere esta estação.

No que concerne às atuais medidas securitárias, foi possível averiguar que estas se baseiam essencialmente na vigilância através de recursos humanos no local, bem como em sistemas de CCTV. Contudo, relativamente aos sistemas de videovigilância, estes não possuem nenhum *software* de analítica que permita identificar bagagens abandonadas ou pessoas com comportamentos suspeitos, sendo que no interior das próprias carruagens não é possível visualizar as imagens em tempo real.

Relativamente aos procedimentos em vigor aquando do surgimento de bagagens abandonadas ou da presença de indivíduos suspeitos apurou-se que de, uma forma transversal, este está dependente da deteção em primeira instância por parte dos vigilantes no local ou dos elementos que se encontram presentes no centro de comando e controlo de cada um dos operadores. Não obstante, após a deteção e consequente validação da ameaça é criado um perímetro de segurança e são de imediato contactadas as autoridades policiais para o local.

No que concerne às situações de evacuação da estação, estas encontra-se divididas em duas grandes vertentes: as relacionadas com situações de *safety* e de *security*. Assim, é unânime que a ordem de evacuação é sempre dada em coordenação com a própria IP em ambos os casos, sendo que a ordem não necessita de vir dos Diretores de Segurança, não obstante, em casos de *security* existe um contacto imediato com a PSP por forma a transmitir informação útil que permita solucionar a situação.

Por último, importa ressaltar que, nenhuma das empresas responsáveis pela segurança desta infraestrutura não possui um responsável para as vertentes *safety* e *security* exclusivo para a estação de Entrecampos, estando este ónus colocado nos Diretores de Segurança ou, no caso da IP, repartido entre a Central de Segurança e o Centro de Comando Operacional.

Relativamente à principal questão que deu início a esta investigação, concluímos que apesar de existirem medidas securitárias na estação ferroviária de Entrecampos para fazer face a um ataque terrorista, esta continua a apresentar diversas lacunas que fragilizam a garantia de segurança a todos os utilizadores deste espaço público.

As medidas existentes encontram-se excessivamente dependentes das capacidades dos recursos humanos responsáveis pela segurança, não existindo nenhum sistema automatizado que permita realizar a deteção quer de bagagens abandonadas quer de

indivíduos com comportamentos suspeitos, não obstante de existirem diversas formações para tentar dotar estes intervenientes do maior leque de recursos possíveis. A inexistência da necessidade de haver um parecer policial na projeção deste tipo de infraestruturas faz com que existam diversas fragilidades derivadas da própria arquitetura, uma vez que, esta não foi projetada tendo em consideração critérios securitários importantes para a facilitação da proteção das pessoas que circulam neste espaço, nomeadamente através da existência de diversos recantos e becos, bem como, a inexistência de barreiras físicas que impeçam pessoas não autorizadas a alcançar o cais de embarque.

Desta forma, consideramos útil destacar medidas que na nossa opinião, se aplicadas, permitiriam reforçar a segurança da estação ferroviária de Entrecampos, nomeadamente:

- A existência de um controlo de acesso realizado através de *gates* que levariam à criação de zonas exclusivas a passageiros no interior da estação;
- A instalação de sistemas de videovigilância com *software* de analítica não só na estação, como no interior das próprias carruagens por forma a possibilitar a deteção de bagagens abandonadas, de indivíduos suspeitos ou de outras situações de perigo;
- A compatibilização técnica entre os diversos sistemas de CCTV que permitisse ao CCCO do COMETLIS, em casos de emergência, aceder em tempo real;
- A aposta na formação dos polícias da PSP que patrulham o interior da estação, bem como as artérias adjacentes, para a deteção de indícios técnicos e de comportamentos suspeitos, nomeadamente através do curso de TDAP possibilitando uma melhor deteção dos perigos;
- A aposta, por parte da PSP, na melhor formação dos *first responders* em técnicas de intervenção policial que permitam elevar a capacidade de resolverem este tipo de ocorrências;
- Dotar as EIR de melhores meios e recursos humanos que possibilitem garantir uma resposta rápida e eficaz neste tipo de situações, uma vez que estes serão dos primeiros polícias a chegar ao local;
- Garantir uma maior aposta e pró-atividade por parte da PSP na organização e realização de simulacros na área do *security*, por forma a agilizar os procedimentos internos em vigor;

- Tornar obrigatório o envolvimento ou parecer das forças de segurança em projetos estruturantes nas cidades, possibilitando a criação de infraestruturas mais seguras;

5.1. Limitações da Investigação

Como em qualquer investigação científica, a presente dissertação verificou algumas limitações. A primeira limitação verificou-se pela escassez de estudos científicos relativos à proteção de infraestruturas ferroviárias, levando à necessidade de recorrer a entrevistas para alcançar um conhecimento mais vasto. A sensibilidade de alguns documentos internos, nomeadamente planos de evacuação e procedimentos a ter, levou a que não fosse possível consultá-los e descrever estes procedimentos com exatidão.

5.2. Recomendações e Futuras Investigações

No que concerne a investigações futuras no âmbito da proteção de espaços públicos, seria importante realizar um estudo comparativo, através de estudos de caso, sobre as medidas securitárias existentes nas estações ferroviárias de outros países europeus e perceber se estas se podem replicar cá.

Seria igualmente pertinente realizar uma investigação sobre a pertinência de intervenção das FSS na emissão de pareceres técnicos relativamente a projetos arquitectónicos de infraestruturas estruturantes das cidades, como interfaces de transportes públicos ou praças públicas nos centros das cidades.

Consideramos também importante a realização de investigações sobre a legislação a criar, visando a incluir as Forças de Segurança no elenco de entidades que deverão emitir pareceres sobre projetos arquitectónicos de grande envergadura (Ex: interfaces de transportes públicos, aeroportos, praças públicas nos centros das cidades, zonas envolventes de monumentos nacionais, parques e zonas de lazer de grande dimensão). Nessas mesmas investigações seria necessário a proposta de modelos de planos de segurança em *soft targets*.

Finalmente, seria relevante promover a realização de estudos científicos sobre a elaboração de planos de contingência em infraestruturas críticas e *soft targets*, analisando a regulamentação e boas práticas internacionais, transpondo-as para o plano nacional.

Referências

- Ahmed, R. (2018). Terrorist ideologies and target selection. *Journal of Applied Security Research*, 13(3), 376-390. <https://doi.org/10.1080/19361610.2018.1463140>
- Allen, G., & Derr, R. (2016). *Threat assessment and risk analysis: an applied approach*. Butterworth-Heinemann.
- Asal, V., Rethemeyer, K., Anderson, I., Stein, A., Rizzo, J., & Rozea, M. (2009). The softest of targets: A study on terrorist target selection. *Journal of Applied Security Research*, 4(3), 258-278. <http://doi.org/10.1080/19361610902929990>
- Autoridade da Mobilidade e dos Transportes. (2019). *Ecossistema ferroviário português 2012-2016*. https://www.amtautoridade.pt/media/1651/ecossistema_ferrovuario_portugues_2012_2016.pdf
- Autoridade da Mobilidade e dos Transportes. (2021). *Ecossistema ferroviário português 2019*. https://www.amtautoridade.pt/media/3108/relatorio_ecossistema_ferrovuario_portugues_2019.pdf
- Aven, T., & Renn, O. (2009). The role of quantitative risk assessments for characterizing risk and uncertainty and delineating appropriate risk management options, with special emphasis on terrorism risk. *Risk Analysis*, 29(4), 587–600. <https://doi.org/10.1111/j.1539-6924.2008.01175.x>
- Bardin, L. (2011). *Análise de Conteúdo*. Edições 70.
- Beck, U., Lash, S., & Wynne, B. (1992). *Risk society: Towards a new modernity*. SAGE.
- Blair, J., & Schweit, K. (2014). *A study of active shooter incidents in the united states between 2000 and 2013*. <https://www.fbi.gov/filerepository/active-shooter-study-2000-2013-1.pdf/view>
- Blair, J., Nichols, T., Burns, D., & Curnutt, J. (2013). *Active shooter events and response*. CRC Press.
- Broder, J. F., & Tucker, G. (2011). *Risk analysis and the security survey*. Elsevier.
- Bryman, A. (2012). *Social research methods*. Oxford University Press.
- Bures, O., & Bätz, S. (2021). European Union and the fight against terrorism: A differentiated integration theory perspective. *Asia Europe Journal, Springer*, 19(1), 75-104. <https://doi.org/10.1007/s10308-020-00590-3>

- Cabric, M. (2015). *Corporate security management: Challenges, risks, and strategies*. Butterworth-Heinemann
- Clarke, R. V. G., & Newman, G. R. (2006). *Outsmarting the terrorists*. Praeger Security Intl.
- Comissão Europeia. (2016). *Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu e ao Conselho: Dar cumprimento à agenda europeia para a segurança para combater o terrorismo e abrir caminho à criação de uma união da segurança genuína e eficaz*. COM(2016) 230 final. <https://eurlex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0230>
- Comissão Europeia. (2017). *Comunicação conjunta ao Parlamento Europeu e ao Conselho - Resiliência, dissuasão e defesa: reforçar a cibersegurança na UE*. JOIN(2017) 450 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A52017JC0450>
- Comissão Europeia. (2017). *Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Plano de ação para apoiar a proteção dos espaços públicos*. COM(2017) 612 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52017DC0612>
- Comissão Europeia. (2017a). *Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Plano de ação para apoiar a proteção dos espaços públicos*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52017DC0612>
- Comissão Europeia. (2018). *Comunicação conjunta ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu e ao Conselho: Aumentar a resiliência e reforçar a capacidade de enfrentar ameaças híbridas*. JOIN(2018) 16 final. <https://eurlex.europa.eu/legal-content/GA/TXT/?uri=CELEX:52018JC0016>
- Comissão Europeia. (2019). *Commission staff working document: Good practices to support the protection of public spaces*. SWD(2019) 140 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52019SC0140>
- Comissão Europeia. (2020). *Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões - Uma agenda da UE em matéria de luta contra o terrorismo: Antecipar, prevenir, proteger, responder*. COM(2020) 795 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2020:795:FIN>

- Comissão Europeia. (2020). *Comunicação da Comissão sobre a Estratégia da UE para a União da Segurança*. COM(2020) 605 final. <https://eurlex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0605>
- Comissão Europeia. (2020). *Comunicação da Comissão sobre a Estratégia da UE para a União da Segurança*. COM(2020) 605 final. <https://eurlex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0605>
- Conceição, S. (2021). *A proteção de soft targets face à ameaça terrorista: O caso dos centros comerciais em Portugal*. [Dissertação de Mestrado não publicada, ISCPST]. *Repositórios Científicos de Acesso Aberto de Portugal*. <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/37070>
- Conselho da União Europeia. (2002). *Decisão-Quadro do Conselho relativa ao mandado de detenção europeu e aos processos de entrega entre Estados-Membros*. https://eurlex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:3b151647-772d-48b0-ad8c0e4c78804c2e.0010.02/DOC_1&format=PDF
- Conselho da União Europeia. (2004). *The fight against terrorist financing*. 16089/04. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-16089-2004-INIT/en/pdf>
- Conselho da União Europeia. (2005). *The European Union counterterrorism strategy*. 14469/4/05. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST%2014469%202005%20REV%204/EN/pdf>
- Conselho da União Europeia. (2005). *The European Union strategy for combating radicalisation and recruitment to terrorism*. 14781/1/05. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14781-2005-REV-1/en/pdf>
- Conselho da União Europeia. (2008). *Revised EU strategy for combating radicalisation and recruitment to terrorism*. 15175/08. <http://trivalent-project.eu/wp-content/uploads/2018/06/2008-eu-council-r-and-rrevised-15175-08.pdf>
- Conselho da União Europeia. (2008). *Revised strategy on terrorist financing*. 11778/1/08. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11778-2008-REV-1/en/pdf>
- Conselho Europeu (2002). Decisão-Quadro 2002/475/JAI do Conselho, de 13 de junho de 2002, relativa à luta contra o terrorismo.
- Creswell, J., & Poth, C. (2018). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches*. SAGE.

- Curry, C. (2015). *How governments are fighting security threats in an era of soft target attacks*. <https://www.news.vice.com/article/how-governments-are-fighting-security-threats-in-an-era-of-soft-target-attacks>
- Davis, P. K., Perry, W. L., Brown, R. A., Yeung, D., Roshan, P., & Voorhies, P. (2013). *Using behavioral indicators to help detect potential violent acts: A review of the science base*. https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR200/RR215/RAND_RR215.pdf
- Della Porta, D. (1995). *Social movements, political violence, and the state: A comparative analysis of Italy and Germany*. Cambridge Univ Pr. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511527555>
- Digneffe, F., Albarello, L., Hiernaux, J. P., Maroy, C., Ruquoy, D., & Saint-Georges, D. (1997). *Praticas e Methodos de Investigacao em Ciencias sociais*. Gradiva.
- Doss, K., & Shepherd, C. (2015). *Active shooter: Preparing for and responding to a growing threat*. Butterworth-Heinemann.
- Duque, R. (2016). *Segurança contemporânea*. PACTOR.
- Eco, U. (2015). *How to write a thesis*. MIT Press.
- Elias, L. (2018). *Ciências policiais e segurança interna: Desafios e perspectiva*. ISCPSP.
- Europol. (2017). *European Union terrorism situation and trend report 2017*. <https://www.europol.europa.eu/activities-services/main-reports/eu-terrorism-situation-and-trend-report-te-sat-2017>.
- Europol. (2018). *European Union terrorism situation and trend report 2018*. <https://www.europol.europa.eu/activities-services/main-reports/eu-terrorism-situation-and-trend-report-te-sat-2018>.
- Europol. (2019). *European Union terrorism situation and trend report 2019*. <https://www.europol.europa.eu/activities-services/main-reports/eu-terrorism-situation-and-trend-report-te-sat-2019>.
- Europol. (2020). *European Union terrorism situation and trend report 2020*. <https://www.europol.europa.eu/activities-services/main-reports/eu-terrorism-situation-and-trend-report-te-sat-2020>.
- Europol. (2021). *European Union terrorism situation and trend report 2021*. <https://www.europol.europa.eu/activities-services/main-reports/eu-terrorism-situation-and-trend-report-te-sat-2021>.

- Fagel, M. J., & Hesterman, J. (2016). *Soft targets and crisis management: What emergency planners and security professionals need to know*. CRC Press.
- Fennelly, L., & Perry, M. (2018). *CPTED and traditional security countermeasures: 150 things you should know*. CRC Press.
- Fernandes, A., & Borges, J. (2005). *Pensar a segurança e defesa*. Edições Cosmos/Instituto da Defesa Nacional.
- Ferreira, E. (2021). *Cidade urbana: O desenho urbano na prevenção criminal*. ISCPSI
- Ferrero, M. (2006). Martyrdom contracts. *Journal of Conflict Resolution*, 50(6), 855–877. <https://doi.org/10.1177/0022002706293466>
- Forst, B. (2009). *Criminologist and terrorism: Finding firearms under lampposts*. American University School of Public Affairs. <https://doi.org/10.1111/j.1745-9133.2009.00582.x>
- Freilich, J. D., Gruenewald, J., & Mandala, M. (2019). *Situational crime prevention and terrorism: An assessment of 10 years of research*. *Criminal Justice Policy Review*, 30(9), 1283-1311. <https://doi.org/10.1177/0887403418805142>
- Giannakoula, A. (2016). The European agenda on security - A comment. *European Criminal Law Review*, 6(1), 99-112. <https://doi.org/10.5771/2193-5505-2016-1-99>
- Giddens, A. (2013). *O Mundo na era da globalização* (6ª ed.). Editorial Presença.
- Gofas, A. (2012). “Old” vs. “New” Terrorism: What's in a name? *International Relations*. <https://www.jstor.org/stable/43926201>
- Gooch, G. & Williams, M. (2014). *A dictionary of law enforcement* (1ª ed.). Oxford University Press.
- Guess, C. D., Tuason, M. T., & Teixeira, V. B. (2007). A cultural-psychological theory of contemporary Islamic martyrdom. *Journal for the Theory of Social Behaviour*, 37(4), 415-445. <https://doi.org/10.1111/j.1468-5914.2007.00347.x>
- Hafez, M. M. (2007). Martyrdom mythology in Iraq: How jihadists frame suicide terrorism in videos and biographies. *Terrorism and Political Violence*, 19(1), 95-115. <https://doi.org/10.1080/09546550601054873>
- Haimes, Y. Y. (2012). Systems-based guiding principles for risk modeling, planning, assessment, management, and communication. *Risk Analysis: An International Journal*, 32(9), 1451-1467.
- Hesterman, J. (2014). *Soft target hardening: protecting people from attack*.: CRC Press.
- Hoffman, B. (2006). *Inside Terrorism*. Columbia University Press.

- Hsu, H. Y., & McDowall, D. (2017). Does target-hardening result in deadlier terrorist attacks against protected targets? An examination of unintended harmful consequences. *Journal of research in crime and delinquency*, 54(6), 930-957. <https://doi.org/10.1177/0022427817719309>
- Institute for Economics & Peace. (2020). *Global terrorism index 2020: measuring the impact of terrorism*. <http://visionofhumanity.org/reports>.
- Institute for Economics & Peace. (2021). *Global terrorism index 2021: measuring the impact of terrorism*. <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/GTI-2021-web.pdf>
- Jenkins, B. (1988). *Current perspectives on international terrorism*. Palgrave Macmillan.
- Jenkins, B. (2009). *Terrorists can think strategically - lessons learned from the mumbai attacks*. <https://www.rand.org/pubs/testimonies/CT316.html>
- Kolås, Å. (2010). The 2008 Mumbai terror attacks: (Re)constructing Indian (counter)terrorism. *Critical Studies on Terrorism*, 3(1), 83-98. <https://doi.org/10.1080/17539151003594244>
- Kull, S., Ramsay, C., Weber, S., Lewis, E., & Mohseni, E. (2009). *Public opinion in the islamic world on terrorism, al qaeda, and us policies*. http://www.worldpublicopinion.org/pipa/pdf/feb09/STARTII_Feb09_rpt.pdf
- Lankford, A. (2013). A Comparative Analysis of Suicide Terrorists and Rampage, Workplace, and School Shooters in the United States From 1990 to 2010. *Homicide Studies*, 17(3), 255-274. <https://doi.org/10.1177/1088767912462033>
- Laqueur, W. (2004). Terror. *National Geographic*, 1(1), 72-81.
- Lei de Segurança Interna. Lei n.º 53/2008, de 29 de agosto. Diário da República, 1.ª série – N.º 167.
- Lincoln, B. (2010). *Holy terrors: Thinking about religion after September 11*. University of Chicago Press.
- Lloyd, S. (1996). Universal quantum simulators. *Science*, 273(5278), 1073-1078. <https://doi10.1126/science.273.5278.1073>
- Lourenço, N., Lopes, F., Rodrigues, C., Costa, A., & Silvério, P. (2015). *Segurança Horizonte 2025: Um conceito estratégico de segurança interna*. Edições Colibri.
- Marconi, M., & Lakatos, E. (2017). *Fundamentos de metodologia científica*. Atlas.

- Martaindale, M. H., & Blair, J. P. (2019). The evolution of active shooter response training protocols since Columbine: Lessons from the advanced law enforcement rapid response training center. *Journal of contemporary criminal justice*, 35(3), 342-356.. <https://doi.org/10.1177/1043986219840237>.
- Maskaliunaite, A. (2002). Defining terrorism in the political and academic discourse. *Baltic defence review*, 2(8), 36-50. <https://www.baltdefcol.org/files/docs/bdreview/bdr-2002-8-04.pdf>
- Mendelsohn, B. (2011). Foreign fighters: Recent trends. *Orbis*, 55(2), 189-202. <https://doi.org/10.1016/j.orbis.2011.01.002>
- Ministério da Administração Interna (2021). Relatório anual de segurança interna 2020. <https://www.portugal.gov.pt/downloadficheiros/ficheiro.aspx?v=%3d%3dBQAAA B%2bLCAAAAAAABAAzNDQ1NAUABR26oAUAAAA%3d>
- Mota, V. V. A. D. (2008). *Os atentados do 11 de março em Madrid: Análise de dois jornais espanhóis sobre a imparcialidade na informação*. [Dissertação de Mestrado, Universidade Fernando Pessoa]. *Biblioteca Digital da Universidade Fernando Pessoa*. <https://bdigital.ufp.pt/bitstream/10284/882/1/Monografia13039.pdf>
- Mullaney, H., & Costigan, N. (2010). *Preincident indicators of pbied: A literature review, a draft*. https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR200/RR215/RAND_RR215.pdf
- Muschert, G., & Larkin, R. (2007). The columbine high school shootings. In Bailey, F. & Chermak, S. *Crimes of the Century*. Greenwood Press
- NATO. (2016). *NATO's military concept for defence against terrorism*. https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_69482.htm
- Neuman, W. L (2013). *Social research methods: Qualitative and quantitative approaches*. Pearson.
- Priberan Dicionário. (2022). *Ameaça*. <https://dicionario.priberam.org/amea%C3%A7a>
- QuinnWilliams. (2016). *The attacks on paris: lessons learned*. <https://publicpolicy.pepperdine.edu/hsac/content/hsac-paris-lessonslearned-whitepaper.pdf>
- Quivy, R., & Campenhoudt, L. (2005). *Manual de investigação em ciências sociais*. Gradiva
- Rabasa, A., Blackwill, R., Chalk, P., Cragin, K., Fair, C., Jackson, B., Tellis, A. (2009). *The lessons of Mumbai*. https://www.rand.org/pubs/occasional_papers/OP249.html

- RABELLO, A. (2007). O conceito de terrorismo nos jornais americanos. Uma análise de textos do New York Times e do Washington Post logo após os atentados de 11 de setembro. https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/10178/10178_1.PDF
- Renn, O. (1998). Three decades of risk research: accomplishments and new challenges. *Journal of Risk Research*, 1(1), 49-71. <https://doi.org/10.1080/136698798377321>
- Rinaldi, S. M., Peerenboom, J. P., & Kelly, T. K. (2001). Identifying, understanding, and analyzing critical infrastructure interdependencies. *IEEE Control Systems Magazine*, 21(6), 11-25. <https://doi.org/10.1109/37.969131>
- Sarmiento, M. (2013). *Metodologia científica para a elaboração, escrita e apresentação de teses*. Universidade Lusíada.
- Schmid, A. P. (2011). *The Routledge handbook of terrorism research*. Taylor & Francis.
- Schuilenburg, M. (2015). *The securitization of society: Crime, risk, and social order*. New York University Press.
- Shanahan, T. (2016). The definition of Terrorism. In R. Jackson, *Routledge handbook of critical Terrorism studies* (pp. 223-246). Routledge.
- Soussy, N., Dufayet, L., & Rey-Salmon, C. (2020). The attack on November 13, 2015: organisation of the medico-judicial unit of the Hôtel-Dieu Hospital in Paris. *Forensic sciences research*, 5(3), 232-235. <https://doi.org/10.1080/20961790.2020.1768629>
- Stampnitzky, L. (2016). The Emergence of Terrorism Studies as a Field. In R. Jackson, *Routledge Handbook of Critical Terrorism Studies* (pp. 45-67).
- Torres, J. (2015). *Gestão de riscos no planeamento, execução e auditoria de segurança*. ISCPSI
- Tzu, S. (2007). *A Arte da Guerra*. Jardim dos Livros.
- U.S. Department of Homeland Security. (2008). *Active Shooter: How to Respond educational booklet*. <https://www.cisa.gov/publication/activeshooter-how-to-respond>
- UK Government (2000). *Terrorism act 2000*. <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/11/contents>
- União Europeia (1992). *Tratado da União Europeia*. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0019.01/DOC_2&format=PDF
- União Europeia (2018). *Building Urban Defences Against Terrorism: Lessons Learned From Recent Attacks*.

- United Nations Security Council. (2004). *Resolution 1566 (2004) Adopted by the Security Council at its 5053rd meeting, on 8 October 2004.*
<https://www.un.org/ruleoflaw/files/n0454282.pdf>
- Vellani, K. (2020). *Strategic security management: A risk assessment guide for decision makers.* CRC Press.
- Willis, H., Morral, A., Kelly, T., & Medby, J. (2005). *Estimating terrorism risk.*
https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2005/RAND_MG388.pdf
- World Economic Forum. (2021). *The global risks report 2020.*
<https://www.weforum.org/reports/the-global-risks-report-2021>
- World Economic Forum. (2022). *The global risks report 2021.*
<https://www.weforum.org/reports/the-global-risks-report-2022>

Anexos

Anexo 1 – Autorização para Realização de Entrevistas a Oficiais da PSP

Autorizado.
10.02.2022
Diretor Nacional Adjunto
Recursos Humanos
↓
Abílio Pinto Vieira
Superintendente-Chefe

Exmo. Senhor Superintendente-Chefe Abílio Pinto Vieira
Diretor Nacional Adjunto da Unidade Orgânica de Recursos Humanos

1. O Curso de Mestrado Integrado em Ciências Policiais (CMICP), no 5º ano – Estágio, compreende a elaboração de uma dissertação de mestrado que deverá obrigatoriamente, incidir sobre um tema das áreas científicas de ciências policiais, ciências jurídicas e ciências sociais e humanas.
2. O Aspirante a Oficial de Polícia Tiago Miguel Ferreira de Azevedo Ramos M/157280, irá realizar a sua dissertação de mestrado na área da ciências policiais, subordinado ao tema “**A Proteção de Espaços Públicos: o Caso da Estação Ferroviária de Entrecampos**”, do qual é orientador o Superintendente Luís Elias.
3. Deste modo, solicita-se a V.ª Ex.ª autorização para a realização de entrevistas às seguintes individualidades policiais:
 - a. Sr. Intendente Pedro Almeida (M/144304) – Comandante da 2.ª Divisão Policial do Comando Metropolitano de Lisboa;
 - b. Sr. Subintendente Daniel Filipe Martins (M/149302) – Comandante da Divisão de Segurança a Transportes Públicos do Comando Metropolitano de Lisboa;
4. A aplicação das entrevistas referidas no ponto anterior justifica-se pela necessidade de recolher informações essenciais junto dos Comandantes das respetivas áreas em questão no sentido de sustentar a dissertação de mestrado com informações fidedignas que possibilitem uma análise global do panorama securitário da estação ferroviária de Entrecampos.
5. Junto se anexa a V. Ex.ª o guião das entrevista, que serão conduzidas de forma semidiretiva.
6. O Aspirante a Oficial de Polícia Tiago Ramos (M/157280) compromete-se a manter a confidencialidade de toda a informação que seja de carácter sensível e que não se enquadre no âmbito desta dissertação de mestrado, pautando a sua conduta pelas demais regras éticas afetas à realização de uma investigação científica.

Pede deferimento.

Anexo 2 – Termo de Consentimento Informado

Termo de consentimento informado

Tomei conhecimento que o Aspirante a Oficial de Polícia e finalista do Mestrado Integrado em Ciências Policiais do Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, Tiago Miguel Ferreira de Azevedo Ramos, está a desenvolver um estudo sobre **A Proteção de Espaços Públicos: o Caso da Estação de Entrecampos**.

Esta dissertação encontra-se sobre orientação do Superintendente Luís Elias. Neste sentido, foram-me elucidados os objetivos desta investigação e foi solicitada a minha colaboração através de uma entrevista.

Fui informado(a) de que as respostas serão gravadas para facilitar a sua posterior análise, sendo garantida a destruição dos registos áudio após a sua transcrição. A minha colaboração tem carácter voluntário, podendo desistir a qualquer momento. Compreendo que não irá existir qualquer tipo de remuneração ou custo pela minha participação na investigação e que me é garantida a prestação de qualquer esclarecimento caso seja necessário.

Fui elucidado(a) acerca de todos os aspetos relevantes sobre a minha participação e as questões que coloquei foram todas respondidas. Fui igualmente informado(a) que tenho direito a recusar participar e que a minha recusa não terá consequências.

Aceito colaborar nesta investigação e assino o presente documento.

Lisboa, ____ de _____ de 2022

Anexo 3 – Entrevistas

Entrevistados Externos

→ Diretor de Segurança Metro (E1);

1. Quais as medidas securitárias adotadas na Estação de Entrecampos com o intuito de mitigar um possível ataque terrorista?

Ao nível do projeto arquitetónico tentar não criar recantos, nomeadamente em zonas menos visíveis que permitam às pessoas esconderem-se após o fecho das mesmas. Fazer com que a estação não seja uma “sala de estar” mas sim um local de passagem.

Introdução de medidas tecnológicas implementadas pelo metropolitano, nomeadamente uma central de segurança, denominada Posto de Comando Central, que recebe todas as informações de todos os sistemas (safety e security), permitindo controlar os mesmos. Este tem a capacidade de mandar informação visual e sonora para os locais que sejam necessários.

Existe também um vasto sistema de videovigilância direcionado de forma a ser visto no Posto de Comando Central que visualizam as imagens e recebem informações de segurança em vários pontos da rede.

Existem equipas que no período noturno verifica diversos pontos de acesso para prevenir a entrada de pessoas não autorizadas pelas diversas condutas e grelhas de acesso. Existem equipas de vigilância fixas e rondas que andam nos comboios e nos cais, rondas noturnas entre as 23h e as 07h nos locais onde guardam comboios. Existe um agente da PSP presente no Posto de Comando Central pertencente à DSTP.

Ministrada formação na deteção de comportamentos suspeitos, nomeadamente no que concerne ao terrorismo contando com a participação de diversas entidades, nomeadamente a PSP, SIS.

Existência de exercícios de simulacros para detetar falhas securitárias e avaliar tempos de resposta. Nos últimos anos tem havido algumas dificuldades em realizar este tipo de simulacros devido à pandemia, bem como à falta de acessibilidade por parte das forças de segurança.

Existência de um posto de Comando central, onde é controlado todo o sistema de CCTV. Controlo de acessos às infraestruturas do metro através dos dados presentes nos cartões Lisboa Viva (utilizados apenas aquando das solicitações por parte dos OPC). Linha de canais (cancelas) que podem ser abertas ou fechadas consoante o operador do PCC,

independentemente de terem ou não um passe válido. Conjunto de equipas de vigilância, nomeadamente na área comercial e uma ronda que faz o percurso desde a cidade universitária até ao Saldanha que durante toda a permanência do funcionamento do metro. No período noturno, em entrecampos como não há comboios parquoados não é comum haver vigilância.

Em casos de emergência os serviços do metro tem ainda a possibilidade de cortar a rede de telemóvel em toda a rede subterrânea do metro.

2. Existe algum tipo de sistema informático que possibilite a deteção de bagagens abandonas e pessoas com comportamentos estranhos?

Existem algumas limitações a nível legal para a utilização de reconhecimento facial por parte do metropolitano de Lisboa. O atual sistema informático em utilização nesta empresa apresenta diversas lacunas no que concerne à deteção de bagagens e de pessoas, no entanto é uma das preocupações mais pertinentes do metro.

Participação no projeto *Prevent* para desenvolver um projeto a nível europeu para apresentar uma solução que seja capaz de identificar automaticamente um objeto abandonado, retroceder nas imagens para identificar o indivíduo e avançar nas imagens para detetar em que estação é que o suspeito se encontra ou onde é que abandonou as infraestruturas do metro. Este sistema informático estará pronta a funcionar a partir de 2024.

Não existem meios automáticos para detetar estes elementos, contudo o metro aposta fortemente na formação do seu pessoal para detetar possíveis sinais que evidenciem situações de terrorismo ou mesmo de suicídio. Contudo, na ótica do Diretor de Segurança, de analítica de vídeo para detetar comportamentos suspeitos. Existem 2800 câmaras nas infraestruturas do metro que possuem alguma analítica, no entanto nos comboios ainda não existem os 30 dias de gravação de imagens, apenas 5 dias, contudo este ano ainda será feita uma atualização nesta área onde passará a contar com gravações até 30 dias (comboio chega a determinados pontos e descarrega as imagens).

3. Quais os procedimentos existentes relativamente a bagagens abandonadas e pessoas com comportamentos suspeitos na estação?

Tudo passa através do posto de Comando Central, sempre que há uma pessoa considerada suspeita esta passa ao agente presente neste posto e é ativada uma equipa que se desloca ao local para contactar com a ameaça, sendo que é contactada a polícia.

Em termos de objetos suspeitos, o procedimento inicia-se com a comunicação ao Posto de Comando Central que posteriormente notifica a polícia. O procedimento em vigor obriga a que sejam afastadas as pessoas do local em questão se houver uma forte suspeita de que se trata de engenhos explosivos. Os funcionários do metropolitano tem ainda alguma formação para realizarem uma identificação primária, onde tentam validar ou não a ameaça, nomeadamente através do posicionamento do objeto (se for deixado um objeto num espaço comum sem estar escondido é possível que seja apenas um objeto extraviado, caso o objeto se encontre num local mais escondido é um possível indicador de que estamos perante um objeto suspeito. Assim é ministrada como é que se faz a análise ao objeto, sendo que os vigilantes tem indicações para transmitir ao Posto de Comando e Controlo quais foram as diligências que realizaram para validar ou não a ameaça.

Estas questões securitárias barram por muitas vezes no normal funcionamento das estações de metro, havendo bastante reticência em encerrar por completo os serviços devido ao prejuízo causado. Assim, é preciso justificar bem as medidas tomadas pelos vigilantes. É preciso pesar bem as questões securitárias e os impactos que advém na vida dos utentes, e é preciso harmonizar os procedimentos entre o metro e a polícia, uma vez que segundo o Diretor de Segurança, existem algumas discrepâncias entre estas instituições.

Importa salientar que o Posto de Comando Central não consegue visualizar em tempo real as imagens dentro dos comboios, o que se configura como sendo um problema securitário.

4. Quais as situações onde está prevista o acionamento da evacuação da infraestrutura? Existe algum plano definido?

O Diretor de Segurança tem a capacidade de mandar parar o metropolitano, bem como de cortar toda a rede de telemóveis nas infraestruturas do metro. Contudo, esta ferramenta apenas é utilizada por orientação das forças de segurança.

Existe a possibilidade de fazer uma evacuação parcial de apenas algumas estações, abrindo todas as portas de saídas de emergência que conseguem ser abertas através do Posto de Comando Central. O próprio maquinista tem ainda a possibilidade de abrir essas portas através de um mecanismo existente na própria cabine caso haja uma indicação para evacuar.

A ordem de evacuação pode ser dada por parte das forças de segurança ou pela segurança do metropolitano, não comunicando o motivo aos passageiros e levando todos para as diversas saídas de emergência.

5. Existe algum responsável pela Estação de Entrecampos, na vertente *safety* e *security*?

O responsável é sempre o Posto de Comando Central, uma vez que a linha de metro de Lisboa configura-se como sendo de pequena dimensão em comparação com outras redes europeias. Assim, na perspetiva do Diretor de Segurança do Metro não há necessidade de haver um responsável dedicado a cada uma destas áreas para a estação de Entrecampos.

6. Que investimento na área da tecnologia deveria ser efetuados para mitigar as debilidades securitárias existentes e porquê?

A videovigilância tem uma necessidade premente de ter uma capacidade de poder ver em perfeitas condições em qualquer altura.

A existências de sistemas de deteção de entradas nos túneis do metro, estando neste momento aprovada a utilização. Até à data só existiam quatro instaladas em áreas nefrálgicas, nomeadamente na estação da Pontinha, Alfovelos, Baixa-Chiado, e agora vai espalhar-se por todas as estações da rede de metropolitano. É uma solução com duas câmaras, sensores e analítica, aprovada na estação da reboleira onde foi possível não ter quaisquer alarmes falsos com pessoas, sendo a intenção expandir a tecnologia para animais.

Cada estação possuiu diversas tampas, grelhas e saídas de emergência que deveriam possuir sensores em zonas mais sensíveis para permitir a deteção de intrusões não autorizadas. Seria crucial possuir câmaras com sistemas de analítica para detetar diversas situações suspeitas, nomeadamente relacionadas com pessoas caídas, agressões ou, em último caso, situações de terrorismo.

Dificuldades em melhorar medidas securitárias uma vez que a segurança é vista como um custo em vez de um investimento. Instalar sistemas de deteção nos poços de ventilação.

No entanto o Diretor de Segurança afirma que a maior mais-valia seria a aposta em sistemas de videovigilância com analítica, a deteção de intrusos nos poços de ventilação e nos túneis através de sistemas de sensores

7. Que medidas considera que deveriam ser aplicadas para melhorar a segurança atual da estação?

As maiores debilidades apontadas prendem-se

- A falta de partilha de informação entre as forças e serviços de segurança, os serviços de informação e os diretores de segurança.
- Facilitismo por parte das pessoas nas questões relacionadas com a segurança que podem originar falhas securitárias graves.
- Falta de sensibilização dos cidadãos para os perigos relacionados com o terrorismo, nomeadamente relatar situações que observem e que não sejam correntes.
- Gestores dos espaços públicos devem dialogar mais com a polícia
- Realização de exercícios conjuntos entre as Forças de Segurança, proteção civil e equipas de emergência médica.

Entrevistados Externos

→ Diretor de Segurança CP (E2);

1. Quais as medidas securitárias adotadas na Estação de Entrecampos com o intuito de mitigar um possível ataque terrorista?

Existe uma cooperação entre a CP e a IP para garantir a segurança na estação de Entrecampos. A responsabilidade securitária dos passageiros é da CP, sendo que esta empresa transporta anualmente cerca de 130 milhões de passageiros, ou seja 12 a 13 vezes a população de Portugal.

Para proteger os seus passageiros e comboios a CP tem vigilantes, serviços remunerados com a PSP, através da DSTP, que dá apoio nas linhas dos urbanos de Lisboa, nomeadamente em Entrecampos. Os vigilantes da CP costumam andar a circular pelos vários comboios ao longo da linha, sendo que os agentes de remunerado realizam patrulhamento nas diversas estações e carruagens.

Além disso existem estruturas de videovigilância, estruturas estas com vídeo analíticos customizados aos perigos que existem naquela infraestrutura. A CP adapta os sensores existentes em cada estação conforme as debilidades securitárias que estes identificam por forma a mitigar os perigos.

2. Existe algum tipo de sistema informático que possibilite a deteção de bagagens abandonas e pessoas com comportamentos estranhos?

Na opinião do Diretor de Segurança é impossível detetar comportamentos estranhos uma vez que a infraestrutura em causa é de elevadas dimensões o que implicaria um foco exclusivo por parte do operador de CCTV na Central de Segurança nesta estação.

O vídeo analítico para a deteção de bagagens está ativado em algumas estações uma vez que existem ainda muitos falsos positivos. É importante existir uma Check List que diferencie um objeto abandonado e um objeto suspeito tendo em conta as circunstâncias.

Dentro dos comboios as câmaras não possuem vídeo analítico, o que não possibilita a visualização em tempo real.

3. Quais os procedimentos existentes relativamente a bagagens abandonadas e pessoas com comportamentos suspeitos na estação?

A partir do momento em que a CP considere que estão perante um objeto suspeito há uma comunicação para as forças de segurança e a partir deste momento funcionam em

função das indicações dadas. As ordens de paragem dos comboios e de evacuação dos mesmos é da exclusiva responsabilidade das Forças de Segurança e a partir deste momento o comandante da área de operações é o comandante territorialmente competente.

4. Quais as situações onde está prevista o acionamento da evacuação da infraestrutura? Existe algum plano definido?

As situações de evacuação implicam uma conjugação de fatores com a IP e neste sentido a CP tem um plano de simulacros com os diversos operadores ferroviários e com a IP onde são treinados cenários de safety e security para perceber quais os posicionamentos a adotar em situações deste tipo.

A evacuação das infraestruturas da CP está dependente de ordem das forças de segurança e funciona em conjunto com a IP, uma vez que só se pode realizar uma evacuação quando há garantias de que não há circulação na via (caso não seja em ambiente de estação). Após existir indicação de que há condições de segurança, inicia-se as operações de evacuação coordenada de acordo com o Plano de Emergência Geral, onde se encontram todos os procedimentos em vigor.

5. Existe algum responsável pela Estação de Entrecampos, na vertente *safety* e *security*?

A CP possui gestores de ocorrências, um para a zona norte (de Coimbra para cima) e outro para a zona sul (de Coimbra para baixo). Estes gestores fazem a coordenação com as diversas autoridades consoante os incidentes estejam relacionado com questões de safety ou de security. Por norma os incidentes em causa estão relacionados com security mas também existem diversos relacionados com safety e que obrigam ao relacionamento com outras entidades, nomeadamente de proteção civil.

6. Que investimento na área da tecnologia deveria ser efetuados para mitigar as debilidades securitárias existentes e porquê?

As questões de investimentos em empresas públicas implica diversas complicações no que concerne a questões de segurança, nomeadamente no que toca a novos investimentos. Assim, importa garantir a manutenção dos sistemas atualmente em vigor na CP, garantir que estes equipamentos tem a evolução necessária, uma vez que todas as tecnologias tem um período de vida útil, sendo necessário dotar não só as infraestruturas como as carruagens dos

comboios com sistemas de vídeo analítico, que será o próximo passo a ser dado em termos de questões securitárias por parte da CP, permitindo a existência de comunicações para a central de segurança para que esta possa visualizar os acontecimentos em tempo real.

Em suma, a CP procura um acompanhamento dentro do razoável, na evolução tecnológica e renovação dos equipamentos em conformidade com as necessidades, com as zonas mais críticas na tentativa de modernizar os sistemas de segurança. Atualmente já existem planos para a aquisição de tecnologia de vídeo analítico para ser instalado nos comboios.

7. Que medidas considera que deveriam ser aplicadas para melhorar a segurança atual da estação?

A estação configura-se como sendo uma área muito vasta o que dificulta a existência de um controlo efetivo, contudo estas situações combatem-se através da constante manutenção dos sistemas em vigor e de uma constante busca por atualizações na área da tecnologia.

Apesar de não haver um verdadeiro controlo de acessos na estação de entrecampos, segundo o Diretor de Segurança não deve existir um controlo semelhante ao da aviação. O que distingue estes dois modos de transporte é que na ferrovia um passageiro pode chegar em cima da hora e, mesmo assim, conseguir embarcar. Este paradigma acarreta diversas debilidades securitárias, no entanto na opinião deste não é uma coisa que vá ser alterada.

Estamos perante uma zona intermodal, que possui diversos operadores, e foi optado por parte da CP não existir um controlo de acessos através dos torniquetes por exemplo, para facilitar a fluidez de passageiros na troca de transportes.

O Diretor de Segurança considera ainda que a existência de mais simulacros entre as forças de segurança, proteção civil e emergência médica são proveitosos, contudo devem existir quando estas sentem necessidades.

Entrevistados Externos

→ Diretor de Segurança FERTAGUS (E3);

1. Quais as medidas securitárias adotadas na Estação de Entrecampos com o intuito de mitigar um possível ataque terrorista?

Num período normal pré-pandemia a Fertagus era responsável pelo transporte de cerca de 22 milhões de passageiros anualmente, concentrando o maior número nas estações de Sete Rios e de Entrecampos.

Nas infraestruturas da Fertagus existe um controlo de acessos eletrónico através de um cartão de acesso que possibilita aos funcionários a entrada nas áreas reservadas. Existe ainda uma capacidade de monitorização através do sistema de CCTV, de acordo com os requisitos legais em vigor. Existe ainda diversos serviços de remunerados naquilo que é a área de responsabilidade da empresa, visando um estreito contacto entre a Fertagus e as Forças de Segurança, com maior enfoque nos fins-de-semana.

Por vezes, em cooperação com a PSP são também efetuadas diversas ações de fiscalização e de visibilidade ao longo do todo o trajeto, desde Roma-Areeiro até Setúbal. Tem também sido realizado apenas entre as estações de Almada e fogueteiro. A Fertagus tem ainda contratada uma empresa de segurança que efetua o serviço de vigilante ao longo da extensão da linha.

2. Existe algum tipo de sistema informático que possibilite a deteção de bagagens abandonas e pessoas com comportamentos estranhos?

Atualmente não existe nenhum sistema informático que possibilite a deteção de bagagens abandonadas nem que detete comportamentos suspeitos, nem existe a nenhum projeto para aquisição do mesmo, uma vez que não se configura como um investimento que esteja a ser considerado uma vez que não são situações recorrentes na Fertagus.

Por norma existem diversas situações de extravios nos comboios e estações da Fertagus, no entanto não existem registos recorrentes de objetos suspeitos pelo que a empresa considera não haver necessidade de investimentos nesta área.

Contudo, existem planos de formação dos funcionários da empresa na deteção de comportamentos suspeitos ministrado pelo SIS, como forma de alertar os colaboradores para os perigos que advém do terrorismo e da melhor forma para os detetar precocemente. Esta formação foi ainda ministrada novamente no ano de 2022 a partir do mês de março, como forma de reforçar os conhecimentos dos funcionários.

3. Quais os procedimentos existentes relativamente a bagagens abandonadas e pessoas com comportamentos suspeitos na estação?

De acordo com o Diretor de Segurança da Fertagus, 90% das situações de objetos abandonados ocorrem no interior de comboios. Existe um procedimento interno que envolve a intervenção da Brigada de Limpeza (sediadas na estação de Coima) ou dos Vigilantes, que quando existe a deteção de algum objeto. Posteriormente é feita uma validação por parte dos elementos da bilheteira para identificar o objeto e validar ou não uma ameaça. Caso seja validada é contactada a Força de Segurança territorialmente competente, sendo estabelecido um perímetro de segurança e passando o ónus da intervenção a pertencer à PSP ou GNR.

Existem indicações dadas aos funcionários nas diversas ações de formação para, nos casos em que existam objetos suspeitos de conter explosivos, não ter qualquer contacto físico.

A Fertagus tem ainda um problema com as situações de viaturas abandonadas nos diversos parques de estacionamento que depois gera situações de pequena criminalidade. Nestes casos é contactada a força territorialmente competente para averiguar se existe alguma coisa pendente sobre a mesma e posteriormente segue os trâmites legais para as situações de veículos abandonados.

Nas situações de pessoas com comportamentos suspeitos existem vigilantes presentes nas estações 24/7. A maior parte dos comportamentos suspeitos na FERTAGUS está relacionada com passageiros que utilizam os comboios sem possuir o bilhete requerido. No entanto já existiram situações de indivíduos que apresentaram comportamentos que se desviam do padrão habitual, sendo que nestes casos os vigilantes tem por norma a missão de detetar estes indivíduos e abordá-los ou, nos casos em que haja claros indícios de que estamos perante situações mais graves contactar de imediato as autoridades responsáveis.

Deste modo, a Fertagus procura manter uma relação próxima com as Forças de Segurança por forma a agilizar todas as situações securitárias e garantir a agilização de procedimentos por forma a conseguir conjugar a segurança e o normal funcionamento da sociedade.

4. Quais as situações onde está prevista o acionamento da evacuação da infraestrutura? Existe algum plano definido?

Existem dois aspetos significativos relacionados com a evacuação na Fertagus: primeiro, é preciso existir uma ameaça credível e que produza risco imediato para as pessoas (ex: incêndio a bordo das carruagens). Salvo esta situação o Diretor de Segurança apenas pode proceder à evacuação se existirem indicações claras por parte da IP.

Está prevista a evacuação em caso de incêndio a bordo das carruagens e em caso de ameaça de bomba. Esta evacuação pode ser em termos globais ou parciais, dependendo da análise de risco feita nesses momentos sendo realizado por via telefónica para os vigilantes em questão.

Existem planos definidos para estes dois tipos de evacuação sendo que ambos são treinados através dos planos de simulacro trienal, sendo também ministrados através de formação aos funcionários da empresa por forma a agilizar processos e garantir que todos os planos se encontram bem presentes para que não haja falhas na altura de os executar. No entanto, a maioria dos simulacros contam apenas com a participação dos funcionários da empresa e não envolvem forças de segurança nem equipas de emergência médica.

5. Existe algum responsável pela Estação de Entrecampos, na vertente *safety* e *security*?

Apenas o Diretor de Segurança é responsável pelas vertentes *safety* e *security* nas infraestruturas da Fertagus, sendo que existem pessoas responsáveis pelo garante das condições das infraestruturas diariamente, nomeadamente através dos vigilantes que verificam diariamente as condições de segurança existentes nas diversas estações, comboios e bilheteiras.

6. Que investimento na área da tecnologia deveria ser efetuados para mitigar as debilidades securitárias existentes e porquê?

Primeiramente deveria existir um controlo de acessos às áreas reservadas da empresa, uma vez que, atualmente a Fertagus dispõem de um controlo de acessos realizado através de um cartão magnético que se for furtado permite a qualquer pessoa aceder a zonas reservadas sem entrave. Assim, deveria apostar-se na utilização de dados biométricos permitiria aumentar os níveis de segurança.

Poderia ser feito uma melhoria o nível do sistema de CCTV, nomeadamente através da introdução de tecnologia de vídeo analítico para possibilitar uma melhor deteção de comportamentos suspeitos nas infraestruturas.

Aposta na instalação de sistemas de CCTV no interior das composições da Fertagus para permitir a deteção de comportamentos suspeitos em direto e, deste modo, permitir um maior controlo a nível securitário nas carruagens.

No entanto existem dificuldades em adquirir estas tecnologias uma vez que são demasiado dispendiosos e, por esse motivo, leva a que as empresas privadas como a Fertagus não invistam nestas áreas. Estando a Fertagus com um contrato de conceção a 10 anos todo e qualquer investimento tem de ser reavido neste hiato temporal, o que dificulta a despesa de grandes quantias monetárias. Existe uma grande dificuldade em fazer ver que a segurança não é um custo/despesa mas sim um investimento.

7. Que medidas considera que deveriam ser aplicadas para melhorar a segurança atual da estação?

Uma presença mais ativa por parte das Forças de Segurança, garantindo a existência de um maior policiamento de visibilidade nas estações ferroviárias, através da contratação de serviços de remunerado.

Integração da Fertagus na DSTP, uma vez que prestam um serviço público, permitindo desta forma a realização de patrulhamento no interior das carruagens em conjunto com os serviços de remunerados.

Reforço de vigilância em algumas estações da rede de competência da Fertagus como forma de evitar situações de desordem e permitir um maior controlo de ilícitos e deteção de comportamentos suspeitos.

Contratação de vigilantes com binómio canino, mediante autorização por parte da PSP, nas zonas vulneráveis como os parques de carruagens.

Concentração dos passageiros em apenas 1 ou 2 carruagens nas horas de menor tráfego para permitir um aumento do sentimento de segurança por parte dos passageiros.

Aumento do controlo de acessos na estação de Entrecampos para permitir controlar as entradas e saídas na plataforma de acesso e, desta forma, possibilitar uma maior capacidade de deteção de indivíduos com eventuais comportamentos desviantes.

Incremento de vigilantes nos turnos da noite, acompanhando o percurso efetuado pela Fertagus na sua totalidade aumentando desta forma o controlo e o sentimento de segurança dos passageiros.

Aumento da partilha de informação relativa a questões securitárias, uniformizando os procedimentos implementados a nível nacional uma vez que no caso de Entrecampos

existem várias empresas a partilhar a mesma linha ferroviária, contudo não existe uma partilha clara de informações relativas a questões securitárias.

Existência de uma maior partilha entre as infraestruturas ferroviárias e as forças e serviços de segurança, agilizando melhor o serviço prestado aos cidadãos e aumentando a qualidade a nível securitário.

Entrevistados Externos

→ Diretor de Segurança IP (E4);

1. Quais as medidas securitárias adotadas na Estação de Entrecampos com o intuito de mitigar um possível ataque terrorista?

Na estação de Entrecampos dispomos de segurança humana, operada por uma empresa de segurança privada em permanência, 24/7, neste caso concreto com 2 vigilantes em permanência e com videovigilância, com cerca de 60 câmaras com monitorização permanente com gravação de imagens, contudo não possuem *software* de analítica.

À retaguarda há um trabalho de preparação de todos estes elementos que garantem a segurança nesta estação, quer em termos de formação quer em termos de informação, para as pessoas estarem melhor capacitadas para o exercício destas funções. Estas formações resultam de uma interação com quem tem esse conhecimento e informação que são as FSS, sendo ministrada por parte da PSP, GNR e SIS.

Antes da pandemia existiram várias ações de informação e sensibilização ministradas pelo SIS relativamente aos cuidados a ter relativamente ao terrorismo.

2. Existe algum tipo de sistema informático que possibilite a deteção de bagagens abandonadas e pessoas com comportamentos estranhos?

Atualmente não existe nenhum sistema informático que possibilite a deteção de bagagens abandonadas nem que detete comportamentos suspeitos.

Já foi levantada esta possibilidade, tendo a mesma sido testada no terreno e foi concluído que este sistema não era eficiente uma vez que nas estações ferroviárias temos todo o tipo de gente, não é só passageiros. Na maioria das estações, como é o caso de Entrecampos, nada impede um não passageiro de ir até à plataforma de embarque, quer seja através de uma barreira física ou legal.

Assim, a inexistência de barreiras legais ou físicas que impeçam a entrada de pessoas sem bilhete faz com que haja demasiados falsos positivos relativamente a bagagens abandonadas, tornando este sistema inviável.

Na estação de Entrecampos, não existem gates de controlo de bilhética, devido à grande diversidade de operadores ferroviários que não possuem sistemas operativos compatíveis não permitindo criar essa barreira física.

3. Quais os procedimentos existentes relativamente a bagagens abandonadas e pessoas suspeitas na estação?

Após haver notícia de uma bagagem abandonada ou de uma pessoa com comportamentos suspeitos existe uma articulação entre os vigilantes no terreno e os vigilantes na Central de segurança que através das imagens de videovigilância são de imediato revistas por parte dos operadores na Central de Segurança que tentam através da visualização das imagens, validar ou não a ameaça. Caso seja validade a ameaça é de imediato contactada a Força territorialmente competente que assume posteriormente a ocorrência.

4. Quais as situações onde está prevista o acionamento da evacuação da infraestrutura? Existe algum plano definido?

Existe ainda um Manual de Procedimentos onde estão elencadas as mais variadas situações suscetíveis de ocorrer numa estação ferroviária. Além disso, existe um manual de segurança para cada estação em concreto que explica como fazer face a todas as situações que possam ocorrer, desde inundações a situações relacionadas com terrorismo. Esta ordem de evacuação em casos de terrorismo não está dependente do Diretor de Segurança.

5. Existe algum responsável pela Estação de Entrecampos, na vertente *safety* e *security*?

Não existe nenhum responsável exclusivo para estas vertentes na estação de Entrecampos. Existem dois órgãos responsáveis a nível nacional: A central de Segurança e o Centro de Comando Operacional (gere a circulação ferroviária).

6. Que investimento na área da tecnologia deveria ser efetuados para mitigar as debilidades securitárias existentes e porquê?

O facto de as estações serem espaços abertos através do acesso constante pelo próprio canal ferroviário faz com que haja aí uma clara debilidade. Assim, é necessário colocar no canal ferroviário durante o período noturno, câmaras térmicas, sensores de movimento e sistemas de videovigilância com *software* de analítica que permitam detetar a entrada de pessoas não autorizadas.

Deve existir também uma aposta na dotação de *software* de analítica nas 60 câmaras existentes na estação de Entrecampos, sendo que já se encontra inserido dentro do plano de investimentos.

7. Que medidas físicas considera que deveriam ser aplicadas para melhorar a segurança atual da estação?

A existência de gates nas estações faz com que além de existir uma barreira física passe a existir uma barreira legal, uma vez que faz com que a partir desse ponto só possa estar dentro da estação pessoas que possuam bilhete. (Dificuldade em gerir o aspeto comercial vs. o aspeto securitário, mais a criação de um sistema operativo semelhante para os diversos operadores que permita a criação de gates de acesso à estação).

A existência de espaços comerciais dentro da estação de Entrecampos em áreas que deveriam ser apenas de acesso aos passageiros, deste modo não deveriam existir nestes moldes, devendo ser o acesso a estes locais feito sem necessitar de aceder à estação. Assim, deveria existir uma área exclusiva para passageiros onde apenas poderiam ingressar pessoas com bilhetes.

Necessidade de existir uma arquitetura de segurança desde a criação deste tipo de infraestruturas, nomeadamente através da consciencialização dos arquitetos e projetistas, fazendo com que haja a necessidade de as forças de segurança emitirem um parecer relativo à segurança de determinados edifícios como a Estação de Entrecampos, à semelhança do que ocorre em França. Tal permitira não criar infraestruturas que possibilitem a ocorrência de ilícitos criminais ou, em último caso, situações de terrorismo.

Entrevistados Internos

→ Comandante da 5ª Divisão Policial do COMETLIS (E5)

1. Tendo em conta que a segurança de uma infraestrutura como a Estação de Entrecampos se processa em dois vetores (Interior e Exterior), quais as medidas preventivas atualmente em vigor na PSP para mitigar possíveis ataques terroristas?

A DSTP é a entidade na PSP competente para realizar o policiamento em todos os transportes públicos, no entanto, e na impossibilidade de estarem presentes em todas as estações por vezes esta responsabilidade acaba por recair no CP da área, resolvendo diversas ocorrências. Nas palavras do Intendente, cerca de 90% das ocorrências existentes na estação são resolvidas pela própria 5ª Divisão, mas até ao momento nenhuma relacionada com terrorismo, por norma estão relacionadas com situações de roubos, suicídios entre outros.

No exterior da Estação a 5ª DIV aposta fortemente num policiamento de visibilidade de acordo com os parâmetros definidos por parte da DNPSP. Neste sentido, foram averiguados os períodos temporais onde existe uma maior concentração de fluxos de pessoas em redor da estação de Entrecampos e, através da colocação de uma viatura com 2 polícias nessa área, efetuam patrulhamento de visibilidade.

Em situações em que ocorram eventos onde se façam transportar diversas pessoas por transportes ferroviários, seguindo indicações do COMETLIS, é dedicada uma especial atenção nestas infraestruturas como forma de mitigar possíveis situações de perigo.

2. Os elementos que patrulham esta área e as artérias adjacentes possuem o curso de TDAP, por forma a auxiliar o seu trabalho preventivo? Caso a resposta seja negativa, considera que este curso poderia ser uma mais-valia?

Atualmente os elementos que se encontram a realizar o patrulhamento de visibilidade nas artérias adjacentes à Estação de Entrecampos não possuem o curso de TDAP. Na opinião do Entrevistado, se houvesse a oportunidade de ser ministrada a formação a todos os polícias que realizam patrulhamento naquela zona seria uma grande mais-valia na possibilitação da deteção de comportamentos suspeitos, não só relacionados com ações terroristas como com criminalidade mais geral, considerando mesmo ser uma ferramenta essencial para o bom desempenho da missão policial.

3. Considera benéfico para a melhoria da segurança na Estação de Entrecampos a existência de exercícios conjuntos entre os diversos atores responsáveis?

Na opinião do Entrevistado a existência de diversos exercícios de simulacro são extremamente benéficos para todas as partes envolvidas, possibilitando a agilização de processos e a deteção de possíveis falhas existentes nos planos. Contudo, na sua opinião, a falta de pró-atividade na tomada de iniciativa na organização deste tipo de eventos constitui uma lacuna da PSP, no entanto participamos em diversos simulacros organizados pelas mais diversas entidades externas.

Estas intervenções, no entanto, estão mais direcionadas para a área do *safety* e não do *security*. Neste sentido, a PSP deveria promover mais simulacros que visem aperfeiçoar a função para a qual esta força de segurança está destinada, nomeadamente situações de *active shooter* ou ameaças de bomba.

4. Que investimento na área da tecnologia deveriam ser efetuados para mitigar as debilidades securitárias existentes?

A aposta de sistemas de videovigilância que possibilitem um visionamento permanente destas infraestruturas e das artérias adjacentes, facilitando o controlo por parte das forças de segurança na deteção de possíveis ameaças.

Aposta num centro de comando e controlo centralizado na PSP, subdividido em várias áreas, onde eram controladas todas as câmaras de CCTV, o que possibilitaria uma deteção mais rápida e subsequente acionamento dos meios policiais para fazer face às ocorrências. Desta forma, deixaria de ser necessário haver trocas de informação entre os centros de comando e controlo das várias empresas (CP, Fertagus, IP) e passaria a estar tudo concentrado no mesmo local o que levaria ao aumento da qualidade da informação e, conseqüentemente a uma maior capacidade de reação.

Maior preocupação com as questões securitárias aquando do desenho e construção das infraestruturas, visando a prevenção criminal através de uma arquitetura que tenha em consideração os problemas de segurança. A falta de participação das Forças de Segurança na construção de determinadas infraestruturas como é o caso da Estação de Entrecampos, constitui-se como uma lacuna que após a construção do edifício já se torna muito difícil de mitigar. Assim, deve existir uma arquitetura de segurança, preocupada em não criar recantos mal iluminados, locais de demasiado obstruídos entre outras coisas, para possibilitar o sentimento de segurança dos cidadãos.

Necessidade de existir a realização de uma análise securitária por parte das Forças de Segurança este tipo de infraestruturas como forma de mitigar possíveis problemas que

possam daí advir, sujeitando a construção desses projetos a um parecer policial. Estas condicionantes legais já existem na vertente *safety*, mas ainda existem muitas lacunas no que concerne à vertente *security*.

5. Que medidas considera que deveriam ser implementadas e que ainda não tenham sido?

Implementação de um controlo de acessos para acesso aos cais de embarque. Sensibilização dos cidadãos para as ameaças que o terrorismo representa e para o papel vital que as pessoas possuem na deteção de determinados comportamentos, incentivando a que estas reportem à polícia.

Dotar os *first responders* de capacidade de lidar com situações de atacantes ativos (CP e Visível) uma vez que são estes os primeiros a chegar ao local e a tentar solucionar o problema.

Deveria existir também uma grande aposta nas Equipas de Intervenção Rápida, que atualmente já possuem uma maior capacidade de reação, estando melhor equipados e devidamente enquadrados por um Chefe. Assim, deveria existir uma melhoria em termos de equipamento, viaturas e formação nestas equipas para fazer face a ameaças mais musculadas, podendo atuar não só numa vertente reativa como também numa vertente mais de visibilidade em determinados locais de maior afluência de pessoas como é o caso da Estação Ferroviária.

6. Quais as principais debilidades que considera existir na Estação Ferroviária de Entrecampos?

Não conseguiu identificar nenhuma.

Entrevistados Internos

→ Comandante da DSTP do COMETLIS (E6);

1. Tendo em conta que a segurança de uma infraestrutura como a Estação de Entrecampos se processa em dois vetores (Interior e Exterior), quais as medidas preventivas atualmente em vigor na PSP para mitigar possíveis ataques terroristas?

Ora, bem sabemos que os ataques terroristas são acontecimentos algo voláteis, por norma imprevisíveis e com uma prevenção muito difícil, quer pela multiplicidade de fatores que os comportam quer pelas inúmeras hipóteses e modos pelos quais os ataques são perpetrados.

Nessa medida, não existe propriamente um plano específico de prevenção e para a Estação de Entrecampos em concreto mas, no geral e naturalmente, adotamos um conjunto de medidas indiretas de policiamento (e, logo, preventivas), as quais poderão, com aptidão policial e alguma “sorte”, mitigar um possível ataque terrorista.

A DSTP, para além do patrulhamento apeado no interior da Estação, nos corredores de circulação e nas plataformas, por parte da 2ª Esquadra (Monte Abraão), tem equipas à civil da Esquadra de Investigação Criminal e um reforço cíclico das Equipas de Intervenção Rápida, as quais, pela natureza do labor da DSTP em “espaços confinados” e pela apetência de eventuais incidentes (terroristas ou não), no Mundo e em Estações, sejam ferroviárias ou metropolitanas, patrulham, quase sempre, equipadas com colete balístico e shotgun. Por outro lado, desenvolvemos inúmeras Operações de Fiscalização aos cidadãos utentes, por forma a “ocupar espaço” e a transmitir um sentimento de segurança acrescido, ainda que dessa acção policial também resultem diversas detenções e ANCO’s, alguns deles por violação de legislação ferroviária específica, tal como o “saltar das gates”, o atravessamento de linha, entre outras, e, na pandemia, a não utilização de máscara protetora. No fundo, pretende-se proteger os passageiros e os bens públicos, cujo respetivo policiamento em serviço público é, habitualmente, complementado por patrulhamento em serviço remunerado (no caso da Estação em causa, pago pela CP). Naturalmente que a segurança não é exclusiva da DSTP, pelo que existe segurança privada (da responsabilidade do Operador) e, por exemplo, do ponto vista arquitetónico, tal como os pilaretes exteriores, os quais condicionam o acesso de veículos. Por fim, analisamos os fenómenos criminais (estatística).

2. Os elementos que patrulham esta área e as artérias adjacentes possuem o curso de TDAP, por forma a auxiliar o seu trabalho preventivo? Caso a resposta seja negativa, considera que este curso poderia ser uma mais-valia?

Apenas alguns polícias da DSTP (poucos) detêm esse curso em particular, ainda que, já por mais de uma vez e recentemente, o tenha solicitado ao NF e ao NIP do COMETLIS. Considero que o mesmo se reveste de uma importância acrescida para o nosso trabalho. Contudo, a DSTP, sempre que viável, promove o Curso de Segurança a Transportes Públicos (72H), no qual é abordado um vasto conjunto de temáticas, inclusive as relacionadas com o objeto deste trabalho académico.

Por outro lado, desenvolvemos formação permanente on job, em particular para as nossas EIR's (cf. o seu plano semanal). Se quisermos considerar todas as Estações como soft targets, até por forma a potenciar os escassos RH na PSP, dever-se-á policiar em função da análise (simples) da informação, tal como: comportamentos estranhos de indivíduos, danos nas infraestruturas ou mecanismos de segurança, falsos alarmes, etc.

3. Considera benéfico para a melhoria da segurança na Estação de Entrecampos a existência de exercícios conjuntos entre os diversos atores responsáveis?

Sem dúvida e desenvolvemo-los, sempre que oportuno. Neste momento e face à acalmia pandémica, já retomámos, por exemplo, os simulacros conjuntos com o Metro de Lisboa, esperando fazê-lo também, em breve, com a CP, pois contribuem para a segurança das pessoas e bens. Ora, no caso de um incidente ou até de um ataque terroristas, a reação, dos diversos atores, deve ser imediata e eficaz (PSP, Proteção Civil, Bombeiros, segurança privada, funcionários da IP e CP, os próprios lojistas, entre outros. Estes exercícios são fulcrais para operacionalizar uma resposta mais capaz e que salve vidas.

4. Que investimento na área da tecnologia deveriam ser efetuados para mitigar as debilidades securitárias existentes?

Pergunta 4 e 5 respondidas em conjunto.

5. Que medidas considera que deveriam ser implementadas e que ainda não tenham sido?

Julgo que a implementação de mais e melhor videovigilância (se viável com software de reconhecimento facial e alarmística), bem como, no caso das Estações ferroviárias e à semelhança do que já temos quanto ao Metro, pudesse ser logo visualizada e acompanhada pela PSP: informação em tempo real.

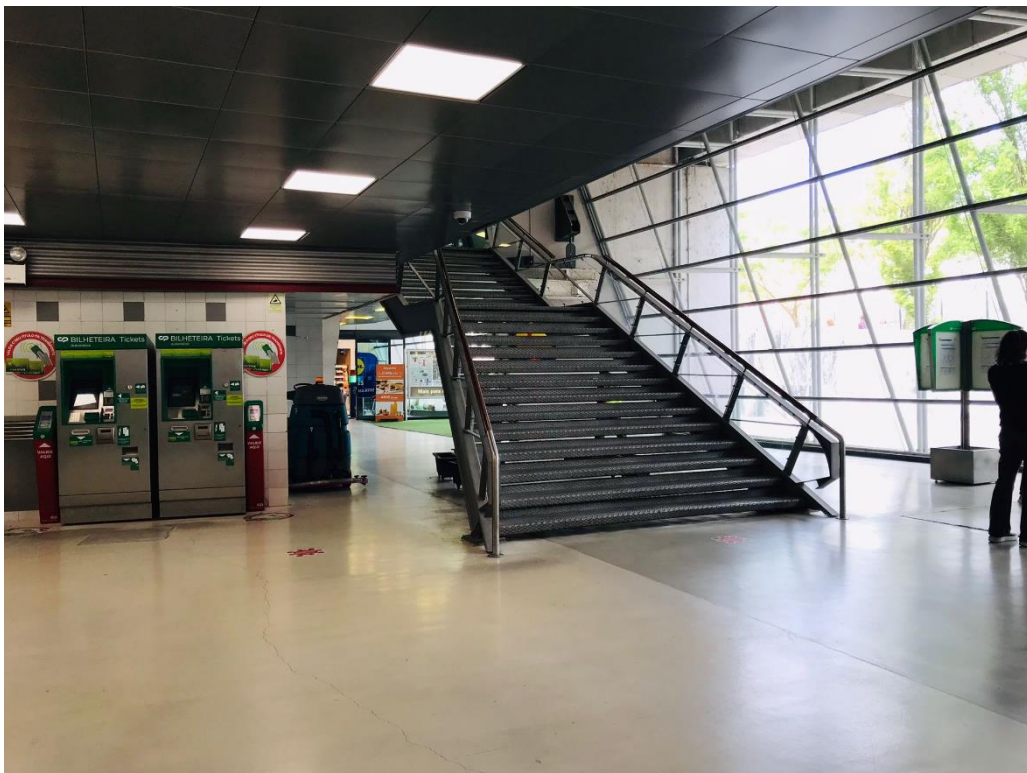
6. Quais as principais debilidades que considera existir na Estação Ferroviária de Entrecampos?

Conforme disse, a partilha (imediata) do sistema de videovigilância entre a Empresa gestora do espaço (IP) e a PSP, por forma a que esta, com polícias devidamente habilitados e sensibilizados, pudesse desenvolver uma ação ainda mais profícua, seja de carácter preventivo ou reativo. Há diversos aspetos securitários que não se extinguem na PSP... mas, para além da já aludida formação acrescida, deve a PSP promover reuniões com os demais atores e subsistir uma sintonia de atuação (reforçando a que, ainda bem, já existe), para além da participação em fóruns internacionais (Ex: RAIPOL, cf. era habitual).

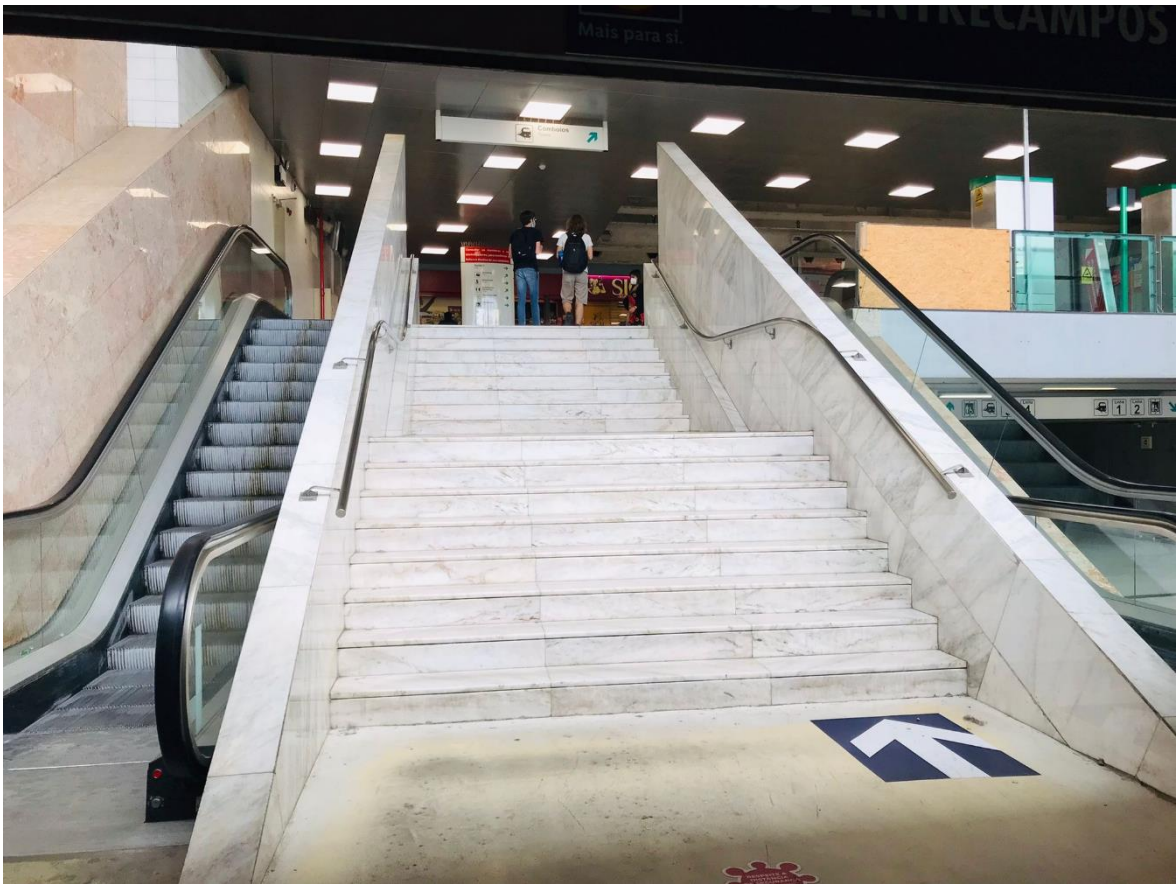
Anexo 4 – Espaços Comerciais no Interior da Estação



Anexo 5 – Acesso à Plataforma de Embarque sem Gates



**Anexo 6 – Acesso à Estação de Entrecampos realizado através da Estação do
Metropolitano**



Apêndices

Apêndice A – Guião das Entrevista a Oficiais da PSP

Guião Entrevista ao Cmdt da 2ª. DIV do COMETLIS e ao Cmdt da DSTP

1. Quais as medidas adotadas por parte da 2ª Divisão Policial do COMETLIS e da DSTP para mitigar um possível ataque terrorista na Estação de Entrecampos?
2. Tendo em conta que a segurança de uma infraestrutura com a Estação de Entrecampos se processa em dois vetores (Segurança Interior e Exterior), quais as medidas preventivas atualmente em vigor na 2ª Divisão Policial do COMETLIS para garantir a segurança do perímetro exterior da Estação de Entrecampos? Quais as medidas preventivas atualmente em vigor na Divisão de Segurança a Transportes Públicos para garantir a segurança do perímetro interior da Estação de Entrecampos?
3. Os elementos da 2ª Divisão Policial do COMETLIS e da Divisão de Segurança a Transportes Públicos que patrulham a Estação de Entrecampos e as artérias adjacentes possuem o curso de TDAP por forma a auxiliar o seu trabalho preventivo? Considera que a existência deste curso na formação dos considera que este curso poderia ser uma mais-valia?
4. Considera benéfico para a melhoria da segurança na Estação de Entrecampos, a existência de exercícios conjuntos (simulacros), entre os diversos atores responsáveis?
5. Que investimento na área da tecnologia deveria ser efetuados para mitigar as debilidades securitárias existentes e porquê?
6. Que medidas securitárias considera que deveriam ser implementadas por parte da PSP, por forma a melhorar a prevenção de ataques terroristas na estação de Entrecampos?

Apêndice B – Guião das Entrevistas aos Diretores de Segurança da CP, Metro, Fertagus e IP

Questionário aos Diretores de Segurança da CP, Metro, Fertagus e IP

- 1. Quais as medidas securitárias adotadas na Estação de Entrecampos com o intuito de mitigar um possível ataque terrorista?**
- 2. Existe algum tipo de sistema informático que possibilite a deteção de bagagens abandonadas ou pessoas com comportamentos suspeitos na Estação de Entrecampos?**
- 3. Quais os procedimentos existentes relativamente a bagagens abandonadas e pessoas com comportamentos suspeitos?**
- 4. Quais as situações onde está prevista o acionamento da evacuação da Estação de Entrecampos? Existe algum plano definido?**
- 5. Existe algum responsável pela Estação de Entrecampos, na vertente *safety* e *security*?**
- 6. Que investimento na área da tecnologia considera que deveriam ser efetuados para mitigar as debilidades securitárias existentes e porquê?**
- 7. Que medidas físicas considera que deveriam ser aplicadas para melhorar a segurança atual da Estação de Entrecampos?**

Apêndice C – Quadro Categorical

- **A** – Categoria “**Medidas Securitárias**”. Nesta categoria insere-se todo o conteúdo relacionado com medidas genéricas de segurança presentes na Estação de Entrecampos.
 - A.1** – Subcategoria “**Vigilância Humana**”. Nesta subcategoria insere-se informação relacionada com medidas de vigilância com recurso a meios humanos.
 - A.2** – Subcategoria “**Meios Eletrónicos**”. Nesta subcategoria insere-se informação relacionada com medidas de vigilância com recurso a meios eletrónicos.
 - A.3** – Subcategoria “**Formação e Simulacros**”. Nesta subcategoria insere-se informação relacionada com ações de formação e realização de simulacros.

- **B** – Categoria “**Deteção de Situações Suspeitas**”. Nesta categoria insere-se todo o conteúdo relacionado com a deteção de situações suspeitas na Estação de Entrecampos.
 - B.1** – Subcategoria “**Bagagens Abandonadas**”. Nesta subcategoria insere-se informação relacionada com a deteção de bagagens abandonadas na Estação de Entrecampos.
 - B.2** – Subcategoria “**Comportamentos Suspeitos**”. Nesta subcategoria insere-se informação relacionada com a deteção de comportamentos suspeitos na Estação de Entrecampos.

- **C** – Categoria “**Medidas Policiais Preventivas**”. Nesta categoria insere-se todo o conteúdo relacionado com as medidas policiais preventivas tomadas por parte da PSP na Estação de Entrecampos.

C.1 – Subcategoria “**Policimento de Visibilidade**”. Nesta subcategoria insere-se informação relacionada com a realização de um policiamento de visibilidade Estação de Entrecampos e artérias adjacentes.

C.2 – Subcategoria “**Reforço**”. Nesta subcategoria insere-se informação relacionada com a adjudicação de outras valências da PSP para a realização de policiamento na Estação de Entrecampos.

C.3 – Subcategoria “**Análise Estatística**”. Nesta subcategoria insere-se informação relacionada com a realização de análise estatística para melhor colocar os meios policiais.

- **D** – Categoria “**Soft Target Hardening**”. Nesta categoria insere-se todo o conteúdo relacionado com as medidas securitárias a aplicar na Estação de Entrecampos que permitam melhorar as condições securitárias existentes.

D.1 – Subcategoria “**Medidas Físicas**”. Nesta subcategoria insere-se informação relacionada com a aplicação de medidas físicas na Estação de Entrecampos.

D.2 – Subcategoria “**Medidas Tecnológicas**”. Nesta subcategoria insere-se informação relacionada com a aplicação de medidas tecnológicas na Estação de Entrecampos.

Apêndice D – Codificação

Tema Principal	Tema Secundário	Texto
Medidas Securitárias (A)	Vigilância Humana (A.1)	<p>Existe um Posto de Comando Central que gere todas as situações de safety e security que ocorram na Estação de Entrecampos. (E1)</p> <p>Apostamos ainda na contratação de segurança privada, especialmente no período noturno, que verifica os diversos pontos de acesso na estação. (E1)</p> <p>A CP possui diversos vigilantes nos seus comboios e contrata serviços de remunerado com a PSP, através da DSTP. (E2)</p> <p>Encontram-se ainda contratados diversos serviços de remunerado. (E3)</p> <p>Em cooperação com a PSP, são ainda efetuadas diversas ações de fiscalização e de visibilidade, existindo ainda vigilantes contratados a uma empresa de segurança privada. (E3)</p> <p>Dispomos de segurança humana, operada por uma empresa de segurança privada, com dois vigilantes em permanência. (E4)</p>
	Meios Eletrónicos (A.2)	<p>Dispomos de um vasto sistema de videovigilância diretamente ligado a PCC. (E1)</p> <p>No que concerne a medidas de cariz tecnológico a CP possui estruturas de videovigilância que utilizam sistemas de cariz analítico customizados. (E2)</p>

		<p>Possuímos um controlo de acessos eletrónico para as áreas reservadas da empresa, bem como um sistema de CCTV. (E3)</p> <p>Dispomos de um sistema de videovigilância, com cerca de 60 câmaras com monitorização permanente. (E4)</p>
	<p>Formações e Simulacros (A.3)</p>	<p>São ministrados diversos cursos de deteção de comportamentos suspeitos por parte da PSP e do SIS, sendo levados a cabo múltiplos exercícios de simulacro. (E1)</p> <p>Existem diversos planos de formação dos funcionários com vista à deteção de comportamentos relacionados com o terrorismo. (E3)</p> <p>Existe ainda um trabalho de preparação de todos os elementos, quer em termos de formação, quer em termos de informação. (E4)</p>
<p>Deteção de Situações Suspeitas (B)</p>	<p>Bagagens Abandonadas (B.1)</p>	<p>O Metropolitano apresenta diversas lacunas no que concerne à deteção de bagagens abandonadas, no entanto é uma das preocupações mais pertinentes do metro em termos securitários. (E1)</p> <p>Existe tecnologia de vídeo analítico que permite detetar bagagens abandonadas, contudo este sistema não tem um funcionamento perfeito. (E2)</p>

		<p>A Fertagus não possui atualmente qualquer sistema informático que possibilite a deteção de bagagens abandonadas. (E3)</p> <p>Atualmente não existe nenhum sistema informático que possibilite a deteção de bagagens abandonadas. (E4)</p>
	<p>Comportamentos Suspeitos (B.2)</p>	<p>Atualmente existem mais de 2800 sistemas de CCTV que possuem alguma analítica, nomeadamente relacionada com a deteção de movimento. (E1)</p> <p>A Fertagus não possui atualmente qualquer sistema informático que possibilite a deteção de comportamentos suspeitos. (E3)</p> <p>Atualmente não existe nenhum sistema informático que possibilite a deteção de comportamentos suspeitos. (E4)</p>
<p>Medidas Policiais Preventivas (C)</p>	<p>Policimento de Visibilidade (C.1)</p>	<p>A 5ª Divisão Policial do COMETLIS aposta fortemente num policiamento de visibilidade nos períodos temporais de maior concentração de fluxos de pessoas. (E5)</p> <p>Através da colocação de uma viatura com dois polícias junto a essa estação, efetuam patrulhamento de visibilidade. (E5)</p> <p>A DSTP adota um conjunto de medidas indiretas de policiamento de carácter preventivo, sendo que estas passam essencialmente pela realização de um policiamento de visibilidade nas estações e carruagens. (E6)</p>

	Reforço (C.2)	<p>A DSTP possui ainda equipas à civil da EIC, e um reforço cíclico das Equipas de Intervenção Rápida. (E6)</p> <p>São ainda efetuadas diversas operações de fiscalização aos cidadãos utilizadores dos transportes ferroviárias. (E6)</p>
	Análise Estatística (C.3)	<p>É também analisada a estatística relativa a fenómenos criminais com o intuito de redirecionar os meios para os locais mais problemáticos. (E6)</p>
Soft Target Hardening (D)	Medidas Físicas (D.1)	<p>Deveria existir um maior controlo de acessos às áreas reservadas. (E3)</p> <p>Há uma grande necessidade de colocar <i>gates</i> de acesso à plataforma de embarque (E4)</p> <p>Existe a necessidade de haver uma arquitetura de segurança desde a criação deste tipo de infraestruturas. (E4)</p>
	Medidas Tecnológicas (D.2)	<p>O primeiro grande investimento poderia passar pela área da videovigilância com <i>software</i> de analítica com capacidade para detetar diversas situações suspeitas. (E1)</p> <p>Dotar não só as infraestruturas como as carruagens dos comboios com sistemas de vídeo analítico, permitindo a visualização dos acontecimentos em tempo real. (E2)</p> <p>A aposta passaria pela implementação de sistemas de videovigilância equipados com <i>software</i> de vídeo analítico, tanto na própria</p>

		<p>infraestrutura como no interior das carruagens. (E3)</p> <p>Colocar no canal ferroviário câmaras térmicas, sensores de movimento e sistemas de CCTV com <i>software</i> de analítica. (E4)</p> <p>A implementação de mais e melhor videovigilância, com <i>software</i> de reconhecimento facial e alarmística, com capacidade de ser acompanhado em tempo real pela PSP. (E5)</p> <p>Apostar num centro de comando e controlo centralizado na PSP, subdividido em várias áreas, onde eram controladas todas as câmaras de CCTV. (E5)</p>
--	--	--