

Matemática pode tornar aeroportos mais seguros

Matemática

Enviado por: skura@seed.pr.gov.br

Postado em: 02/02/2010

As autoridades aeroportuárias querem o auxílio de tudo o que possa contribuir para a segurança dos aeroportos. Se a matemática pode ajudar (...)

Por: António Freitas de Sousa Quando se quer apanhar um gatuno que engendrou um laborioso plano de assalto, deve procurar-se o presumível marginal entre os sem-abrigo entulhados num beco sem ar respirável, ou na mesa de uma esplanada em frente a um cocktail cheio de álcoois fortes? A experiência demonstrou que a segunda hipótese é muito mais bem sucedida, uma vez que os sem-abrigo são, quando muito, ladrões de ocasião que aproveitam uma oportunidade quando a têm debaixo dos olhos e mesmo ali à mão. Mas, as coisas não funcionaram sempre assim: durante muitas décadas, os operacionais da polícia tinham a convicção que os marginais podiam reconhecer-se pela face. Era uma chatice: quem tivesse nascido com cara de marginal até podia ser o maior dos bem-feitores, mas mais tarde ou mais cedo acabaria por ir parar com os cotos a um calabouço fedorento e lúgubre e só de lá sairia se conseguisse inverter a presunção da sua culpabilidade. Apesar do abandono desta bizarra teoria da marginalidade estampada no rosto, o certo é que o conceito manteve uma eficácia que ninguém esperava. Por uma razão simples: os grupos de risco mantêm um código identificativo que passa pelo vestuário, pela repetição de hábitos e mesmo por sinais exteriores como a barba ou o corte de cabelo, que permite a sua pré-identificação, por muito atabalhoada, sofrível ou incerta que seja. A estatística (uma sub-classe das matemáticas que merece suspeitosas reservas) ia corroborando este empirismo. Esta constatação manteve as suas valias ao longo do século XX: quando os terroristas anarquistas e os agitadores sindicais eram facilmente identificados e perseguidos pelas polícias alemã, francesa, austro-húngara e russa; quando os traficantes internacionais de droga (com o cabelo pastoso e bigodes à mexicano) estavam mesmo a pedir para ser isolados numa sala com meia-dúzia de metros quadrados; quando o movimento 'punk' colocou em estado de sítio as maiores capitais da Europa e horrorizou a burguesia distraída a ganhar a maior quantidade possível dinheiro no menor espaço de tempo possível; ou, mais recentemente, quando os terroristas islâmicos resolveram investir sobre as portas escancaradas do Ocidente. Os traficantes internacionais parecem ter sido os primeiros a identificar o problema: há várias décadas que os correios intercontinentais de droga deixaram de ser pessoas com ar de quem tinha tomado o último banho há duas semanas e acabado de fumar um charro, para passarem a ser homens com o aspecto muito executivo de quem está cheio de pressa para chegar a tempo à assembleia geral de uma instituição financeira. As polícias europeias identificaram rapidamente o novo problema e começaram a procurar uma solução. Não havendo uma, tiveram que recorrer ao que tinham à mão: a matemática. Maths against bombs A discussão está de regresso à ordem do dia e os pressupostos são simples: não é possível proceder a uma despistagem exaustiva de todos os passageiros de todas as viagens que partem todos os dias de todos os aeroportos do mundo; identificar como potenciais terroristas determinado grupo traz problemas legais, de racismo e de xenofobia que nenhum país ocidental parece estar disposto a arcar como responsabilidade; é mais que sabido que quem está interessado em introduzir determinado produto proibido dentro de um avião recorre muitas vezes a 'portadores' que nem sequer sabem que o são; um fundamentalista que queira perpetrar um atentado num avião em pleno

voos pode disfarçar o seu visual e assumir uma conduta que o coloque fora de qualquer grupo de risco. Que fazer então? Simples, dizem alguns especialistas: utilizar uma tabela matemática que permita um controle aleatório sobre os passageiros. Nem por isso, informa um matemático ouvido pelo Outlook. Qualquer tabela numérica que seja usada num aeroporto (por exemplo: 'checkar' profundamente o primeiro, o quinquagésimo e o centésimo passageiros e todos os outros, de 50 em 50) é facilmente detectável por quem esteja atento ao evoluir de uma fila. A solução é usar uma sucessão de tabelas, baralhando assim o esquema numérico que está em utilização em determinado momento. Ou, mais eficazmente - e parece ser isso que os responsáveis internacionais pela segurança das viagens aéreas pretendem fazer, segundo uma notícia recentemente veiculada pela BBC News - agregar este controle numérico a um perfil do passageiro que identifique quem deve ou não ser 'checkado' quando embarca num avião. O passageiro do futuro É impossível saber-se se há ou não muita gente que decidiu deixar de andar de avião por causa da chateação que é passar pelas barreiras de segurança. "Nunca ninguém me disse que desistia de viajar por causa disso", afirmou um agente de viagens. Mais: se foi possível detectar que, depois de 11 de Setembro de 2001, o número diário de passageiros desceu acentuadamente e que as viagens de puro lazer sofreram um retraimento significativo, tudo isso já passou à história. A razão é simples, segundo a mesma fonte: se é muitíssimo improvável que um avião sofra um acidente por razões técnicas ou de falha humana, é ainda mais improvável que se despenhe por causa de um ataque terrorista. É ainda a matemática que o diz: desde o ataque terrorista às torres gêmeas de Nova Iorque, houve muito mais acidentes aéreos por falha técnica ou humana que atentados contra aviões. A segurança é, por isso, de elevado nível e capaz de convidar quem quer que seja a continuar a andar de avião. Este conteúdo foi acessado e adaptado em 02/01/2010 do sítio "Económico". Todas as modificações posteriores são de responsabilidade do autor original da matéria