

Universidade Fernando Pessoa
Faculdade de Ciências Humanas e Sociais
Licenciatura em Criminologia

Projeto de Graduação

Tráfico de droga nos aeroportos: análise de uma realidade pouco explorada

Carla Silva

Porto, 2016

Tráfico de droga nos aeroportos: análise de uma realidade pouco explorada

Universidade Fernando Pessoa
Faculdade de Ciências Humanas e Sociais
Licenciatura em Criminologia

Projeto de Graduação

Tráfico de droga nos aeroportos: análise de uma realidade pouco explorada

Carla Silva

Porto, 2016

Tráfico de droga nos aeroportos: análise de uma realidade pouco explorada

Tráfico de droga nos aeroportos: análise de uma realidade pouco explorada

A aluna

(Carla Sofia Ferreira da Silva)

Trabalho apresentado à Universidade Fernando Pessoa como parte dos requisitos para obtenção do grau de licenciatura em Criminologia, sob orientação científica da Professora Doutora Laura Nunes.

Agradecimentos

Em primeiro lugar quero agradecer à Universidade Fernando Pessoa e respetivos professores, pela excelente formação académica no curso de Criminologia.

À minha orientadora de estágio, Professora Doutora Laura Nunes, por todo o apoio fornecido para a elaboração deste projeto.

Aos meus pais, por todo o apoio que sempre me deram, tanto a nível pessoal como académico.

Às minhas amigas que sempre estiveram do meu lado ao longo da licenciatura e, em especial à Mariana, pela grande mulher que é.

Resumo

O tráfico de droga é um tema recorrente na sociedade contemporânea que, na sua extensão, engloba todos os cidadãos. Pode-se afirmar que é um tema já com bastantes anos de história e, ainda hoje, desperta um particular interesse em diversos autores.

O tema foi escolhido por ser diversificado, interessante, e também relativamente ligado à área da Criminologia. Os aeroportos são um local onde transitam diariamente milhões de pessoas, associada a uma vasta complexidade no seu funcionamento.

Com isto, a ideia de fazer um projeto cujo tema é o tráfico aeroportuário surgiu por não haver muitos artigos que relacionem as duas designações diretamente, e por isso surge na tentativa de interligar as mesmas projetando um trabalho coeso, aliciante e elucidativo.

Palavras-chave: tráfico de droga, aeroporto.

Abstract

Drug trafficking is a recurring theme in contemporary society, in its extent, covers all citizens. One can say that it is a topic with many years of history and still today arouses a particular interest in several authors.

The theme was chosen for being diverse, interesting, and also relatively connected to the field of Criminology. The airports are a place where passing through daily million people, associated with a vast complexity in its operation.

With this, the idea of making a project whose theme is the airport traffic came about because there was no many articles that link the two names directly, and so arises in trying to connect the same designing a cohesive work, attractive and informative.

Key-words: drug traffic, airport.

Índice

Introdução	11
Capítulo I. Enquadramento teórico	
1.1. Conceitos teóricos – drogas e respetivo tráfico	14
1.1.1. Modos de transporte e drogas mais traficadas em Portugal	16
1.2. Fatores de risco associados ao tráfico de droga.....	21
1.3. Motivações subjacentes às práticas do tráfico de drogas	21
Capítulo II. Contribuição empírica	
2.1. Método.....	25
2.2. Definição da amostra	25
2.3. Material e procedimento.....	25
2.4. Resultados esperados	26
Conclusão	29
Referências bibliográficas	31
Anexos	

Índice de Siglas

COSA - Centro de Operações de Segurança do Aeroporto/Aeródromo

COPCAV - Centro de Operações Policiais Contra Ações Violentas

COE – Centro de Operações de Emergência

Índice de quadros

Quadro 1. Táticas utilizados no tráfico de droga

Quadro 2. Tipos de estupefacientes apreendidos, em 2015, relativamente ao peso, em Portugal

Quadro 3. Resultados esperados através da revisão da literatura

Índice de anexos

Anexo A- Consentimento informado

Anexo B- Guião de entrevista

Anexo C- Autorização para a Gravação Áudio

Introdução

Com o presente Projeto de Graduação, denominado “Tráfico de Droga nos Aeroportos”, pretende-se conhecer mais profundamente um pouco de todo o processo do mesmo. Relativamente ao tráfico de droga propriamente dito, este apresenta uma elevada complexidade, e isto está relacionado com o facto de haver um aumento considerável do crime a nível global e, também, com a especialização de indivíduos em práticas delituosas que, por consequência, prejudica a economia, a segurança e, por conseguinte a sociedade (Pontes, 2009). De acordo com a revisão da literatura, é possível afirmar que há um défice relativamente a estudos que abordem as perceções, experiências e motivações dos indivíduos (Barcinski, 2007), tornando-se deste modo pertinente estudar o interesse demonstrado pelos indivíduos para aderirem ao mundo do tráfico.

O aumento do tráfico de droga ao longo dos anos fez com que, conseqüentemente, existisse um maior número de mulas preocupando assim a população um pouco por todo o mundo (Santos, 2015). Assim, o objetivo geral do trabalho que aqui se propõe consiste em caracterizar o fenómeno do tráfico de drogas num contexto tão específico como os aeroportos. Mais especificamente, procurar-se-á identificar as principais estratégias mobilizadas pelos traficantes; reconhecer os sinais que despertam um particular interesse/desconfiança sobre um determinado indivíduo, por parte dos agentes de segurança aeroportuários; identificar as características mais comumente encontradas entre os traficantes e, também, conhecer os números que permitam a contagem de ocorrência do fenómeno.

O Projeto encontra-se dividido em dois capítulos e, num primeiro capítulo pretende-se fazer referência ao enquadramento legal e, de seguida, dos fatores de risco associados ao tráfico como a pobreza e o desemprego que, muitas vezes, são elementos predominantes para que as pessoas entrem neste negócio que é tão vasto e diversificado. Portanto, é importante referir como se processa o tráfico em si e até mesmo o recrutamento e ainda os perfis típicos que são notórios neste processo e as motivações subjacentes ao tráfico.

O tráfico de drogas é exercido através de variadas táticas, podendo os traficantes utilizar quaisquer partes do corpo para o mesmo, como se poderá verificar mais à frente. Com isto, abordando o tema da prevenção aeroportuária, é pertinente especificar como a mesma é efetuada e ainda, recorrendo a dados concretos e científicos, fazer referência às drogas mais traficadas (Amaral, 2006).

Tráfico de droga nos aeroportos: análise de uma realidade pouco explorada

Por fim, num segundo capítulo pretende-se explicitar o método, amostra a utilizar, o material e qual o procedimento a adotar e, por fim, os resultados que se espera da proposta do estudo apresentado.

Capítulo I – Enquadramento teórico

1.1. Conceitos teóricos – drogas e respetivo tráfico

De acordo com a Organização das Nações Unidas (2006) existe tráfico de droga em pelo menos 146 países, ou seja, em praticamente todo o mundo, tornando-se, assim, numa das questões mais emblemáticas da sociedade contemporânea. Com isto, é necessário definir alguns conceitos que têm como principal objetivo fazer um enquadramento dos mesmos em relação ao presente tema. Deste modo, o significado da palavra droga apresenta um significado ambíguo e pode assumir diferentes designações consoante a sua origem (Nunes e Jólluskin, 2010). Este é um termo, segundo outros autores, que provoca uma imensa sensação de prazer e contentamento, razão pela qual tantos indivíduos, seja de que idades forem, se sentem atraídos pelas mesmas (Jeolás e Paulilo, 2005). Por outro lado, outros defendem que a droga altera o funcionamento normal do indivíduo alterando assim a perceção de o indivíduo possui do tempo, espaço e dele mesmo. (Seibel e Toscano, 2001 *cit in* Nunes e Jólluskin, 2010).

Com isto, existem as “mulas”/correios de droga, termo dado a um indivíduo que transporta clandestinamente, de um país para outro, droga junto ao corpo ou mesmo dentro dele que tem como principal objeto fugir à segurança aeroportuária. Os “body packers” são um outro termo utilizado para definir as mulas. Estes são caracterizados como jovens sem quaisquer perspetivas e desintegrados da sociedade (Bakker *et. al.* 2012). Os correios de droga, no seu “trabalho”, têm de ser céleres e focados para que o seu trabalho seja eficiente, como se poderá verificar mais à frente (Santos, 2015).

Bean, 2008 define o tráfico de drogas como “distribution of illicit drugs by large-scale operations, which can and often do cross national boundaries, as well as the small-scale syndicates which distribute drugs at a local level.” (Bean, 2008, pg. 140). Cunha, 2002 refere o negócio do tráfico como “organizado hierarquizado em grande escala” que, reflete a estruturação da polícia. É explicitado ainda que a posição dos indivíduos relativamente ao mercado de drogas é variável, ou seja, podem mudar de posição hierárquica: venda-compra. (Adler, 1993 *cit. in* Cunha, 2001). Por fim, relativamente à definição de conceitos chave, Santana, 1999 refere que o narcotráfico apresenta-se como um tema muito complexo e considera que o mesmo é de uma magnitude elevadíssima que continuará sempre a crescer perturbando assim a própria segurança nacional, sendo que a UNODC refere que o tráfico de droga consiste num “comércio ilícito global” que engloba fases como a fabricação de drogas e a venda das mesmas (UNODC, 2010).

Tráfico de droga nos aeroportos: análise de uma realidade pouco explorada

Fazendo um retrocesso na história, na década de 90, houve uma repressão do tráfico de droga talvez por uma diminuição de procura de drogas através da conturbação venda-consumo. O tráfico de drogas pode integrar organizações consideradas pequenas, assim como organizações de maior dimensão e mais estruturadas, que, não estão obrigatoriamente ligados entre si, mas, por consequência, a maior incidência da polícia nos casos de tráfico de organizações consideradas pequenas leva a que os resultados do desmantelamento de grandes redes – deteção dos grandes traficantes – sejam deficitários (Cunha, 2001). No século XX as drogas assumiram uma especial importância a nível mundial, sendo essa a altura em que as mesmas adquiriram uma maior extensão ao nível do mercado (Carneiro, s/d).

Relativamente ao enquadramento legal, o Código Penal Português pune o tráfico e outras atividades ilícitas, como se pode verificar no art nº21 do Decreto-Lei 15/93, de 22 de Janeiro: “1. Quem, sem para tal se encontrar autorizado, cultivar, produzir, fabricar, extrair, preparar, oferecer, puser à venda, vender, distribuir, comprar, ceder ou por qualquer título receber, proporcionar a outrem, transportar, importar, exportar (...) é punido com pena de prisão de 4 a 12 anos” (Código Penal Português, 2013, p. 247).

O tráfico é um negócio, cujos traficantes optam por estender transnacionalmente, em que é primordial uma rápida mobilidade por parte dos mesmos, de maneira a conseguirem contornar a segurança, neste caso aeroportuária, sendo garantido que quanto mais pessoas o tráfico de drogas abranger, mais lucro haverá (Pontes, 2009). Com isto, é pertinente fazer alusão a como todo este negócio se processa e como os indivíduos integram o mesmo, sendo, deste modo, adequado abordar o recrutamento. O recrutamento acontece essencialmente entre vizinhos e parentes, em que cada um investe por si ou em pequenas parcerias. É de salientar que, para estes indivíduos, o tráfico é visto como um portal de oportunidades e por isso fazem-no muitas vezes para ter dinheiro suficiente para conseguirem manter-se no consumo de drogas e, as mulheres para garantirem uma vida estável em casa (Cunha, 2001).

Quando o negócio é entre família, o facto de existir honestidade, segurança e até mesmo um bom conhecimento entre eles são aspetos importantíssimos quando se trata de transações arrojadas (Cunha, 2001).

Com isto, é importante fazer referência às drogas mais traficadas no país em que vivemos, assim como os modos de transporte que são utilizados para as mesmas, como se pode verificar no ponto que se segue.

1.1.1. Modos de transporte e drogas mais traficadas em Portugal

De acordo com a revisão da literatura é possível verificar que os modos de transporte utilizados pelos traficantes é verdadeiramente surreal. É possível apurar, de acordo com a análise de uma série de notícias de jornais tais como o diário de notícias e o jornal de notícias, que a maior parte das detenções devido ao tráfico de droga são efetuadas no aeroporto de Lisboa, talvez por esta ser a capital e, por conseguinte, é mais noticiado.

Sendo os aeroportos um local em que diariamente estão milhares de pessoas, tudo pode acontecer, tendo assim os funcionários do mesmo ter uma atenção redobrada em relação aos passageiros. Sinais suspeitos como o comportamento das pessoas, origem e destinos das viagens, declarações duvidosas sobre a viagem, sentar-se sem mobilidade, e um cheiro característico que vem da boca por causa dos efeitos do ácido gástrico em contacto com os pacotes de droga, podem alertar a polícia para casos de tráfico de droga (Hassanian e Abolmasoumi, 2006).

Segundo um artigo escrito por dois autores, os traficantes utilizam frequentemente a técnica *swallow*, ou seja, engolem as cápsulas ou “bolotas”, que normalmente são uniformes em tamanho e peso, para as transportarem de um país para o outro, muitas vezes colocadas em preservativos. Apesar de ser uma técnica muito utilizada, a mesma também é muito perigosa, uma vez que essas mesmas cápsulas são transportadas dentro do organismo e, por qualquer motivo podem rebentar que, como consequência, resulta na morte do traficante. É ainda de salientar que há indivíduos que conseguem transportar mais quantidade que outros (Cappelletti e Simões 2015).

Neste ponto é possível verificar uma variedade de opções utilizadas pelos traficantes, mencionadas pelos autores suprarreferidos:

Quadro 1.

Táticas utilizadas no ansporte de drogas (Jornal Observador, 2015).

Táticas utilizadas no transporte de drogas aeroportuário
Perucas falsas
Pegas das malas
Fundos de mala falsos
Embalagens de shampoo
Enlatados
Quadros decorativos pintados com droga líquida
Palmilhas

Uma vez que se trata de um assunto pouco referido em bibliografia científica, uma revista refere ainda as obstruções e as fugas de droga das “cápsulas”. Com o avanço das técnicas para envolver as drogas, cada vez se começa a usar mais plásticos com uma maior resistência e preservativos com uma duração maior, sendo este último o mais “requisitado”. Com isto, por muito que a droga possa parecer “segura” no interior destes dois materiais, o simples peso que é exercido pelos outros pacotes pode gerar oclusões que podem obrigar o indivíduo a uma operação de emergência trazendo-lhe assim graves problemas associados, tais como graves lesões retais e ainda uma toxicidade derivado dos níveis de latex existentes no preservativo, mas, como na maior parte das vezes os traficantes apresentam dificuldades financeiras e as recompensas que lhe são oferecidas são tão elevadas que talvez compensem o risco, considerando assim o tráfico atraente (Recovery Fisrt, 2011).

Relativamente às drogas mais traficadas em Portugal, segundo o relatório feito pela Polícia Judiciária, em 2015, a cocaína apresenta-se no topo da tabela com 1078 apreensões que, no total, são superiores a 6 toneladas. Há assim uma série de drogas apreendidas, no ano de 2015, segundo o relatório da Polícia, que se apresentam no seguinte quadro:

Quadro 2.

Tipos de estupefacientes apreendidos relativamente ao peso, em Portugal (Relatório da Polícia Judiciária, 2015).

Estupefaciente	Apreensões	Quantidade (kg.)
Cocaína	1078	6.029,618
Cannabis	4154	2.421,634
Cannabis (Liamba)	577	221,882
Heroína	755	96,576
Cannabis (Folhas)	8	45,435
Anfetaminas	103	2,448
Alucinogéneos	6	0,105

Relativamente às apreensões por unidades, o *ecstasy* é o estupefaciente com mais unidades apreendidas, seguindo do cannabis. Fazendo uma análise do relatório anual apresentado pela Polícia Judiciária, os transportes mais utilizados no tráfico de droga são a via marítima e a via aérea, sendo esta última a mais utilizada. É primordial salientar que a diversidade existente de origens e destinos contribui em larga escala para a diversidade do tráfico. Relativamente à cocaína a mesma é maioritariamente proveniente da América do Sul (Brasil) e tem como principal destino a Europa. Já no continente europeu, o primeiro país elegido é Portugal e o último é Itália. Por outro lado, o cannabis provém de Espanha e Marrocos e tem como principal destino Portugal. A heroína é proveniente de Espanha e Holanda e, extraordinariamente, Portugal é o único país de destino conhecido atualmente e, por outro lado, o *ecstasy* que é apreendido em Portugal Continental tem como principal destino o Brasil (Pereira, 2015).

De uma forma geral, a segurança aeroportuária em Portugal ainda tem muito a evoluir, apesar de já estar algo avançada, especialmente a nível dos aeródromos dispersos por todo o país. Segundo um artigo publicado no jornal *i* (2009), Portugal não tem aptidão para combater o tráfico de droga proveniente de transportes aéreos. Devido às centenas de aeródromos que existem por todo o país e à falta de recursos que proporcionam uma segurança mais eficaz, não há qualquer controlo do que chega por via aérea (Batista, 2011). Assim, graças à globalização, há uma abertura de fronteiras e, por conseguinte, isto resulta numa maior liberdade de movimentos. Isto, por um lado pode parecer positivo uma vez que há uma maior mistura de etnias e culturas, mas, como consequência, é quase

impossível distinguir quem apenas viaja, de quem tem um outro objetivo para além da viagem propriamente dita (Fernandes, 2013).

Sinais suspeitos como o comportamento das pessoas, origem e destinos das viagens, declarações duvidosas sobre a viagem, sentar-se sem mobilidade, e um cheiro característico que vem da boca por causa dos efeitos do ácido gástrico em contacto com os pacotes de droga, podem alertar a polícia para casos de tráfico de droga, mas, muitas das técnicas utilizadas são altamente bem-sucedidas, uma vez que, as autoridades estimam que apenas uma pequena percentagem dos traficantes são apanhados (Hassanian e Abolmasoumi, 2006).

Dentro do conjunto de indivíduos que traficam droga, os que a transportam dentro do organismo são particularmente difíceis de detetar porque certas tecnologias como *scanners* de bagagem e revistas corporais não o detetam (Kloppenburg, 2013). Em território português existe o Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil que, tem na sua constituição um conjunto de órgãos que promovem a segurança a nível aeroportuário. Foi feita uma seleção dos mesmos uma vez que se trata de um sistema extremamente complexo e, para o projeto em questão, apenas interessa referir os que estão diretamente ligados ao tráfico em si. Assim, um dos órgãos designa-se COSA e está “diretamente ligado com a coordenação e direção de operações de segurança dos aeroportos”. Por outro lado, o COPCAV “é colocado em funcionamento quando existe uma forte probabilidade de ocorrência de atos de interferência ilícita ou mesmo a sua ocorrência”. Por fim, o COE é o “órgão de coordenação do diretor do aeroporto em caso de emergência” (Batista, 2011, p. 14).

Com isto, ainda existe alguma confidencialidade relativamente à atuação propriamente dita em caso de interferência legal com a aviação civil, mas, o autor refere de um modo geral, que existe uma ocorrência na qual se notifica e informa de imediato o COSA que, por sua vez, notifica o diretor do aeroporto que, por fim, notifica o COE (Batista, 2011).

Relativamente à deteção de droga propriamente dita, a droga pode ser detetada através de cães treinados e do *scanner* que faz a leitura da bagagem (Kloppenburg, 2013), mas, há uma outra opção utilizada por vezes que são cães treinados para o efeito, e estes possuem dois sentidos extremamente apurados que são o olfato e a audição e, também requerem uma fácil manutenção a nível económico (Marcos, 2009). Os mesmos têm sido frequentemente utilizados um pouco por todo o mundo nas mais variadas tarefas, tais

Tráfico de droga nos aeroportos: análise de uma realidade pouco explorada

como a detecção de droga aeroportuária, a localização de pessoas desaparecidas, detecção de explosivos, entre outros. Deste modo, podemos afirmar que os cães não são apenas um simples animal, mas sim desempenham um papel importantíssimo no combate ao crime, mostrando-se animais muito eficientes no que toca a farejar objetos escondidos demorando uma média de seis minutos na revista de um veículo (Siqueira, 2010).

Por outro lado, o *scanner* corporal tem, como vantagem, a capacidade de detetar objetos ou substâncias que o indivíduo transporte escondido em qualquer parte do corpo, o que nos permite ter uma imagem bastante pormenorizada do corpo do passageiro, que, anteriormente, possa ter passado impune no detetor de metais (Fernandes, 2013). É portanto necessário filtrar estes passageiros dos restantes procedendo-se assim a uma entrevista e, se necessário, uma revista, em que as mulas e os engolidores de cápsulas (*swallows*) são filtrados do fluxo de passageiros (Kloppenburger, 2013). De uma maneira geral, os *scanners* corporais são utilizadas essencialmente nos Estados Unidos da América, mas com uma menor intensidade na Europa e, os mesmos têm como principal objetivo prevenir situações que se possam despoletar no seio aeroportuário tentando assim ser eficazes e permitindo uma maior vigilância dos indivíduos que entram e saem do país. Para além dos benefícios apresentados, os *scanners* têm ainda a capacidade de, através da radiação emitida, detetar objetos em estado líquido e até mesmo explosivos, permitindo ao supervisor desse mesmo scanner uma imagem detalhada de todo o corpo do passageiro (Fernandes, 2013).

Ainda relativamente aos *scanners* existem dois tipos: o “*Backscatter* raio-x” e as tecnologias de ondas milimétricas (Kloppenburger, 2013), em que ambos concebem uma figura em tons cinzentos demonstrando assim os objetos escondidos apenas ao nível externo (Fernandes, 2013), sendo que o primeiro tipo gerou algumas preocupações relativamente à saúde e privacidade dos cidadãos, quando foi anunciado que começariam a ser utilizados a nível aeroportuário (Layton, s/d).

A preocupação ao nível da saúde surgiu uma vez que o *scanner* funciona através de radiação, mas, de acordo com o estudo elaborado por uma agência francesa acerca desse assunto, a radiação que é emitida do aparelho é menos prejudicial do que usar telemóvel diariamente (Fernandes, 2013). Por outro lado, a preocupação ao nível da privacidade surgiu, uma vez que o aparelho reproduz uma imagem extremamente detalhada do corpo

dos indivíduos sendo esta vista por um funcionário do aeroporto, podendo este facto provocar um certo desconforto no passageiro (Laytom, s/d).

Ainda no âmbito da prevenção e fazendo referência ao Brasil, há um programa denominado “*Intercops*” que foi lançado em 2014 pela Polícia Federal está implementado em onze países: África do Sul, Alemanha, Angola, Austrália, Catar, França, Guiana, Marrocos, Namíbia, Nigéria, Paraguai e Reino Unido. Este programa “visa criar uma oportunidade de intercâmbio na área de investigação criminal em aeroportos internacionais com foco na repressão ao tráfico de drogas internacional.” (Polícia Federal, 2014). Assim, o principal objetivo do mesmo é reforçar a colaboração policial internacional e, como se pode constatar, infelizmente, Portugal não está presente na lista suprarreferida.

1.2. Fatores de risco associados ao tráfico

De acordo com o método da revisão da literatura, é importante referir certos aspetos primordiais tais como o que leva o indivíduo a traficar e o que essa escolha pode despoletar para o mesmo. Com isto, a sociedade contemporânea aponta a pobreza como principal fator de risco para a entrada nos indivíduos no mundo das drogas, quando toda esta motivação tem toda uma história por trás: quererem sentir-se aceites na sociedade, com um certo estatuto de superioridade (Constantino, 2001).

Este ponto está intimamente interligado com o ponto que se segue, uma vez que os fatores de risco como a pobreza e o desemprego acabam por ser motivações para a entrada no tráfico.

1.3. Motivações subjacentes às práticas do tráfico de drogas

Este ponto, como o próprio nome indica, visa abordar o facto de os indivíduos entrarem para a carreira delituosa que é o tráfico de drogas. Antes de mais, é essencial referir que, no geral, todos os indivíduos da sociedade têm, na sua cabeça, o “perfil típico” do traficante. Assim, a associação que se faz entre estes dois termos é quase que “inevitável” e “mecânica”, pois associamos a pessoas sem qualquer posse económica, negros, sem qualquer interesse em fazer uma carreira escolar ou profissional, sem qualquer suporte familiar, disposto a fazer de tudo para satisfazer as suas necessidades. Assim, quando se fala do “típico traficante” esta imagem é criada principalmente pelas notícias relatadas pelos meios de comunicação social, mas, o traficante é um indivíduo “mítico”, que, sem

dar-mos conta convivem diariamente connosco (Neves e Vianna, 2011), que simplesmente são indivíduos aliciados com elevadas recompensas monetárias para aliviar a sua situação económica atual de uma maneira fácil e rápida arriscando assim a sua própria vida (Moreira, 2000).

De acordo com um estudo realizado no Brasil, a discrepância encontrada nas taxas de criminalidade masculina e feminina tem a ver com o facto de a mulher ser consideradas mais meigas relativamente ao homem e, por conseguinte, apresentar menos comportamentos violentos. Foi possível verificar-se também que, a falta de oportunidades/opções também estão presentes nos discursos ou, por outro lado, por vontade própria, querem ingressar no mercado das drogas. Com isto, surge o desejo de se sentirem especiais e reconhecidas por tal ato (Barcinski, 2007).

Relativamente aos jovens, estes tendem a aproximar os seus comportamentos à sua convivência com os seus pares, sendo a adrenalina e o facto de pertencerem a um grupo, fatores determinantes para a entrada dos mesmos no tráfico de drogas não esquecendo que a socialização é um fator fulcral na vida dos jovens (Lima, 2013 *cit in* Beça, 2014). É de salientar que, apesar de existirem obstáculos na vida destes jovens, como por exemplo o facto dos mesmos não estarem preparados para o mercado do trabalho acrescido ao fator do meio social que os rodeia estes apenas entram no tráfico por vontade própria (Faria e Barros, 2011 *cit in* Beça, 2014).

Com isto, o tráfico surge como um meio para a carência dos jovens, que apresenta soluções principalmente ao nível da obtenção de recursos, neste caso, maioritariamente financeiros (Beça, 2014). No geral, as mulas habitualmente fundamentam a sua conduta com as dificuldades económicas e, quem trafica droga faz disso um estilo de vida uma vez que, se tudo correr bem, “é dinheiro fácil”, segundo o jornal Observador, 2015. Apesar dos altos riscos a nível da saúde, este tipo de tráfico continua a aumentar, isto ocorre, principalmente, porque os contrabandistas muitas vezes vêm secções mais desfavorecidas da sociedade e as recompensas são grandes demais para considerar seriamente os riscos (Bulstrode *et al.* 2002).

Por outro lado, muitas vezes há envolvimento dos próprios funcionários do aeroporto na transição de drogas ilícitas, o que condiciona, em larga escala, a prevenção do fenómeno da criminalidade organizada. No Jornal Observador 2015 é referenciado um caso, ocorrido a Dezembro de 2014, em que quatro funcionários de um aeroporto

Tráfico de droga nos aeroportos: análise de uma realidade pouco explorada

aproveitavam-se do facto de trabalharem diretamente com as malas dos passageiros para receberem a droga proveniente dos aviões, apesar de não ser um tema muito abordado talvez para salvaguardar os indivíduos e não comprometer o aeroporto em questão.

No capítulo II, em que será apresentada a contribuição empírica, estará presente um questionário e respetiva definição da amostra, como se poderá verificar mais à frente.

Capítulo II. Contribuição empírica

2.1. Método

Este projeto centra-se num estudo de carácter qualitativo, observacional, transversal, baseado na técnica da entrevista. O objetivo principal consiste em caracterizar um problema pouco investigado, como o tráfico de drogas em contexto aeroportuário. Mais especificamente, o estudo aqui projetado visa alcançar objetivos como identificar as principais estratégias mobilizadas pelos traficantes; reconhecer os sinais que despertam um particular interesse/desconfiança sobre um determinado indivíduo, por parte dos agentes de segurança aeroportuários; identificar as características mais comumente encontradas entre os traficantes e, também, conhecer os números que permitam a contagem de ocorrência do fenómeno.

Assim, tratar-se-á de um estudo exploratório e transversal, baseado numa entrevista, sendo necessário fazer uma seleção da amostra e população a utilizar, apresentando-se a mesma no ponto que se segue.

2.2. Definição da amostra

A amostra do estudo aqui projetado será definida, em princípio, por cerca de 15 agentes de segurança do aeroporto Francisco de Sá Carneiro (Porto). Pretende-se que os agentes que integrem a amostra tenham alguma experiência no trabalho, a fim de que possam basear-se nessa experiência para responder à entrevista. Por isso, a seleção desses agentes será feita com base no seu tempo de serviço em contexto aeroportuário (mínimo de 1 ano).

2.3. Material e procedimento

Primeiramente, é necessário referir que a entrevista, sendo uma técnica de recolha de dados qualitativos, é caracterizada por ser interativa, na medida em que há uma condução por parte do investigador que, nesse processo interage com o entrevistado (Fortin, 2009). Tratando-se de uma análise baseada nessa interação direta, é imperativa a atenção a determinados princípios.

Assim, como em qualquer estudo que envolva seres humanos, é necessária a obtenção do consentimento informado, através da declaração que se encontra em anexo (cf. Anexo A). Atendendo aos procedimentos éticos e deontológicos, deve garantir-se confidencialidade e anonimato de todas as informações fornecidas. Por outro lado, é também necessário

requerer autorização à entidade responsável para que seja possível a recolha de informações junto dos agentes de segurança a inquirir.

A fim de que a entrevista seja bem conduzida, deve haver uma prévia elaboração do respetivo guião (cf. Anexo B), bem como a recolha dos dados sociodemográficos que caracterizarão a amostra. Está ainda presente (Cf. Anexo C) uma autorização para a gravação áudio.

É ainda de referir que o guião da entrevista deverá ser alvo de um teste que permita perceber se as perguntas colocadas são de fácil perceção e se as respostas nos proporcionam a informação desejada.

2.4. Resultados esperados

Após ter desenvolvido um enquadramento teórico que possibilitou conhecer mais profundamente este tema, e uma vez definidas as particularidades do estudo que aqui se antecipa, é o momento de se refletir sobre o que eventualmente poderão ser os resultados alcançados. Assim, e atendendo ao que foi revisto através da literatura, veja-se o quadro seguinte (Cf. Quadro 3.) em que se resumem os possíveis resultados.

Quadro 3.

Resultados esperados através da revisão da literatura

Linha	Revisão da Literatura	Resultados esperados
1	Moreira (2000)	Influência das recompensas monetárias
2	Constantino (2001)	Pobreza como fator importante para a entrada dos indivíduos no tráfico de drogas
3	Batista (2011)	Fraco controlo aeroportuário no combate às drogas
4	Cappelletti e Simões (2015)	Técnicas utilizadas no tráfico de drogas cada vez mais inovadoras
5	Cunha (2001)	Recrutamento por parte de pessoas conhecidas e/ou parentes
6	Santana (1999)	Tráfico de droga como tema complexo que afeta a segurança nacional

7	Fernandes (2013)	Maior liberdade de movimentos por parte das pessoas
8	Siqueira (2010)	Cães desempenham um papel fundamental no combate ao tráfico de drogas
9	Pontes (2009)	Rápida mobilidade por parte dos traficantes

Assim, e como pode ver-se no quadro anteriormente apresentado, de acordo com o que se encontra na linha 1, o autor refere que as recompensas monetárias são aliciantes para a entrada do indivíduo no mundo do tráfico, esperando-se, deste modo, que seja um fator presente em grande parte dos indivíduos.

Relativamente à linha 2, o autor refere a pobreza como um fator de risco importante para que os indivíduos trafiquem. Estando esta linha intimamente ligada à primeira, espera-se que, segundo o autor, numa sociedade em que o nível económico seja relativamente baixo, o mesmo pode despoletar um desejo de ganhar algum “dinheiro fácil” para contrabalançar com as necessidades do indivíduo num momento em específico.

Na linha 3, o autor aborda o facto da droga que chega por via aérea passar por pouco ou nenhum controlo por parte dos sistemas de segurança. Pode-se, neste caso, fazer uma associação com a linha 4, uma vez que o que os autores referem as técnicas utilizadas pelos traficantes. Deste modo, espera-se que os indivíduos, com o passar do tempo, utilizem técnicas cada vez mais inesperadas e inovadoras de maneira a tornar qualquer segurança pouco eficaz ou até mesmo inoperacional. Aqui, fazendo uma ponte de ligação aos agentes de segurança aeroportuários, estes desempenham um papel importante na perceção de comportamentos suspeitos por parte dos indivíduos assim como no procedimento de revisão (*scanners* corporais) tentando deste modo descobrir se existe algum “padrão” que seja comum entre os mesmos. Para que esta segurança seja eficaz, os métodos utilizados pelos mesmos devem acompanhar a rapidez de adaptação dos traficantes aos obstáculos apresentados.

Na linha 5, o autor alude ao facto de existirem dois tipos de organizações ao nível do tráfico de droga (pequenas e grandes) que, leva a que o desmantelamento de grandes organizações seja deficitário. Assim, é expectável que a complexidade de organizações sejam elas de que tamanho forem torne complicado o modo de atuação por parte das

entidades competentes. Por um lado, pode-se concluir que se um elemento de uma organização considerada complexa for “apanhado” torna-se mais fácil encontrar os restantes elementos, mas, os agentes de segurança acabam por perder grande parte do tempo à procura de um elemento em concreto.

Na linha 6, o autor refere que o tráfico de droga será sempre um tema com uma enorme complexidade. Com isto, pode depreender-se que será sempre um “negócio” com um conjunto de fatores por detrás que, sem dúvida afeta toda e qualquer segurança nacional.

Na linha 7, o autor menciona o facto de existir uma gigantesca liberdade de movimentos por parte dos indivíduos em que há uma mistura de etnias, culturas e valores. Por isso, é de esperar que se torne difícil, apesar do papel fundamental de atuação por parte dos agentes de segurança, fazerem uma diferenciação no fluxo de passageiros de quem realmente está numa viagem de lazer ou quem está no aeroporto pelo motivo do tráfico de droga.

Na linha 8, o autor faz referência ao facto dos cães desenvolverem um papel importantíssimo no combate ao tráfico de droga que provém de via aérea. Assim, é um método que se pode vir a utilizar cada vez mais uma vez que, de acordo com o estudo suprarreferido, apresenta resultados bastantes positivos. Apesar dos custos económicos que possam advir, torna-se um meio que se pode revelar extremamente eficiente no futuro.

Na linha 9, Pontes evidencia a rápida mobilidade por parte dos traficantes. Com isto, pode concluir-se que, como já foi referido na linha 7, se torna extramente difícil a deteção dos indivíduos tanto por causa da diversidade na liberdade de movimentos dos mesmos como por causa da inovação de meios que os indivíduos utilizam para o tráfico de drogas tornando mais uma vez a segurança do aeroporto condicionada.

De uma maneira geral, encontra-se uma certa ligação entre algumas linhas, uma vez que as informações abordadas pelos diversos autores se completam.

Conclusão

O tráfico de droga aeroportuário é um tema que é falado com bastante frequência mas, relativamente a literatura científica esta é bastante escassa carecendo assim de alguma investigação nesta área.

Será sempre um tema pertinente e com uma elevada complexidade tanto por parte dos indivíduos traficantes como por parte dos agentes de segurança. Relativamente aos indivíduos que traficam, como foi possível verificar, estes apresentam um conjunto de fatores de risco, motivações e técnicas, tornando-se assim difícil que estes sejam apanhados rapidamente. Por outro lado, os agentes de segurança apresentam uma série de procedimentos a tomar, mas estes são condicionados devido à quantidade de pessoas que transitam diariamente nos aeroportos.

Uma vez que os agentes de segurança não conseguem prevenir precocemente o crime a não ser diretamente no aeroporto, os mesmos terão de se adaptar à maneira de atuação por parte dos traficantes, arranjando assim soluções mais rápidas e eficazes para além dos procedimentos habituais.

O grande objetivo deste projeto centrava-se em caracterizar a problemática do tráfico de drogas tendo sido este alcançado uma vez que a revisão da literatura apresentada foi de encontro ao mesmo.

Relativamente aos objetivos específicos definidos no método espera-se que estes sejam alcançados depois de aplicada a entrevista. Como a mesma é direcionada para os agentes de segurança com um mínimo de um ano de experiência, é expectável que se consiga identificar as principais estratégias utilizadas pelos traficantes, assim como os sinais suspeitos e um padrão relativamente às características dos mesmos. Com isto, no fim, depreende-se que a entrevista permita obter uma estimativa da ocorrência do fenómeno tão complexo que é o tráfico de drogas.

É de referir que, como autocrítica ao presente projeto, a revisão de literatura encontrada pelos diversos autores se centra principalmente nos traficantes. Sendo que a entrevista e os objetivos específicos apresentados são estritamente direcionados para os agentes de segurança que atuam ao nível aeroportuário, torna-se complicado encontrar bibliografia centrada nos mesmos sendo assim este projeto inovador nesse aspeto.

Tráfico de droga nos aeroportos: análise de uma realidade pouco explorada

Espera-se que este projeto sirva como um contributo para a análise mais aprofundada do tema uma vez que em Portugal há uma falha relativamente à quantidade de trabalhos científicos nesta área.

Referências Bibliográficas

Amaral, A. (2006). *A Repressão ao Narcotráfico e a Aplicabilidade da Lei nº 6.368/76*. Brasil, Universidade de Itajaí.

Barcinski, M. (2009). Protagonismo e vitimização na trajetória de mulheres envolvidas na rede do tráfico de drogas no Rio de Janeiro, *Revista Ciência & Saúde Coletiva*, 14(2), pp. 577-588.

Bakker, J. *et al.* (2012). *Body Packers: a plea for conservative treatment*. Amesterdão, Langenbeck's Archives of Surgery.

Batista, A. (2011). *Segurança Aeroportuária em Portugal e o papel da GNR nos Aeroportos da sua Zona de Acção*. Lisboa, Academia Miliar.

Bean, F., (2008). *Drugs and Crime*. Estados Unidos da América, Willan Publishing.

Beça, S. (2014). *Consumo e Tráfico de Drogas nas Universidades*. Instituto de Ciências Biomédicas Abel Salazar. Universidade do Porto.

Bulstrode, N. *et al.* (2002). *The outcome of drug smuggling by “body packers” – the British experience*. Inglaterra, The Royal College of Surgeons of England.

Cappelletti, M. e Simões, S. (2015). *As mil e uma táticas usadas pelos traficantes de droga nos aeroportos*. Jornal Observador.

Carneiro, H. (s/d). *As necessidades humanas e o proibicionismo das drogas no século XX*

Código Penal (2013). 3ª edição. Coimbra. Edições Almedina.

Constantino, P. (2001). *Entre as escolhas e os riscos possíveis: a inserção das jovens no tráfico de drogas*. Rio de Janeiro, Fundação Oswaldo Cruz.

Cunha, M. (2001). *Do tráfico retalhista em Portugal: as redes da semi-periferia*. Universidade do Minho.

Fernandes, H. (2013). *O Direito Penal do Inimigo: Reconfiguração do Estado de Direito?* Porto, Universidade do Porto, Faculdade de Direito.

Tráfico de droga nos aeroportos: análise de uma realidade pouco explorada

Fortin, M., Côté, J. e Filion, F. (2009). *Fundamentos e Etapas do Processo de Investigação*. Monreal, Lusodidacta.

Hassanian-Moghaddam, H. Abolmasoumi, Z. (2006), Consequence of Body Packing of Illicit Drugs, *Archives of Iranian Medicine*, 10 (1), pp. 20-23.

Jeolás, L., e Paulilo M., (2005). Aids, drogas, riscos e significados: uma construção sociocultural, *Revista Ciência & Saúde Coletiva*, 10(1), pp. 175-184.

Kloppenburg, S. (2013). *Tracing mobilities regimes: The regulation of drug smuggling and labour migration at two airports in the Netherlands and Indonesia*. Amesterdão, Amsterdam Institute for Social Science Research.

Layton, J. (s/d). Os sistemas de raio x Backscatter. [Em linha]. Disponível em <<http://viagem.hsw.uol.com.br/raio-x-supersensivel.htm>>. [Consultado a 20/06/2016].

Marcos, D. (2009). *Cães Militares e as suas vantagens*. Lisboa, Academia Militar.

Moreira, M. (2000). *Nem Soldados nem Inocentes: Jovens e Tráfico de drogas no Município do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Fundação Oswaldo Cruz.

Neves, C. e Vianna, P. (2011). *Dispositivos de repressão e varejo do tráfico de drogas: reflexões acerca do Racismo de Estado*. Rio de Janeiro, Universidade Federal Fluminense.

Nunes, M. e Jólluskin, G. (2010). *Drogas e Comportamentos de Adição*. Porto, Universidade Fernando Pessoa.

Pereira, J. (2015). *Combate ao Tráfico de Estupefacientes em Portugal*. Relatório Anual, Lisboa, Secção Central de Informação Criminal.

Polícia Federal. (2014). PF inicia Intercops contra o tráfico de drogas em aeroportos do mundo. [Em linha]. Disponível em <<http://www.pf.gov.br/agencia/noticias/2014/10/pf-inicia-intercops-contra-o-traffic-de-drogas-em-aeroportos-do-mundo>>. [Consultado a 18/06/2016].

Pontes, B. (2009). *Os Territórios do Narcotráfico: os Morros do Rio de Janeiro*. Revista Geografia, 26(2). [Em linha]. Disponível em <<http://www.revista.ufpe.br/revistageografia/index.php/revista/article/view/194/128>>. [Consultado em 18/06/2016].

Tráfico de droga nos aeroportos: análise de uma realidade pouco explorada

Recovery First. (2001). The Dangers of Hiding Drugs in Body Cavities. [Em linha]. Disponível em <<http://www.recoveryfirst.org/the-dangers-of-hiding-drugs-in-body-cavities/>>. [Consultado em 22/06/2016].

Santana, A. (1999). A globalização do narcotráfico, *Revista Brasileira de Política Internacional*, 42(2), pp. 99-116.

Santos, J. (2015). *Correios de droga detidos em Portugal: trajetórias de vida e significados do crime*. Porto, Universidade Fernando Pessoa.

Siqueira, W. (2010). O Emprego do cão farejador na Localização de Substâncias Entorpecentes Ilícitas, *Revista Científica de Pesquisa em Segurança Pública*, (6), pp. 139-155.

UNODC (2016). Drug trafficking. [Em linha]. Disponível em <<https://www.unodc.org/unodc/en/drug-trafficking/index.html>> [Consultado em 22/06/2016].

Anexos

Anexo A

Consentimento informado

Declaração de Consentimento informado

Tráfico de Droga nos Aeroportos

Eu, abaixo-assinado (nome completo) -----

-----, **responsável pelo participante no projecto (nome completo)** -----

-----, compreendi a explicação que me foi fornecida acerca da participação na investigação que se tenciona realizar, bem como do estudo em que serei incluído. Foi-me dada oportunidade de fazer as perguntas que julguei necessárias, e de todas obtive resposta satisfatória.

Tomei conhecimento de que a informação ou explicação que me foi prestada versou os objetivos e os métodos. Além disso, foi-me afirmado que tenho o direito de recusar a todo o tempo a minha participação no estudo, sem que isso possa ter como efeito qualquer prejuízo pessoal.

Foi-me ainda assegurado que os registos em suporte papel e/ou digital (sonoro e de imagem) serão confidenciais e utilizados única e exclusivamente para o estudo em causa, sendo guardados em local seguro durante a pesquisa e destruídos após a sua conclusão.

Por isso, consinto em participar no estudo em causa.

Data: ____/____/20__

Assinatura do participante no projeto: _____

O Investigador responsável:

Carla Silva

Assinatura:

Anexo B

Guião de entrevista

Guião para entrevista
Dirigida a Agentes de Segurança Aeroportuários
(Carla Silva, 2016)

1. Questionário de Dados Sociodemográficos

1.1. Idade.....	_____ Anos		
1.2. Sexo.....	Feminino	<input type="checkbox"/>	1
	Masculino	<input type="checkbox"/>	2
1.3. Estado Civil.....	Solteiro/a	<input type="checkbox"/>	1
	Casado/a	<input type="checkbox"/>	2
	Separado/a – Divorciado/a	<input type="checkbox"/>	3
	Viúvo/a	<input type="checkbox"/>	4
1.4. Corpo de Polícia.....	Polícia de Segurança Pública	<input type="checkbox"/>	1
	Polícia Judiciária	<input type="checkbox"/>	2
	Serviços de Estrangeiros e Fronteiras	<input type="checkbox"/>	3
	Guarda Nacional Republicana	<input type="checkbox"/>	4

2. Entrevista

2.1. Há quanto tempo exerce estas funções em aeroportos?

2.2. Quais os principais sinais apresentados pelo indivíduo para que seja considerado “suspeito”?

2.3. Com que frequência ocorrem detenções por tráfico de droga neste aeroporto?

2.4. Quais as cavidades corporais mais utilizadas para o tráfico de droga neste aeroporto?

2.5. Considera a segurança aeroportuária eficaz? Porquê?

2.6. Considera que o tráfico tem aumentado ou diminuído ao longo dos anos? Porquê?

2.7. Na sua opinião, quais são os fatores que levam a que o indivíduo trafique?

2.8. Se já observou/deteve algum passageiro por posse de droga, qual o local que mais o impressionou para o tráfico da mesma?

2.9. Tem alguma sugestão que, de alguma forma, poderia melhorar a segurança no aeroporto em questão?

Anexo C

Autorização para a Gravação Áudio

Autorização para gravação de áudio

Este documento serve como meio de autorização da gravação áudio da entrevista, por parte do participante.

A gravação apenas seve para recolha de informação e posterior tratamento da mesma.

Depois de analisada a informação, a gravação será imediatamente eliminada.

Data: ____/____/20__

Assinatura do participante no projeto:_____

O Investigador responsável:

Carla Silva

Assinatura: