

3.10.2.1. As tendências apuradas em relação aos crimes contra as pessoas apresentam-se de forma semelhante em relação aos crimes contra a propriedade, pelo que se aplicam as mesmas preocupações.

3.10.2.2. Em relação aos crimes contra a propriedade será já mais possível incrementar medidas de carácter preventivo e de natureza policial para inverter a tendência. (Sistemas de guarda a instalações, patrulhamento, iluminação pública, controlo de delinquentes, etc).

3.10.2.3. Salientamos que:

a) Os grupos furto/roubo e burla/abuso de confiança são, no domínio de crimes contra a propriedade, as actividades delitivas mais expressivas. ( O primeiro grupo representou 49,3 % do total e o segundo 30 % do total).

b) Houve um aumento global de 17% nos crimes contra a propriedade em relação a 1985. (No grupo furto/roubo o aumento foi de 8,9 % e no grupo burla/abuso de confiança foi de 17,8 %).

*média nacional  
"média Praia"*

c) A Praia (cidade) contribuiu com 51,4 % do total dos crimes contra a propriedade. A nível do grupo furto/roubo 49,6 % verificou-se na Praia; no grupo burla/abuso de confiança verificaram-se na Praia 44,2% do total.

d) O índice de esclarecimento dos casos a nível nacional foi de 74,2%. Na Praia o índice foi de 76%.

### 3.11. TRANSITO

3.11.1. O trânsito mereceu em 1987 preocupação especial em vista ao incremento de medidas preventivas contra acidentes. Foi criada uma Direcção de Trânsito no Comando-Geral da Polícia para o efeito.

3.11.2. A situação em 1986, nesta matéria, foi fundamentalmente idêntica à referida em relação à criminalidade (mutatis, mutandis). O quadro que segue oferece os registos estatísticos:

QUADRO GERAL

TRANSITO

-1986-

TRANSITO GERAL		JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOT
A C I D E N T E S	TOTAL	90	88	95	106	84	78	90	83	75	69			858
	I.AUT	63	64	69	77	63	58	63	65	58	49			639
	I.MOT	8	7	3	5	6	6	7	1	3	3			49
	I.AUT MOT	6	2	7	6	5	1	7	5	2	2			43
	ATROP	13	15	6	18	10	13	13	12	12	15			127
	CONT.POP	63	64	73	81	63	57	75	68	55	46			647
ESTRADA		27	24	20	25	21	21	15	15	20	23			211
DE DIA		73	78	84	83	67	63	74	71	65	55			713
DE NOITE		17	10	11	23	17	15	16	12	10	14			145
TOTAL AUT ACIDENTE		134	128	155	167	126	111	132	133	117	74			1.277
TOTAL MORTOS		6	2	1	4	3	4	2	1	2	1			26
TOTAL FERIDOS		53	42	27	62	27	38	62	24	16	38			389
ACIDENTES COM VIATURAS DO ESTADO														
TOTAL		36	31	29	31	17	22	34	27	28	14			269
AUTOM		36	30	34	30	17	25	28	30	42	17			289
MOT		3	3	1	1	1	1	6	3	-	-			22
RENT.P. DANOS (CONTOS)		765	496	581	457	480	1203	452	604	318	568			5924
O. STOP FISCALIZACAO														
O.STOP		11	22	11	15	12	18	6	4	7	11			117
V.EMB.E		461	561	448	569	360	463	163	168	401	612			4302
V.EM E.I.		225	167	185	181	143	142	107	26	47	290			1513
TRANSG.		211	265	324	368	313	258	379	179	209	379			2785

MULTAS APLICADAS (valores) ..... 2.647.611  
 MULTAS PAGAS (valores) ..... 1.260.088

3.11.3. No domínio do Tránsito o aumento de acidentes foi mais sensível embora se tenha conseguido pôr cobro de forma significativa ao transporte excessivo de passageiros pelas carrinhas de aluguer, reduzindo-se o número de acidentes com grande número de mortos ou feridos.

3.11.4. Não se conseguiu exercer uma actividade fiscalizadora constante e completa embora esforços tenham sido desenvolvidas para atingir o razoável. Há necessidade de se afectar ao sector do Tránsito os meios necessários para que possa exercer cabalmente uma fiscalização.

*cooperação Direcção de Transportes Terrestres  
qualidade do pessoal / direcção*

3.11.5. Na área do pessoal foi em 1986 enviado para formação na Argélia mais um grupo de 12 motociclistas. Porém o reforço em pessoal só terá efeito significativo se os meios correspondentes vierem a ser afectados. (Motas e combustível, designadamente).

3.11.6. Questões importantes a serem assinalados são também a ausência de sinalização nas vias e a falta de iluminação pública nos centros urbanos. (A Avenida Cidade de Lisboa, na Praia foi palco de vários acidentes mortais ocasionados principalmente pela falta de iluminação pública).

3.11.7. O estado do pavimento (estradas e nos últimos tempos as obras nos centros urbanos) também têm contribuído para os acidentes, sem contar com outras questões habituais como a negligência no condução.

*medidas repressivas*

3.11.8. A legislação relativa ao trânsito também carece de revisão sobretudo no que respeita ao processamento do expediente relativo à cobrança de multas aplicadas.

### 3.12. EMIGRAÇÃO E FRONTEIRAS

3.12.1. Nesta área em 1986 as principais acções foram desenvolvidas a nível da reorganização dos serviços centrais, tendo as principais atenções operativas sido voltadas para a situação nos aeroportos e portos internacionais.

3.12.2. Os serviços centrais formaram-se mais eficazes no tratamento do atendimento ao público, designadamente dos emigrantes, na emissão de documentos e na recolha de dados estatísticos.

3.12.3. O Aeroporto Internacional Amílcar Cabral foi objecto de algumas medidas de reforço da respectiva segurança embora se tenha ficado ainda muito aquém do desejável. Estão em curso medidas de reorganização, de afectação de meios e de melhoria da qualidade de pessoal que, aliás, será aumentado em 1987.

3.12.4. A situação nos portos e aeroportos internacionais é preocupante neste momento. As perspectivas de aumento do tráfego no aeroporto da Praia, de ampliação de estruturas no Aeroporto Amílcar Cabral e no porto da Praia, o incremento do Turismo são previstas no quadro do desenvolvimento planificado e irão necessariamente exigir um acompanhamento operativo pelas FSOP, seja em meios humanos seja em meios materiais.

3.12.5. Foram tomadas medidas preventivas provisórias no Sal em conjunto com as FARP. No entanto outras mais especializadas em segurança de aeroportos e luta anti-terrorista e de controlo operativo irão ser necessárias.

### 3.13. COMUNICAÇÕES

3.13.1. No domínio das comunicações foram realizadas acções importantes, entre as quais salientamos a instalação de uma rede rádio cobrindo todo o País à excepção (ainda de S. Nicolau) o que prosseguiu a acção no sentido de dar autonomia operativa em termos de comunicações às FSOP, podendo essa rede funcionar como reserva de emergência para fins de utilidade pública geral.

3.13.2. Foram igualmente melhorados os serviços técnicos de manutenção com o ingresso de 5 novos quadros, três dos quais formados na Argélia.

3.13.3. Não tendo sido possível instalar telefones adequados nas viaturas dos principais dirigentes em 1986 está praticamente garantida essa operação para o ano de 1987 em cooperação com a França e com equipamento moderno.

*Juliano*  
14-A

### SEGURANÇA PESSOAL

1. Na área da segurança pessoal dos principais dirigentes e respectivos familiares durante o ano de 1986 nada de anormal se verificou tendo-se conseguido, apesar das carências em ho mens dar satisfação às necessidades.
2. Como se referiu atrás o clima de estabilidade e de tranquili dade geral reflectiu-se plenamente nesta área.
3. Como os restantes órgãos das FSOP a 2ª Direcção enfrenta sé rios problemas derivados da falta de pessoal, designadamente quadros.
4. Nas três Guarnições existentes (Presidencial, do Primeiro Ministro e dos Membros da Comissão Política) funcionaram normalmente, embora na Guarnição Presidencial a falta de pessoal se tenha feito sentir com maior premência, com efeitos negativos no estado moral do pessoal devido à sobrecarga do trabalho.