

## FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo  
E-mail portomar@atribuna.com.br  
Telefone 2102-7269

“Apesar de funcionar, as câmeras são antigas, elas são analógicas. Hoje já existem soluções de software embarcado, com câmeras digitais”

Casemiro Tércio Carvalho diretor-presidente da Codesp

## PORTO &amp; MAR

# Docas pretende ampliar segurança

Autoridade Portuária de Santos planeja aumentar quantidade de câmeras de vigilância e adotar tecnologias mais modernas no cais

CARLOS NOGUEIRA



FERNANDA BALBINO  
DAREDAÇÃO

Ampliar o número de câmeras de monitoramento instaladas no Porto de Santos e utilizar equipamentos de infravermelho e térmicos para garantir a precisão das informações coletadas. Estes são os objetivos da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), que pretende, em cerca de três meses, contratar a modernização do sistema.

As câmeras fazem parte do sistema do *ISPS Code*, o Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias, uma norma internacional para controle de acessos e monitoramento. Ele foi adotado depois dos atentados de 11 de setembro de 2001, em Nova Iorque (EUA). Por exigência dos Estados Unidos, os portos do mundo todo tiveram que implantar planos de segurança.

Em Santos, o código começou a ser implantado em 2004 e, desde então, não foi modernizado. Foram levantados 32 itens que devem ser adequados, mas apenas a metade das ques-

ção, ou seja, a fiscalização passa a ser feita pelas câmeras e outras câmeras da segurança. Não faz sentido ter um cara com uma prancheta no costado do navio anotando. Ele pode fazer tudo isso dentro de uma sala com instrumentação e tecnologia”, destacou Carvalho.

## ALGORITMOS CONTRA O CRIME

O presidente da Codesp também aponta a possibilidade de realizar uma análise de risco, utilizando algoritmos. “Podemos criar um raciocínio de identificação automática de delitos. Hoje a identificação é feita visualmente pela Guarda Portuária. A gente pode criar uma camada de negócios em que eu consiga identificar um caminhão em velocidade, um carro em velocidade e uma pessoa em uma bicicleta. E, com isso, o software traduzir em um alerta de risco. Eu mexo no risco ao longo do dia. Diminuo durante o dia, com a operação. À noite, como não está operando, eu aumento a sensibilidade desse risco”, explicou

Segundo Carvalho, a Docas também está revisando o Plano de Segurança Portuária. “Aqui, nesta sede, por incrível que pareça, nós estamos em uma área de *ISPS Code* e o nosso entendimento é de que não deveria estar. É acesso público. Não tem movimentação, operação. Não faz sentido”.

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) também está revisando o Plano de Segurança Portuário do complexo marítimo santista

## PROTEÇÃO

O Porto de Santos conta com 28 *gates* (portões) de acessos ao cais e mais de 200 câmeras e equipamentos, como *handkeys* (leitores de mão), além do Centro de Controle de Operações (CCCom) da Guarda Portuária (Gport), inaugurado em 2005. No Brasil, as inspeções dos terminais e as concessões dos certificados do

tões foi resolvida.

“Apesar de funcionar, as câmeras são antigas, elas

*ISPS Code* são responsabilidades da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos), seguindo o código da Organização Marítima Internacional (IMO). A Conportos é formada por representantes dos ministérios da Justiça, da Defesa (Marinha), da Fazenda, das Relações Exteriores e da Infraestrutura.

são analógicas. Hoje já existem soluções de software embarcado, com câmeras di-

gitais em que você consegue distinguir um caminhão de um carro, de uma bicicleta, em diferentes velocidades. E você pode modificar o nível de atenção no sistema se o pátio está em operação ou não”, disse o diretor-presidente da Docas, Casemiro Tércio Carvalho.

O objetivo, segundo o executivo, é manter, em uma mesma sala de monitoramento, o controle terrestre e marítimo do Porto. Com isso, a ideia é garantir a segurança física da operação, que envolve questões de

meio ambiente e o combate a ilícitos, como tráfico internacional de drogas.

De acordo com o executivo, todas essas informações são repassadas às autoridades policiais. Com câmeras térmicas e de infravermelho, o monitoramento será mais eficiente, segundo Carvalho.

“Hoje, as câmeras são utilizadas só para a segurança. A operação fica refém da segurança. Quem controla o *joystick* é segurança. A gente pretende separar câmeras para a opera-