



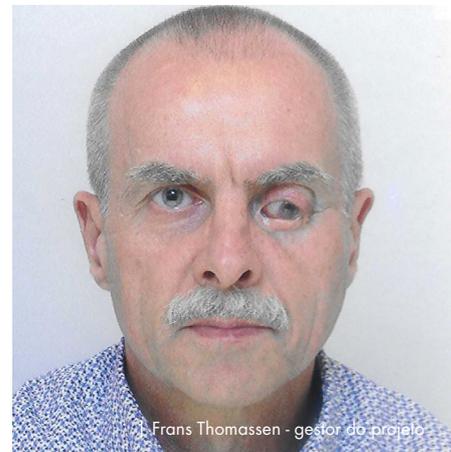
AT WORK

ALGUNS EXEMPLOS DA PRÁTICA COTIDIANA DA BOSKALIS

TRABALHAR EM CONJUNTO! TRAVAILLER ENSEMBLE!

Se o gestor do projeto Frans Thomassen pudesse escrever um lema num letreiro, seria este: «Trabalhar em conjunto». No seu projeto atual na fronteira do Togo e Benin, isso soa como «travailler ensemble». Isto pode ser visto em todos os detalhes: desde a forma do contrato até à estrutura de comunicação com a população local que ele criou.

Relatório de um projeto com grandes desafios.



Frans Thomassen - gestor do projeto



Togo e Benin são dois dos sete países selecionados pelo Banco Mundial para financiar projetos que abordam os impactos da erosão costeira causada pelas alterações climáticas (www.wacaprogram.org). A alteração da ação das ondas localmente provoca uma erosão costeira de dois a dez metros por ano, ameaçando a subsistência da população. A qual vê os seus campos férteis desaparecer e tem de mudar as suas casas de sítio para se manter afastada da água. O projeto em que a Boskalis está a trabalhar envolve a proteção de 50 quilómetros de linha costeira. A faixa

costeira está dividida em quatro secções, cada uma com uma abordagem diferente. O trabalho está a ser feito com quebramares, e também com um "banco de areia artificial".

A Boskalis trabalha aqui com uma equipa de projeto central e trabalhadores locais (100 dos 150) que executam o trabalho. Muitas toneladas de pedra foram entretanto >>>



transportadas (265 000 toneladas no total) e posteriormente o Willem van Oranje irá juntar-se ao projeto para a parte no mar.

HARMONIA

Para além do Banco Mundial, os governos beninês e togolês são os clientes. “Todas estas partes têm as suas próprias regras e regulamentos”, diz o engenheiro de projeto Tranquillin Mensah, que é responsável pela qualidade.



| Tranquillin Mensah - engenheiro de projeto

“Isso cria desafios consideráveis na documentação”, diz numa reunião de equipas com a sua colega de SHE-Q, Judith Koukpo, que também experiencia o mesmo em termos de regulamentação de segurança. Além destas partes principais, existem também vários intervenientes mais próximos do projeto, tais como presidentes de câmara locais, que tradicionalmente desempenham um papel importante na gestão diária. E, obviamente, a população local com pescadores que todos os dias se fazem ao mar para ganhar o seu sustento.

Frans Thomassen quer que todas as partes interessadas a vejam como parte do seu projeto. E assume esse compromisso. Tudo começou com o contrato, conta ele. “Inicialmente,

“Não queremos apenas deixar uma costa bem protegida, mas também uma maior sensação de segurança. Queremos assim alcançar um impacto duradouro”.

iríamos abordar os 50 quilómetros de costa como uma área de trabalho. Mas isso teria um grande impacto nos pescadores. Por esse motivo, quis dividi-la em partes, para que pudessem sempre continuar a trabalhar. Então, o contrato foi agora adaptado”. E isso pareceu ser um bom passo, sobre este assunto Frans diz: “Durante uma emissão de rádio sobre este projeto, foi-me colocada exatamente esta questão por um ouvinte: Vai tirar-nos o nosso ganha pão? Depois consegui tranquilizá-lo e explicar-lhe como vamos proceder e porquê”. Existem inúmeros exemplos que mostram como a equipa do projeto trabalha ativamente para aumentar a confiança e para dar substância ao lema “travailler ensemble”. O melhor exemplo, segundo Tranquillin, é que a equipa participou na bênção do projeto por padres voodoo locais. “É desta forma que se transmite que pretendemos fazer o trabalho com respeito e em harmonia com o povo daqui”. O Banco Mundial elogiou a equipa do projeto exatamente por isso.



| voodoo ceremony

RISCOS DE SEGURANÇA

O maior risco de segurança deste



projeto é o facto de a população viver no local, por assim dizer, e dificilmente conseguir ver os perigos. Tranquillin reconhece isso desde a sua própria juventude e, em relação a isso, diz: “Quando os camiões passavam pela nossa aldeia, corríamos em direção a eles e tentávamos tocar nas rodas. Não conhecíamos os riscos que corríamos. Agora também acontece o mesmo aqui”. Esta falta de consciência de segurança exige regras e medidas rigorosas para proteger as pessoas, tais como: vedações e barreiras, mas acima de tudo muita informação. “A segurança é uma atitude, e podemos trabalhar nesse sentido”, dizem Tranquillin e Judith.



| Judith Koukpo - SHE-Q

É por isso que, por exemplo, eles visitam escolas onde deixam as crianças entrar na cabine de um camião para que vejam que não se consegue ver tudo o que se passa à volta do camião. Além disso, desde o início do projeto, tem havido uma reunião semanal com residentes locais na qual o trabalho é discutido. Isto requer muito trabalho, sobre isto, Frans diz: “Colocámos caixas de reclamações, no trabalho e na aldeia, onde as pessoas colocam efetivamente as suas reclamações. Por exemplo, foi-nos dito que o transporte causa muito pó, então decidimos que os nossos camiões de água devem >>>



passar com maior frequência nesses locais”.

OBSERVAÇÕES

Para dar formação aos subcontratados sobre o reconhecimento de riscos e ensiná-los a adaptar o seu comportamento, estes seguem cursos de formação NINA DO-IT, entre outros, diz Judith.



“O NINA ajuda-nos a todos a trabalhar com mais segurança. A repetição é a chave. É por isso que concluímos

sempre a conversa diária sobre segurança em voz alta com o slogan: ‘safety first, safety first, safety first.’ Isto está a dar frutos: até mesmo os subcontratados, camionistas, engenheiros são portadores de cartões do SHOC, em relação a isto, Frans diz: “Isso significa que fazem observações. E ousam dizê-lo”.

Por fim, um risco de segurança totalmente diferente está no mar: o risco de pirataria. É por isso que vários fuzileiros navais estão colocados a bordo do Willem van Oranje.

IMPACTO DURADOURO

“Neste ambiente, é muito importante dar o bom exemplo”, diz Frans. “Ao fazê-lo, enviamos também a mensagem de que o fazemos juntos de cima para baixo”. Por esse motivo, já foram realizadas várias sessões do programa de liderança Expedição NINA, para uma ampla representação dos funcionários. Judith

está muito feliz com isso: “Preciso do empenho da direção para poder fazer bem o meu trabalho”.

Em suma, Frans, Tranquillin e Judith não estão insatisfeitos com a forma com que os termos de segurança estão a correr. Durante o transporte, para além do capotamento de dois camiões, pouco aconteceu. No entanto, a parte mais importante do trabalho, na praia, ainda tem de ser feita. “É precisamente aí que a sensibilização é muito importante, diz Judith, que fez de ‘No Injuries, No Accidents’ o seu objetivo pessoal. Frans quer ainda ir mais além: “Não queremos apenas deixar uma costa bem protegida, mas também uma maior sensação de segurança. Queremos assim alcançar um impacto duradouro”. ■








Season's Greetings

To everyone on our vessels, projects, offices and at home a safe and healthy 2023!

Nina