

6/4/2018

Luís Baptista – Presidente da ENIDH «Há que dar maior atenção e apoio à Escola Náutica Infante D. Henrique»

Há um legado histórico associado ao mar que não só é preciso preservar como também potenciar. A ENIDH tem tido um papel fundamental na formação e transmissão de uma cultura marítima, algo que é intrínseco a todo o português. Falta, no entanto, dar mais atenção e mais apoio financeiro àquela que é uma das poucas instituições de ensino superior onde a taxa de empregabilidade dos seus alunos é de quase 100%. Faça-se aquilo que o seu patrono, o Infante D. Henrique, fez há quase 600 anos!

Transportes em Revista (TR) – Em dezembro, foi reeleito presidente da ENIDH para o próximo quadriénio (2018-2021). Em retrospectiva, como avalia o último mandato à frente da Escola Náutica?

Luís Baptista (LB) – Nos últimos quatro anos apostámos claramente em três vertentes fundamentais: primeiro, promovemos a imagem da escola de modo a atrair mais alunos. A escola tinha um défice de visibilidade no exterior, portanto apostámos na dinamização da nossa visibilidade, que passou pela reformulação do nosso site, do lançamento de newsletters para a comunidade, aposta nas redes sociais, participação em feiras (Business2Sea, Futurália, Fórum Oceano...) onde pudéssemos mostrar a nossa imagem para o exterior, que estava subaproveitada. Isso foi conseguido. Chegámos inclusivamente a fazer anúncios na televisão, produzimos uma nova série de brochuras em formato bilingue e reformulámos todo o nosso portefólio de folhetos.

Depois fizemos uma reorganização interna, para melhorar as condições do corpo docente, renovar o corpo não-docente, que estava bastante envelhecido e com diversos funcionários à beira da reforma por limite de idade. Sentimos também necessidade, pela reduzida dimensão do nosso corpo docente de quadro, de abrir concursos para criar estabilidade na carreira e ter um corpo docente devidamente qualificado e com estabilidade na escola para poder exercer as suas atividades. Abrimos cerca de 12 concursos nos últimos quatro anos, o que foi uma enormidade comparativamente ao passado, onde praticamente não tinham sido abertos concursos. Houve um grande investimento nessa área para melhorar as qualificações do corpo docente. Tentámos também, na medida do possível, acudir às necessidades de melhoria das nossas instalações que estavam bastante degradadas. Ainda não conseguimos resolver a maior parte dos problemas porque estamos a falar de um campus enorme (com mais de 80.000 m² de área)... e fazer uma manutenção de um campus destes, com poucos recursos, não é fácil. Mesmo assim, conseguimos melhorar claramente as condições das salas do edifício principal, requalificámos a biblioteca, o

pavilhão gimnodesportivo, a piscina e o edifício dos alojamentos.

Criámos também uma sala de estudo 24 horas, que era uma aspiração antiga dos alunos e dinamizámos o serviço de refeições, que passou a incluir jantares. Ao longo do último mandato, procurámos igualmente dinamizar os embarques de treinos dos alunos em navios, de modo a poderem adquirir práticas de mar. No âmbito do protocolo com a Escola Naval, promovemos embarques de treino no navio Creoula e participámos em 2016 com o navio Santa Maria Manuela, na regata Tall Ships Races, na etapa Lisboa-Cádiz. Além disso, fizemos diversos embarques de treino na caravela Vera Cruz, ao abrigo do protocolo com a Aporvela e em embarcações de recreio ao abrigo do protocolo com a associação David Melgueiro.

E, finalmente, fizemos uma aposta muito grande na internacionalização, para captar estudantes internacionais. A esse nível, convém referir que fizemos um acordo de colaboração com o Instituto de Formação e Aproveitamento de Recursos Humanos do Panamá, por iniciativa da embaixada do Panamá em Portugal, que permitiu a vinda para Portugal, pela primeira vez, de alunos do Panamá. Em 2016, ingressaram na Escola cerca de 35 alunos panamianos.



TR – Porquê o Panamá?

LB – Temos que ver que o Panamá é um país com uma grande tradição na área marítima (por causa do canal). Com o alargamento do Canal do Panamá, o país sentiu a necessidade de qualificar quadros nas áreas das engenharias e da gestão na área marítima. Uma das

apostas que eles tiveram foi a de direcionar alunos para a nossa escola.

TR – Considera que todos estes objetivos, do anterior programa, foram conseguidos?

LB – Sim, na sua globalidade sim... mas somos ambiciosos e gostaríamos de ter feito muito mais.

TR – Para o próximo mandato, que agora começa, que objetivos a Escola Náutica gostaria de atingir?

LB – Temos um grande desafio pela frente que passa pela requalificação, modernização e ampliação do nosso conjunto de equipamentos de simulação. Uma Escola Náutica moderna precisa de equipamentos de simulação bastante avançados porque as tecnologias dos navios estão cada vez mais evoluídas... cada vez há mais exigência com as certificações, ao nível da navegação em zonas polares, novos combustíveis, poluição, águas de lastro... há toda uma série de novas regulamentações que estão a aparecer e que exigem o reequipamento com novos simuladores.

TR – Como é que a Escola Náutica se consegue adaptar às constantes evoluções no setor marítimo-portuário?

LB – Temos de apostar em projetos internacionais... porque através do Orçamento do Estado não é fácil obter financiamento. Atualmente, temos um projeto a decorrer, patrocinado pelo EEA Grants (Mecanismo Financeiro do Espaço Económico Europeu) – que é um consórcio formado pela Noruega, a Islândia e o Liechtenstein. Esse quadro decorre de 2018 a 2021 num pacote de financiamento que envolve mais de 38 milhões de euros para Portugal, na área do mar. Deste montante, candidatámo-nos a um projeto de cerca de dois milhões de euros para reequipamento de simuladores e intercâmbio com escolas náuticas norueguesas e islandesas. O projeto já está aprovado, é prioritário e está a ser gerido pela Direção Geral da Política do Mar (DGPM). A esse respeito, vamos receber ainda durante o mês de abril, uma delegação norueguesa que virá visitar a escola e fazer os acertos finais no projeto. Segundo as indicações que recebemos da DGPM, o projeto entrará em execução no segundo semestre de 2018 e estender-se-á até 2021. Em suma, temos uma grande oportunidade de reequipar a escola, de uma forma muito significativa, com simuladores modernos e de última geração.

TR – De que tipo de simuladores estamos a falar?

LB – Estamos a falar de simuladores de navegação e de máquinas marítimas nas suas diversas vertentes – isto porque hoje em dia temos uma série de navios de cruzeiro que já são de propulsão diesel/elétrica, com instalações elétricas de alta tensão. Assim, torna-se fundamental que os nossos alunos estudem e pratiquem em simuladores deste tipo de instalações.

TR – Para quando está prevista a aquisição dos simuladores?

LB – A aquisição está prevista para os próximos três anos, entre 2018 e 2020. A participação será feita, na totalidade, pelo EEA Grants.

TR – Para os próximos quatro anos, a requalificação dos equipamentos e simuladores será a grande prioridade da Escola Náutica. Que mais pretendem fazer?

LB – Queremos continuar a apostar na internacionalização, que é uma vertente muito importante. Iremos estar, no próximo mês de maio, na feira educativa do Panamá, precisamente para tentar trazer mais alunos panamianos para a Escola Náutica. Estamos igualmente a apostar na vinda de alunos do Brasil. A aposta no Brasil deve-se ao facto de naquele país, a oferta formativa na área marítima ser feita apenas por duas escolas, nas quais os alunos têm dificuldade em ingressar. Relativamente aos países dos PALOP, temos em vigor protocolos com Cabo Verde e Moçambique.

TR – E Angola?

LB – Angola é mais difícil porque eles não têm uma escola náutica com a qual nos possamos relacionar de forma mais direta. Tentamos, sim, estabelecer contactos com diversas entidades, mas é mais complicado...

TR – Ao nível do quadro de formadores, existe a possibilidade de intercâmbio ou captação de profissionais de países estrangeiros para Portugal, e vice-versa?

LB – Isso acontece ao nível do Erasmus. O Erasmus iniciou-se pela primeira vez no meu mandato, em 2015, e desde essa altura que temos dinamizado o intercâmbio de alunos e docentes com escolas náuticas europeias. Já tivemos também alunos de Moçambique, docentes da escola náutica daquele país, a fazer cursos de mestrado cá em Portugal. No total foram quatro alunos, dois de pilotagem e dois de engenharia de máquinas, que entretanto já terminaram os cursos e regressaram a Moçambique. Em 2014, tivemos cerca de 12 docentes de Cabo Verde a fazer a revalidação de competências na nossa escola, nomeadamente para obtenção da certificação marítima necessária para poderem lecionar no seu país.

TR – A requalificação de licenças marítimas têm de ser feitas na Escola Náutica...

LB – Os oficiais de pilotagem e de máquinas marítimas, têm que ter formação na Escola Náutica. Tudo o que tem a ver com oficiais de marinha mercante tem de passar pela nossa escola. Nós emitimos as certidões de formação e depois a DGRM passa os correspondentes certificados aos marítimos com base nessas certidões. A DGRM está agora a agilizar esse processo. Aliás, no âmbito da renovação dos certificados obrigatórios devido à atualização do STCW 2010, foi necessário que todos os marítimos revalidassem os seus certificados até 31 de dezembro de 2016. Aí tivemos uma sobrecarga enorme de trabalho para dar satisfação às necessidades dos marítimos, nomeadamente oficiais que tiveram, ao longo de

2016, que revalidar os seus certificados. No total, passaram pela escola mais de 500 oficiais. Foi um trabalho ciclópico para a nossa escola, muito exigente, muito trabalhoso, mas conseguimos com a colaboração do pessoal docente e não docente, dar conta do recado e ninguém ficou sem certificação para poder embarcar.

TR – Qual a posição da Escola Náutica na área da investigação?

LB – Essa é claramente uma área onde temos de investir fortemente. Temos tido algumas dificuldades porque a escola é pequena, tem poucos professores, as tarefas são muitas e há uma grande solicitação dos marítimos para fazer as mais diversas requalificações. Isso implica uma grande sobrecarga de trabalho. Por exemplo, colaboramos com a DGRM ao nível de exames de competência para os oficiais poderem progredir na sua carreira marítima. Portanto, há toda uma série de atividades que dificultam a nossa atividade na área da investigação. No entanto, realizamos atividades de investigação aplicada, utilizando o simulador de navegação da escola, que permite fazer trabalhos de simulação para diversas situações. Por exemplo, a simulação da manobra de navios de cruzeiro com mais de 300 metros do Terminal de Cruzeiros de Leixões, foi feita no simulador aqui da escola. Fizemos também, para o Porto de Casablanca, trabalhos de simulação de manobra de navios. Temos feito diversos trabalhos para portos nos Açores... ainda agora fomos solicitados pelo Porto de Setúbal para fazer a simulação de manobras num dos seus terminais.

A Câmara de Lisboa também nos solicitou para fazer um trabalho sobre navegação... Em suma, temos feito trabalhos de investigação aplicada, com regularidade, todos os anos nessa área. Agora, temos de investir noutras áreas que são importantes, como é o caso do controlo de emissões poluentes, novos combustíveis aplicados à propulsão de navios, como é o caso do LNG, gestão das águas de lastro... Sozinhos não é fácil, mas como estamos a estabelecer contactos com outras escolas náuticas estrangeiras, através do programa do EEA Grants, julgo que poderemos avançar muito nesta área.

TR – A escola é muito solicitada em diversas vertentes. Como se contornam as questões e os recursos financeiros atribuídos à Escola Náutica?

LB – Os recursos financeiros são escassos. A única maneira é candidatar-mo-nos a projetos como o Fundo Azul e outros projetos do mesmo tipo... como o MAR2020... e o EEA Grants. Não vejo outra possibilidade. Ao nível do financiamento do Estado, é muito difícil. Temos algumas dificuldades financeiras porque nos últimos anos houve uma série de alterações legislativas relacionadas com a reposição de rendimentos, a eliminação de cortes que tinham sido impostos nos anos da TROIKA, a revalorização das carreiras, alterações ao nível do subsídio de alimentação... medidas que tiveram impactos financeiros e que não foram devidamente compensados pelo Estado.

Estamos a ter cada vez mais encargos e não temos a devida compensação por parte do Estado. Essa situação está a criar uma grande pressão. Temos feito passar essa mensagem junto do Ministério da Ciência mas até agora não tem havido grandes desenvolvimentos. Isso cria uma exigência acrescida para a gestão e cria-nos dificuldades acrescidas.

TR – A escassez de verbas também se refletem nas próprias instalações...

LB – As dificuldades financeiras são agravadas pelo facto de termos instalações que são de 1972, que estão degradadas e necessitam de manutenção. Praticamente todos os edifícios necessitam de ser requalificados. Dificilmente iremos conseguir fazer muita coisa com o orçamento que temos. Gostaríamos de ter mais apoio nessa matéria para podermos requalificar o campus escolar e oferecer melhores condições aos nossos alunos. Há que dar maior atenção e mais apoio à Escola Náutica.

TR – Não seria benéfico para a Escola Náutica passar do domínio do Ministério da Ciência para o Ministério do Mar?

LB – Atualmente, é o Ministério da Ciência que atribui a dotação orçamental da escola, embora exista uma tutela conjunta com o Ministério do Mar. Devo notar, no entanto, que devido aos graus académicos, a tutela terá de ser sempre conjunta devido ao facto de sermos uma escola superior.

TR – Mas existe uma relação com o Ministério do Mar...

LB – Sim, claro. Obviamente temos uma relação privilegiada com o Ministério do Mar, e participamos dentro das nossas possibilidades, em todas as atividades que somos solicitados pelo mesmo. A título de exemplo, podemos referir a nossa participação na cerimónia de lançamento da Janela Única Logística, em Sines, durante a qual assinámos um protocolo de colaboração com a DGRM neste domínio.



TR – Considera que seria benéfico para a ENIDH estar inserida num agrupamento

maior de instituições de ensino e em universidades técnicas?

LB – A opção política deste Governo foi a de não mexer na rede de Ensino Superior. Na minha opinião, não vejo grande vantagem em estarmos integrados noutra instituição de Ensino Superior, seja politécnica ou universitária. Repare que esta é a única escola superior de formação marítima em Portugal, portanto é muito específica. E como todos já devem ter percebido, existe um grande défice de conhecimento sobre o que é a atividade marítima. As pessoas de fora não conhecem muito bem a nossa escola. Tenho receio de que ao sermos integrados noutra instituição, a missão da escola – que passa por formar quadros superiores para o setor marítimo-portuário – pudesse ser posta em causa.

TR – Qual é a oferta formativa e quais os custos que a Escola Náutica oferece atualmente?

LB – A escola tem uma oferta variada. Temos três tipos de cursos que passam pelas licenciaturas, mestrados e cursos técnicos profissionais. Temos a licenciatura em pilotagem, que é um curso muito procurado; o curso de engenharia em máquinas marítimas; o curso de licenciatura em engenharia eletrotécnica marítima; e depois temos os cursos de gestão de transportes e logística e gestão portuária, que são mais recentes e têm muita procura. Ao nível global, temos uma taxa de empregabilidade muito grande dos nossos licenciados, acima dos 90%. É certo que não formamos um número muito grande – cerca de 130 diplomados por ano. Mas conseguimos, regra geral, uma boa colocação de todos. Temos apenas algumas limitações na colocação dos nossos estagiários dos cursos marítimos – pilotagem e engenharia de máquinas – a bordo de navios para fazer o ano de estágio obrigatório para ascender à categoria de oficial da marinha mercante. Isto deve-se ao facto da atividade marítima de armadores nacionais ser reduzida e porque temos poucos navios no primeiro registo nacional.

TR – A ENIDH tem parcerias com os armadores nacionais?

LB – Temos parcerias... o problema é que não há navios em número suficiente. E portanto, como não temos navios em número suficiente no registo convencional, obviamente que temos de enveredar por meios alternativos. Temos estabelecido contactos com armadores que têm os seus navios no registo da Madeira e estamos a tentar colocar o maior número possível de estagiários em navios de armadores internacionais. E estamos a conseguir alguns... temos tido bons resultados.

TR – Como funciona o protocolo com a MSC e a sua Academia?

LB – Com a MSC, até agora, não foi possível fazer protocolos para o embarque de estagiários. A Academia MSC é para alunos da área de gestão de transportes e logística e gestão portuária e destina-se a melhorar as suas possibilidades de inserção no mercado de trabalho, sendo um complemento à formação que têm na escola ao nível da licenciatura. Já vamos na terceira edição, e as coisas têm corrido bem a esse nível. Não temos problemas,

ou seja, todos os alunos que concluem os cursos da área da gestão, devido ao elevado número de protocolos que temos com as empresas, arranjam facilmente estágios para iniciar a sua atividade.

TR – O problema é a prática marítima...

LB – Exatamente, porque se tivéssemos navios em número suficiente, este problema não se colocava.

TR – Vê como bons olhos as últimas políticas anunciadas pelo Ministério do Mar para dinamizar a marinha mercante nacional e a própria inscrição de navios sob bandeira do registo convencional?

LB – Claro, obviamente. Tudo o que seja feito para dinamizar a atividade marítima, para nós, é benéfico. Temos mais possibilidade de colocar os nossos estagiários nos navios. A esse nível, temos esperança no futuro, porque temos a Douro Azul que mandou construir um navio de cruzeiro. Se conseguirem, por exemplo, construir mais navios desses, isso será ótimo para colocarmos os nossos estagiários.

TR – Neste momento, qual a relação da Escola Náutica com os armadores nacionais?

LB – A relação é excelente. Temos protocolos com todos eles. Com a Transinsular, a Mutualista Açoreana, o Grupo Sousa... que são os maiores armadores do mercado. Inclusivamente, todos eles patrocina, no dia da escola, os melhores alunos dos cursos marítimos.

TR – Existem bolsas de estudo ou apoios desses armadores aos alunos?

LB – Eles dão-lhes (aos alunos) um subsídio mensal quando estão embarcados, de acordo com a legislação em vigor. Quando o estagiário termina o curso tem o seu diploma, os certificados da DGRM e depois pode embarcar como praticante.

Estas empresas pagam um subsídio mensal durante o período de estágio a bordo. A esse nível, as empresas também investem na formação dos nossos diplomados.

TR – A escola pretende sedimentar a relação com outros armadores internacionais?

LB – Exatamente. No caso dos armadores internacionais, como o programa Erasmus permite financiar estágios de diplomados, temos estado a embarcar esses alunos ao abrigo desse programa, que lhes atribui também um subsídio mensal.

TR – Como é que os armadores internacionais e os stakeholders nacionais veem a Escola Náutica e os alunos formados?

LB – Obviamente que há um défice grande de oficiais da marinha mercante na Europa comunitária. Portanto, se pudermos fazer formação de boa qualidade, e é isso que estamos a fazer, para o mercado internacional, os armadores terão interesse em recrutar oficiais

portugueses. O grande problema é que nós não formamos muitos... Em termos internacionais, a nossa formação é relativamente reduzida porque formamos apenas cerca de 50 a 60 oficiais por ano...

TR – Mas é considerada, por eles, uma formação de excelência...

LB – É considerada uma formação muito boa... com necessidade de melhorar alguns aspetos, nomeadamente a questão da língua. Temos de melhorar as competências em língua inglesa dos nossos alunos. É claramente uma área a melhorar. De resto, maioritariamente, transmitem-nos opiniões bastante positivas sobre o desempenho dos nossos alunos.

TR – O défice de oficiais da marinha mercante deve-se também ao facto de ser uma profissão pouco creditada pelos jovens. Muitos alunos fazem o estágio embarcados mas sabendo que têm saídas profissionais em terra, não querem voltar ao mar. Como se resolve esse problema?

LB – Como é evidente, o grande problema que temos sentido é precisamente a falta de percepção junto da opinião pública de que isto é uma atividade interessante para os jovens. Existe a percepção de que a marinha mercante portuguesa já não existe e que não há oferta de trabalho neste setor de atividade. Isso não é verdade. Hoje em dia a marinha mercante é um mercado global, os armadores são internacionais. Inclusivamente, estes já oferecem bons ordenados e períodos de férias bastante repartidos – um mês embarcado, um mês em terra, dois meses embarcado, dois em terra. São condições aliciantes para quem quer fazer carreira no mar. É preciso passar esta mensagem, e isso exige muita capacidade de divulgação. Contudo, a escola não tem recursos financeiros para poder fazer uma divulgação maciça sobre estas atividades... Vamos tentando fazer o que podemos. Estamos presentes na Futurália – a maior feira de ensino a nível nacional – todos os anos, apostamos nas redes sociais, no envio de news-letters para uma grande lista de contactos que temos. Participamos em eventos, visitas às escolas secundárias, fazemos o dia aberto... Enfim, toda uma série de atividades para captar a atenção da comunidade, mostrando que a escola tem cursos com saída profissional quase garantida.

TR – É preciso desmistificar a ideia junto dos mais novos que a profissão de marítimo, nomeadamente a componente de andar embarcado, não é uma coisa assim tão má como se imagina...

LB – É verdade. Temos o caso dos navios de cruzeiro, que é uma área onde existe uma boa qualidade de vida a bordo, comparativamente, por exemplo, com os restantes navios da marinha de comércio e pesca. E estão a ser construídos a um ritmo nunca visto, com um crescimento brutal. Estes navios têm uma necessidade muito grande de marítimos.

TR – O ensino náutico é caro?

LB – Sim, é um ensino muito caro. Temos de ter em consideração que só poderemos progredir se tivermos uma atualização ao nível dos simuladores, que depois precisam de ser rentabilizados, de modo a podermos fazer mais formação.

TR – Quais os cursos mais concorridos?

LB – Claramente, pilotagem e gestão. No caso dos cursos de engenharia é mais difícil captar alunos, porque as provas específicas exigidas pelo Ministério da Ciência são matemática e física. E, como se sabe, a nível nacional, estas são duas disciplinas onde os alunos têm maiores dificuldades.

TR – Na sua opinião, porque é que o curso de pilotagem é aquele que tem mais procura?

LB – Porque é um curso com muita tradição na marinha mercante e aquela imagem do comandante na ponte do navio, é um estímulo para os jovens.

TR – Nos cursos de gestão portuária e de transportes e logística existem parcerias com os stakeholders nacionais do setor?

LB – Temos uma quantidade enorme de protocolos celebrados com transitários, agentes de navegação, armadores, etc., e que nos procuram para recrutar estagiários desses cursos. E não temos tido dificuldades absolutamente nenhuma em termos de colocação. Praticamente todos os alunos que concluem a sua formação em gestão na escola têm garantidos os seus estágios.

TR – Como classifica a relação que existe entre a escola e os portos nacionais?

LB – É uma boa relação, aliás, no nosso conselho geral está a Dr.^a Lídia Sequeira que é presidente da APP e dos portos de Lisboa e Setúbal. Temos realizado diversos trabalhos para os portos e, inclusive, temos alguns docentes que também trabalham nos portos o que facilita de algum modo esta relação. Poderemos sempre melhorar esta relação procurando saber quais as necessidades dos portos ao nível da formação, para assim podermos oferecer cursos direcionados para os profissionais portuários. Por exemplo, na área do controlo de tráfego marítimo, desenhámos recentemente um curso para operadores de VTS que já foi entregue à DGRM para certificação. Esta é uma necessidade que a DGRM sente para qualificar os quadros que são recrutados para o centro de controlo de tráfego marítimo. Mas, por exemplo, também já fizemos formação para operadores de VTS do Porto de Aveiro e estaremos sempre disponíveis para criar outras ofertas formativas de curta duração, sempre que formos solicitados.

TR – Estes cursos de curta duração também são importantes para a Escola Náutica...

LB – São importantes porque também são uma outra fonte de receitas... Sempre que sai uma nova certificação necessária para os marítimos, nós sentimos a obrigação de

disponibilizar essa oferta formativa à comunidade marítima.

Mas podem haver necessidades formativas que nos sejam colocadas por armadores ou mesmo por outras empresas, porque o centro de formação da escola não se destina exclusivamente à área marítima. Um dos nossos parceiros, a Tabaqueira, pediu-nos para desenhar um curso de curta duração para técnicos de mecânica e que já vai na segunda edição. Do mesmo modo, a unidade de controlo costeiro da GNR também nos pediu para fazermos cursos para os tripulantes das suas embarcações de vigilância.

TR – A escola pretende lançar novos cursos de longa duração?

LB – Como já tinha referido, lançámos recentemente o curso de engenharia eletrotécnica marítima e criámos quatro cursos superiores técnicos profissionais que são manutenção mecânica naval, eletrónica e automação naval, redes e sistemas informáticos e climatização e refrigeração. Estes cursos têm tido uma boa aceitação por parte dos jovens, exceto o último, que não teve o número necessário de candidatos para poder funcionar.

TR – Já existe uma maior representatividade do sexo feminino no total de alunos da escola?

LB – Sim, e isso é uma boa notícia. Dados recentes, revelam-nos que dos 750 alunos que temos, cerca de 100 são raparigas, que corresponde a uma percentagem bastante interessante. A maioria das alunas estão nos cursos de gestão, mas há cada vez mais raparigas a frequentar o curso de pilotagem. Aquela ideia que existia que esta era uma escola só para homens já está claramente ultrapassada.

por Pedro Costa Pereira e Pedro Venâncio

Por:

Fonte: