



Marinha Mercante Portuguesa

Portuguese
Merchant Navy

Luís Miguel Correia • Rui Reis





Introdução	14	Introduction
Vapores à Descoberta do Atlântico	16	Steamships into the Atlantic
Navegação a Vapor em Portugal	18	Portuguese Paddle Steamers
Navegação de Longo Curso	24	Overseas Shipping
Insulana, Nacional e Mala Real	32	Insulana, Nacional and Mala Real
Outras Navegações	44	Other Shipping Activities
Marinha Mercante Nacional	56	National Merchant Navy
Primeira Guerra Mundial	58	World War I
Novos Armadores	64	New Shipping Companies
Marinha Mercante e Estado Novo	74	Merchant Navy under Dictatorship
Segunda Guerra Mundial	86	World War II
Os Anos de Ouro	92	The Golden Years
Regresso ao Mar	94	Return to the Sea
Marinha Mercante Renovada	108	A Renewed Merchant Navy
Ventos de Mudança	122	Winds of Change
Escola Superior Náutica Infante D. Henrique	130	Infante D. Henrique Nautical College
Marinha Mercante em Democracia	144	Merchant Navy under Democracy
Tempos Novos	146	New Times Ahead
Marinha Mercante no Século XXI	162	Portuguese Shipping in the 21 st Century
Glossário de Termos Náuticos	176	Nautical Glossary
Bibliografia	180	Bibliography
Índice de Nomes de Navios	182	Index of Ships Names

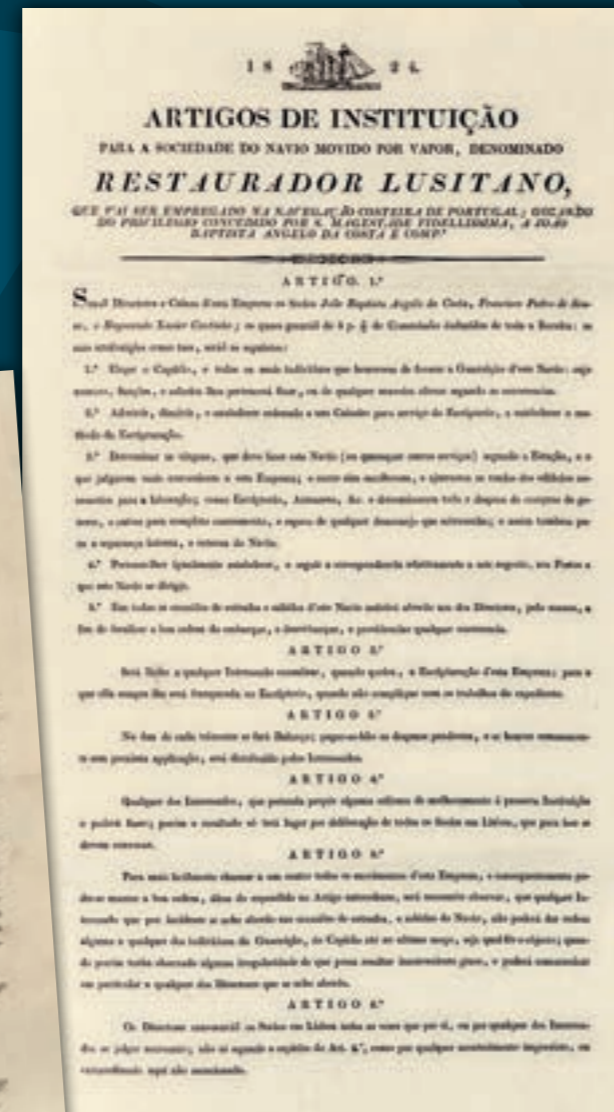


Navegação a vapor em Portugal

Portuguese Paddle Steamers



Estatutos da sociedade proprietária do vapor Restaurador Lusitano e título de propriedade do navio.
Steamer Restaurador Lusitano: statutes of the owners, and title of ownership.



No século XIX, a Marinha Mercante portuguesa logrou reinventar-se, apesar do clima político e económico, das guerras peninsulares, da separação do Brasil⁴ e das vicissitudes que se sucederam até ao fontismo.

Com as carreiras do Brasil muito reduzidas, a frota mercante de vela entrou em declínio, a par da introdução dos vapores, para cujo apoio demorou a formação de tripulações adequadas e a edificação de infraestruturas que possibilitassem a construção e as reparações dos navios, obrigados a irem beneficiar a Inglaterra, de onde vinha o carvão para as caldeiras e os engenheiros para as máquinas. A chegada ao Tejo do vapor *Conde de Palmella*, a 14 de outubro de 1820, marcou uma nova era. Encomendado pelo cônsul de Portugal em Liverpool, António Julião

In the 19th century, despite political and economic challenges, the Portuguese Merchant Navy underwent a successful transformation, even amid the Peninsular Wars and the independence of Brazil⁴.

With the Brazilian trade greatly reduced, the Portuguese sailing merchant fleet went into decline along with the introduction of steamships, whose operations required the training of suitable crews and the development of local infrastructures to enable the ships to be built and repaired, forcing the use of such facilities in the U.K. Staff for the steamer's engine rooms and coal for the boilers was also imported from Great Britain.

The arrival of the paddle steamer *Conde de Palmella* in the Tagus on 14 October 1820 marked a new era.

da Costa, para a carreira Lisboa-Santarém, inaugurada a 27 de janeiro de 1821, o *Conde de Palmella* fez nesse ano, de 9 de junho a 26 de setembro, cinco viagens Lisboa-Porto-Lisboa tão bem-sucedidas que levaram à construção de vapores mais adequados à navegação oceânica entre o Tejo e o Douro, estabelecida de forma regular a partir de 27 de março de 1823, com outro paquete novo, o *Lusitano*. Em 1824, operavam dois vapores da firma João Baptista Ângelo da Costa e Companhia, que em 1821 recebera do Estado o exclusivo da navegação a vapor por 14 anos. Esta companhia, absolutamente pioneira, fazia a carreira Lisboa-Porto-Lisboa, com o paquete *Restaurador Lusitano*, comprado em 1824 para substituir o anterior *Lusitano*, comprado em 1824 para substituir o anterior *Lusitano*, enalhado após 24 viagens. Integraram ainda a frota os

Ordered by the Portuguese consul in Liverpool, António Julião da Costa, for the Lisbon-Santarém route, inaugurated on 27 January 1821, the *Conde de Palmella* made five Lisbon-Oporto-Lisbon experimental voyages that year, from 9 June to 26 September, with such success that a new purpose-built steamship, the *Lusitano*, larger and more suited to operate year-round on the Atlantic waters between Lisbon and Oporto, was introduced on 27 March 1823.

In 1824, there were two steamers managed by the João Baptista Ângelo da Costa Company, which in 1821 had been granted exclusive steam navigation rights by the state for fourteen years. This company, an absolute pioneer, operated the Lisbon-Oporto route with the liner *Restaurador Lusitano*, bought in 1824 to replace the



MARINHA MERCANTE PORTUGUESA
PORTUGUESE MERCHANT NAVY



Frota da Empresa Nacional de Navegação em 1890.
Fleet of Empresa Nacional de Navegação in 1890.



Empresa Nacional de Navegação, destacando-se Abraão e Henrique Bensaúde como dirigentes, de parceria com Pedro Gomes, este a representar a família Lima Mayer, num enquadramento que permaneceria até aos anos de 1920. Elemento identificador de navios e armadores era a imagem de cada empresa de navegação: a bandeira, as cores dos navios (chaminés, mastros e aparelhos de carga, superestruturas e casco); procurava-se juntar a funcionalidade à estética, optando por cores atraentes e fáceis de manter. Os primeiros vapores eram pretos, com variações cromáticas nas chaminés (amarelas, vermelhas, pretas, para além de outras cores menos populares), ensaiadas ao longo dos anos e à medida que o fumo das máquinas foi sendo reduzido pela evolução técnica.

Whenever the weather didn't interfere negatively, the presence of the Empresa Insulana ships in the islands corresponded to fixed dates, which were celebrated in each port as a kind of "holy day", the day of São Vapor, when travellers arrived and departed, there was news from abroad, the most diverse cargoes were received and dispatched, in a timid break from the isolation imposed by the Atlantic. Empresa Insulana was the brainchild of illustrious Azoreans on the initiative of the second Baron of Fonte Bella, Amâncio Gago da Câmara, a company that would be continued by the entrepreneurial genius of Abraão Bensaude, who was succeeded until 1970 by a dynasty of "old Bensaudes shipowners", in the words of Vitorino Nemésio. In 1880, the same Abraão Bensaude brought together the most active

As bandeiras da Insulana e da Nacional eram azuis e brancas, a primeira manteve sempre chaminés amarelas com tope preto, já a Nacional pintou as chaminés de preto até 1970, quando passaram a pretas, azuis e brancas. A frota da Insulana tinha cascos pretos, exceto os fruteiros *Gorgulho* e *Madalena*, cinzentos alguns anos, cor alargada em 1972 a todos os cargueiros, com o paquete *Funchal* a pintar o casco de branco em 1973. Os cascos dos navios da Nacional foram pretos até 1899, passando depois a cinzentos ou pretos, com os paquetes a receberem cascos azuis em 1970. Em dezembro de 1880, constituiu-se em Lisboa a Empresa Nacional de Navegação a Vapor para a África Portuguesa (ENN), que «nacionalizaria» as viagens a Angola e a São Tomé, a Cabo Verde e à Guiné. Encomendou em Hull dois

Paquete Portugal de 1881, primeiro navio da Empresa Nacional de Navegação.

Passenger and cargo steamer *Portugal* of 1881, the first ship of Empresa Nacional de Navegação.

Cais da fundição, a Santa Apolónia, terminal privativo da Empresa Nacional de Navegação no porto de Lisboa.

Cais da fundição, at Santa Apolónia, the private terminal of Empresa Nacional de Navegação in the port of Lisbon.





MARINHA MERCANTE PORTUGUESA
PORTUGUESE MERCHANT NAVY



Paquete *Malange* da Mala Real Portuguesa no Tejo. Mala Real Portuguesa mailship *Malange* on the river Tagus.

travelled on coastal steamers to Mozambique. To serve Mozambique, the Mala Real Portuguesa was formed in Lisbon in June 1888, with seven ships⁶, including four *Rei de Portugal*-class liners, with 3500 GRT, 220 passengers, and 14 knots, built in Scotland in 1889, prepared for conversion to auxiliary cruisers, as happened in 1916-1923 with the *Malange*, which served the Navy as *Pedro Nunes*. The Mala Real inaugurated the new service to Mozambique via the Cape with the departure from Lisbon of the *Rei de Portugal* on 16 September 1889, followed by the *Loanda* and the *Mozambique* in October and December. The *Malange* was delivered in 1890 and began sailings to Brazil in March. They were luxurious ships, very beautiful, with a yacht profile emphasised by their yellow funnels.

os navios ingleses da Union e da Castle Line, que passavam por Lisboa nas suas viagens para o Cabo, de onde os passageiros portugueses seguiam nos vapores costeiros até Moçambique. Para servir Moçambique, formou-se em Lisboa em junho de 1888 a Mala Real Portuguesa, com sete navios⁶, destacando-se quatro paquetes da classe do *Rei de Portugal*, de 3500 TAB, 220 passageiros e 14 nós, construídos na Escócia em 1889, preparados para adaptação a cruzadores auxiliares, como aconteceu em 1916-1923 com o *Malange*, que serviu a Armada como *Pedro Nunes*. A Mala Real inaugurou as viagens a Moçambique pelo Cabo, com a largada no Tejo do *Rei de Portugal* a 16 de setembro de 1889, seguindo-se o *Loanda* e o *Moçambique*

The Mala Real was not a happy undertaking, with few passengers and cargo, poor ship management, and expensive ships. In 1891, the Mozambique line was switched to the Suez with worsening results until August 1893 when bankruptcy forced the sale of four ships, the *Loanda* being bought by Nacional. Lisbon-Mozambique sea voyages once again depended on foreigners subsidised by the Portuguese state, first the British company Union Line until 1895, then the Deutsche Ost-Afrika-Linie until 1903.

em outubro e dezembro, respetivamente. O *Malange* foi entregue em 1890, iniciando em março as viagens ao Brasil. Eram navios luxuosos, muito bonitos, com perfil de iates, realçado pelas chaminés amarelas. A Mala Real não foi feliz, os passageiros e a carga eram poucos, a gerência fraca em tratos marítimos e os navios dispendiosos. Em 1891, a linha de Moçambique passou a fazer-se pelo Suez, com resultados agravados até agosto de 1893, quando a falência obrigou à venda de quatro navios, sendo o *Loanda* comprado pela Nacional. As viagens marítimas Lisboa-Moçambique voltaram a depender de estrangeiros, subsidiados pelo Estado português, primeiro a companhia inglesa Union Line, até 1895, depois a Deutsche Ost-Afrika-Linie, até 1903.



Em 1894 a Empresa Nacional de Navegação comprou o paquete *Loanda* à Mala Real Portuguesa. In 1894 Empresa Nacional de Navegação purchased the liner *Loanda* from Mala Real Portuguesa.



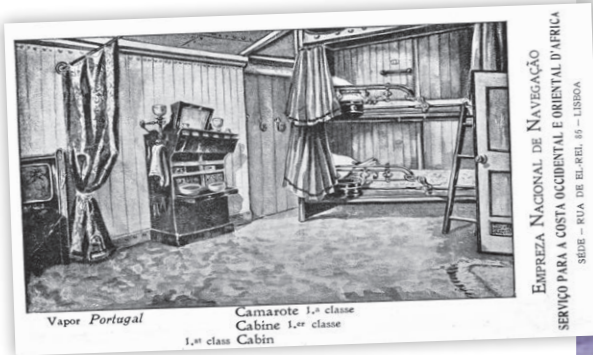
Paquete *Moçambique* da Mala Real Portuguesa no Funchal. Pintura do comandante Pinto Basto. Mala Real Portuguesa passenger liner *Moçambique* at Funchal. Painting by Commander Pinto Basto.



MARINHA MERCANTE PORTUGUESA
PORTUGUESE MERCHANT NAVY

Paquete *Portugal*, de 1899,
e um camarote de 1.ª classe.

Passenger and mailship *Portugal*
of 1899, and one of her
first-class cabins.



todos os restantes para os Estados Unidos. A navegação estrangeira lucrava com este fluxo, disputado pela Empresa Insulana de Navegação, de 1885 a 1908 com os vapores *Benguella*, *Funchal*, *Vega* e *Peninsular*, e pela Linha Andresen, de 1887 a 1907. A concorrência estrangeira afastou os navios portugueses da linha dos EUA, o que fez o Estado português subsidiar os franceses da Fabre Line, para incluírem Lisboa e os Açores no itinerário da carreira Marselha-Nova Iorque. Em 1891 surgiu em Lisboa a Linha Benchimol & Sobrinho, que comprou quatro navios em Inglaterra, *Africano*, *Alice*, *Elisa* e *Cidade do Porto*, concorrendo com a Companhia Nacional de Navegação na linha de Angola, aposta perdida, tentando segunda oportunidade comercial em 1895, rumo ao Brasil, que também não logrou sucesso, encerrando em 1898.



Paquete *Malange* a sair de Lisboa, a 12 de maio de 1903, depois de comprado pela Empresa Nacional de Navegação no ano anterior. Passenger liner *Malange* leaving Lisbon on 12 May 1903, after being bought by Empresa Nacional de Navegação the previous year.

and the *Olinda* sailing from Portugal to Brazil and the United States with many emigrants and cargo, among other steamers, the last of which was the *Pátria*, with 3132 GRT and 790 passengers, bought in 1901 and sold in 1906 to Greece.

Other Portuguese companies were short-lived in the 19th century. The Thetis Steam Navigation Company (1874-1897), from Oporto, operated to Northern Europe with the *Rio Douro*, *Rio Lima* and *Rio Tejo*. The Companhia Progresso Marítimo, also from Oporto, took emigrants to Brazil from 1873 to 1876 with the *Almeida Garrett* and *Julio Diniz*, built in England and sold to the French.

In the last quarter of the 19th century, 30,000 emigrants left Portugal every year, 25,000 going to Brazil and almost



Paquete *África*, de 1905, primeiro de três grandes navios de passageiros novos para a linha da África Oriental. Passenger ship *África* from 1905, the first of three new large passenger liners for the East Africa service.

Gago Coutinho e outros passageiros no tombadilho do vapor *Portugal* imediatamente antes da Primeira Guerra Mundial. Gago Coutinho and other passengers on the deck of the steamer *Portugal* just before the First World War.



MARINHA MERCANTE PORTUGUESA
PORTUGUESE MERCHANT NAVY



Reportagem do embarque do príncipe real D. Luís Filipe no paquete *África*, para a viagem oficial às colónias (*Ilustração Portuguesa*, de 8 de julho de 1907).
 Report on the boarding of Crown Prince Luís Filipe on the liner *África* for his official trip to the colonies (*Ilustração Portuguesa*, edition of 8 July 1907).



vapor de carga foi o *Dondo*, de 3978 TAB e 6800 TPB, construído em Port Glasgow em 1908 por ordem da ENN e que serviu a frota da Nacional até 1926. Seguiu-se a aquisição do cargueiro *Angola* em 1910, o segundo dos quatro navios da Nacional com este nome, o qual seria torpedeado durante a guerra, a 17 de março de 1917. O *África* transportou o príncipe real D. Luís Filipe, em viagem às Áfricas, de 1 de julho a 28 de setembro de 1907, quando Sua Alteza desembarcou em Cascais para o aniversário dos reis D. Carlos e D. Amélia⁸, celebrado habitualmente na Cidadela. O comandante Guilherme Vidal Júnior descreveu pormenorizadamente a viagem no seu livro *No Commando do «África», 1907-1914*. A aposta seguinte da Nacional seria o lançamento de uma

was the *Dondo*, with 3978 GRT and 6800 DWT, built in Port Glasgow in 1908 to the order of Empresa Nacional, which served the Nacional fleet until 1926. This was followed by the acquisition of the cargo ship *Angola* in 1910, the second of Nacional's four ships with this name, which was torpedoed during the war on 17 March 1917. The Empresa Nacional flagship *Africa* transported the Royal Prince, Luís Filipe, on a trip to West and East Portuguese Africa from 1 July to 28 September 1907, when His Highness disembarked in Cascais for the anniversary of the kings Carlos and Amelia⁸, usually celebrated at the Citadel. Captain Guilherme Vidal Júnior described the voyage in detail in his book *No Commando do "África", 1907-1914*.



Vapor *Dondo*, de 1908, da Empresa Nacional de Navegação. Foi o primeiro navio de carga moderno da Marinha Mercante portuguesa.
 Vapor *Dondo*, from 1908, owned by Empresa Nacional de Navegação. She was the first modern cargo ship in the Portuguese merchant navy.



O capitão da Marinha Mercante Guilherme Vidal Júnior publicou, em 1915, o livro de memórias *No Commando do «África», 1907-1914*, em que descreve a viagem do príncipe D. Luís Filipe a África em 1907.
 In 1915, the merchant navy captain Guilherme Vidal Júnior published a memoir entitled *No Commando do «África», 1907-1914* in which he described the voyage of Prince Luís Filipe to Africa in 1907.

Novos Armadores

New Shipping Companies

Cartaz da Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes, empresa criada em 1919 por Alfredo da Silva.

Poster of Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes, a Shipping Company set up in 1919 by Alfredo da Silva.



Paquete *Pedro Gomes*, comprado pela Companhia Nacional de Navegação em 1922.

Passenger ship *Pedro Gomes*, purchased by Companhia Nacional de Navegação in 1922.

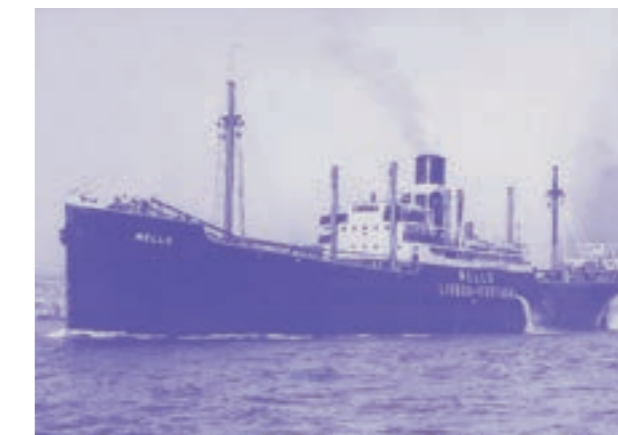


A Empresa Nacional de Navegação (ENN) alterou os estatutos, de parceria marítima para sociedade anónima, a 4 de abril de 1918, passando a designar-se Companhia Nacional de Navegação (CNN), mantendo o património e atividades sob administração de Pedro Gomes da Silva e Henrique Bensaúde até 1922.

A 15 de julho de 1919, Alfredo da Silva fundou a Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes (SG), que chegou a ser a maior companhia de navegação portuguesa e um elemento importante da Companhia União Fabril (CUF). A frota da Sociedade Geral apresentava cascos pretos, superestruturas cremes, mastros castanhos e chaminés pretas com as cores da bandeira (duas listras vermelhas entre uma banda branca com as letras SG); na década de

The Empresa Nacional de Navegação (ENN) changed its statutes from a maritime partnership to a public limited company on 4 April 1918 and was renamed Companhia Nacional de Navegação (CNN), keeping its assets and activities under the management of Pedro Gomes da Silva and Henrique Bensaude until 1922.

On 15 July 1919, Alfredo da Silva founded Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes (SG), which became the largest Portuguese shipping company and an important element of CUF Group. The Sociedade Geral fleet had black hulls, cream superstructures, brown masts, and black funnels with the colours of the flag (two red stripes between a white band with the letters SG); in the 1950s SG's passenger ships had their hulls repainted



Navios de carga da Sociedade Geral: em cima, o *Zé Manel*; em baixo, o *Mello*.
Sociedade Geral cargo ships: above, the *Zé Manel*; below, the *Mello*.

in white. Alfredo da Silva tried to promote the merger of CNN with the TME in 1920, to prevent the collapse of this organisation, which didn't materialise.



MARINHA MERCANTE PORTUGUESA
PORTUGUESE MERCHANT NAVY

Cartaz da Companhia Colonial de Navegação alusivo à viagem a Sevilha do paquete *João Belo*. Ação da Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos.

Poster of the Companhia Colonial de Navegação, promoting the voyage to Seville of the liner *João Belo*. Share issued by Companhia de Navegação dos Carregadores Açoreanos.

Paquete *Vera Cruz* (1952-1973). Capa e contracapa do álbum fotográfico editado pela Companhia Colonial de Navegação dedicado aos seus navios de passageiros (cerca de 1956).

Liner *Vera Cruz* (1952-1973). Cover and back cover of a photographic booklet issued by Companhia Colonial de Navegação on their fleet of passenger ships about 1956.

1950, os paquetes da SG passaram a ter cascos brancos. Alfredo da Silva procurou promover a fusão da CNN com os TME em 1920, tentando evitar o descalabro deste organismo, o que não se concretizou.

A 15 de março de 1920 foi estabelecida em Ponta Delgada a Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos (CNCA), cujos primeiros navios ligaram os Açores e o continente ao Norte da Europa, com a linha dos ananases. Em Ponta Delgada foi constituída, a 27 de dezembro de 1920, a Mutualista Açoreana, empresa que continua a ligar os Açores ao continente e integra o Grupo Bensaude desde 1950.

A formação, a 3 de julho de 1922, no Lobito, da Companhia Colonial de Navegação (CCN) procurou colmatar as falhas dos TME e veio trazer concorrência à CNN, estabelecendo

uma rivalidade entre partidários da aristocrática Companhia Nacional de Navegação e admiradores da mais dinâmica Companhia Colonial de Navegação. A frota da CCN apresentava uma imagem bonita, as chaminés eram amarelas com duas riscas verdes e uma branca central, os mastros eram amarelos cor de grão, as superestruturas brancas e os cascos verde-acinzentados. A CCN arrancou com os navios *Ganda* e *Guiné*, na carreira Angola-Metrópole, expandindo os serviços de Lisboa para Cabo Verde e Guiné e de Angola para o Norte da Europa, alargando em 1930 a linha de África à costa oriental, com os paquetes *João Belo*, *Colonial* e *Mouzinho*, comprados em 1928 e 1929.

A liquidação dos Transportes Marítimos do Estado começou logo em 1922, com a venda do *Lima* à Empresa Insulana de



COMPANHIA COLONIAL DE NAVEGAÇÃO



EXPOSIÇÃO PORTUGUEZA EM SEVILHA



MARINHA MERCANTE PORTUGUESA
PORTUGUESE MERCHANT NAVY



1



2



3



4

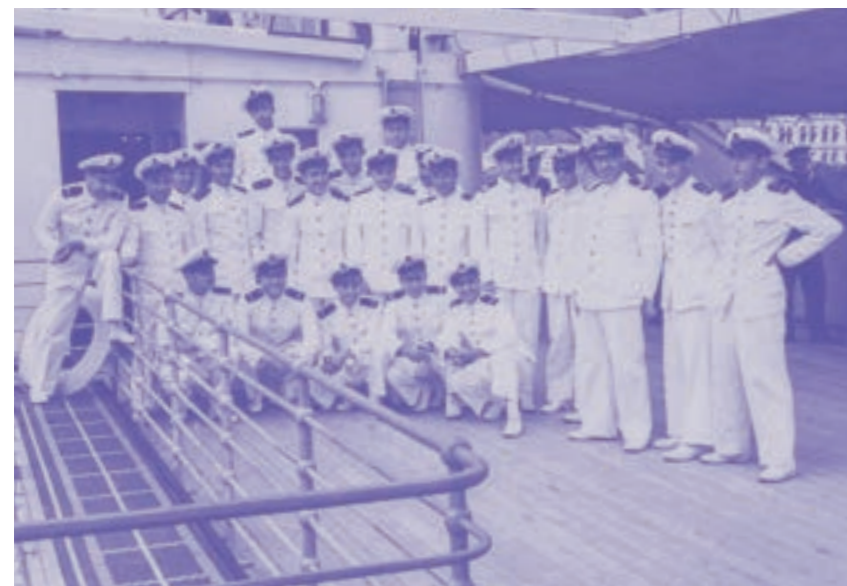
Paquete *João Belo*
(1928-1950) da Companhia
Colonial de Navegação.

Companhia Colonial
de Navegação passenger
ship *João Belo* (1928-1950).

- 1 Jardim de inverno.
Winter garden.
- 2 Sala de fumo.
Smoking room.
- 3 Restaurante.
Restaurant.
- 4 Camarote da 1.ª classe.
First class cabin.



MARINHA MERCANTE PORTUGUESA
PORTUGUESE MERCHANT NAVY



Oficiais do paquete *Pátria* fotografados junto à piscina do navio em 1948 durante a primeira viagem ao Brasil.

Officers of the liner *Pátria* photographed by the ship's swimming pool in 1948 during their first trip to Brazil.

importantes, classificados de interesse nacional, enumerando o número de navios, tipos e características para cada um dos armadores.

O Despacho n.º 100 contemplava os serviços seguintes: Ilhas Adjacentes, Cabo Verde e Guiné, São Tomé e Angola, Moçambique, Índia, Macau e Timor, Norte de África (fosfatos), Inglaterra e Norte da Europa (carvão, sulfato de amónio e carga geral), Estados Unidos (carga geral), Brasil, Argentina (trigo), Chile (nitratos), golfo do México (combustíveis líquidos). Optou-se por navios novos, recorrendo quando possível a estaleiros portugueses.

O Despacho n.º 100 foi ajustado e complementado com despachos posteriores, e concluído com a chegada a Lisboa do novo *Niassa*, a 10 de agosto de 1955, dia de desfile de



Paquete *Pátria* a chegar à Cidade do Cabo em 1970.
Passenger liner *Pátria* arriving in Cape Town in 1970.



Brochura de apresentação do paquete *Angola* de 1948.
Presentation brochure of the liner *Angola* in 1948.



Bar da 1.ª classe do paquete *Angola* de 1948.
First class bar of the passenger liner *Angola* of 1948.

of ships, types, and characteristics for each operator. “Despacho n.º 100” covered the following services: Azores and Madeira Islands, Cape Verde and Guinea, São Tomé and Angola, Mozambique, India, Macau and Timor, North Africa (phosphates), United Kingdom and Northern Europe (coal, ammonium sulphate and general cargo), United States (general cargo), Brazil, Argentina (wheat), Chile (nitrates), Gulf of Mexico (oil fuels). The plan opted for newbuildings, using Portuguese shipyards when possible. “Despacho n.º 100” was adjusted and supplemented by subsequent dispatches and concluded with the arrival in Lisbon of the new *Niassa* on 10 August 1955, welcomed by a parade of merchant ships on the Tagus and a gala on board the *Santa Maria*. From 1946 to 1955, 59 ships were built, with



Quando entrou ao serviço, em março de 1952 na linha da América do Sul, o *Vera Cruz* apresentava-se como um paquete de luxo de grande categoria internacional: a par de Portugal, em 1952, só os Estados Unidos, a França, a Grécia, a Holanda, a Inglaterra, a Itália e a Suécia detinham navios de passageiros de dimensões aproximadas ou superiores. When she was introduced in March 1952 on the South American route, the *Vera Cruz* was a luxury liner of great international standing: apart from Portugal, in 1952 only England, France, Greece, Holland, Italy, Sweden and the United States had passenger ships of similar or greater size.



dos seus “decks” centros de reuniões da mais requintada elegância», como escreveu Maurício de Oliveira em 1963 no *Diário de Lisboa* depois de uma viagem no navio. O *Santa Maria* era novo e muito prestigiado nas Caraíbas, realidade determinante para que em 1961 tivesse sido tomado por opositores aos governos de Franco e de Salazar, iniciando uma prática, depois muito promovida, de sequestro de navios e aviões comerciais com fins políticos. Um comando da DRIL – Direção Revolucionária Ibérica de Libertação, dirigido por Henrique Galvão e Jorge Sottomayor, apropriou-se do *Santa Maria* a 22 de janeiro, o que custou a vida ao terceiro-piloto João do Nascimento Costa, alimentou noticiários de todo o mundo, mobilizou forças navais consideráveis e custou 16 000 contos à

initiating a practice, which was later greatly promoted, of hijacking commercial ships and airliners for political purposes. A command from DRIL-Direção Revolucionária Ibérica de Libertação (Iberian Revolutionary Liberation Directorate), led by Henrique Galvão and Jorge Sottomayor, seized the *Santa Maria* on 22 January, claiming the life of third officer João do Nascimento Costa, fuelled news reports around the world, mobilised considerable naval forces and cost the shipowners, Companhia Colonial de Navegação, 16 million escudos. The ship was redelivered to CCN in Recife on 5 February, returning to Lisbon on 16 February, she resumed the Central America line, alternating around 10 round voyages a year with a few cruises until scrapped in 1973. The *Vera Cruz* enjoyed a decade of glory with voyages to



Festa de gala a bordo do *Santa Maria*. Gala party on board the *Santa Maria*.

O paquete *Santa Maria* era um navio de grande prestígio nas águas da América Central. Na fotografia, o comandante Maia recebe a bordo convidados. The *Santa Maria* was a very prestigious ship in Central American waters. In the photograph, Captain Maia welcomes Vip guests on board.





MARINHA MERCANTE PORTUGUESA
PORTUGUESE MERCHANT NAVY



Paquete *Funchal* à chegada ao porto do Funchal, na viagem inaugural, 5 de novembro de 1961.

Passenger liner *Funchal* arriving at the port of Funchal on her maiden voyage, 5 November 1961.

Atletas do Ginásio Clube Português à chegada a Lisboa no paquete *Império* vindos de Angola (1957).

Athletes from the Ginásio Clube Português arriving in Lisbon on the passenger liner *Império* from Angola (1957).



Família Albuquerque a bordo do *Vera Cruz* em 1963, em viagem de Luanda para Lisboa.

The Albuquerque family on board the *Vera Cruz* in 1963, travelling from Luanda to Lisbon.

visitando navios novos e escolhendo os melhores paquetes para viagens oficiais às ilhas, ao ultramar e ao Brasil, efetuadas a bordo dos paquetes *Angra do Heroísmo*, *Funchal*, *Império* (para inaugurar a doca 2 em Leixões), *Infante Dom Henrique*, *Príncipe Perfeito* e *Vera Cruz* (desfile naval de 1960 em Lagos), de 1960 a 1972.

Um dos mais belos paquetes portugueses, obra-prima do arquiteto naval almirante Rogério de Oliveira, o *Príncipe Perfeito* intercalou logo a partir de 1962 as viagens regulares Lisboa-Beira, com muitos cruzeiros para os mercados português e sul-africano, o último terminado em janeiro de 1974, passando o testemunho ao *Funchal*.

Império (to inaugurate dock 2 in Leixões), *Infante Dom Henrique*, *Príncipe Perfeito* and *Vera Cruz*. One of the most beautiful Portuguese liners, a masterpiece by naval architect Admiral Rogério de Oliveira, the *Príncipe Perfeito* interspersed regular Lisbon-Beira voyages from 1962 onwards with many cruises to the Portuguese and South African markets, the last of which ended in January 1974, passing the tradition to the *Funchal*.

Paquete *Príncipe Perfeito* (1961-1976), navio almirante da frota da Companhia Nacional de Navegação.

Passenger liner *Príncipe Perfeito* (1961-1976), flagship of the Companhia Nacional de Navegação fleet.



ESCOLA SUPERIOR NÁUTICA INFANTE D. HENRIQUE
INFANTE D. HENRIQUE NAUTICAL COLLEGE

ser construídas no mesmo local, constituindo um conjunto a que se deliberou dar a designação de Escola Náutica Infante D. Henrique.

Foi decidido então efetuar a construção em duas etapas, sendo a primeira destinada à escola de oficiais, onde seriam ministrados os cursos de Pilotagem, Máquinas, Radiotecnica e Comissariado.

Na aquisição do terreno e na sua preparação foram gastos cerca de 10 000 contos, suportados pela Junta Nacional da Marinha Mercante e por participações das companhias de navegação. O custo da primeira fase da obra, escola de oficiais e instalações comuns, foi de aproximadamente 48 000 contos. O projeto de arquitetura foi concebido pelo arquiteto José Costa Silva e o projeto de jardinagem

where the courses of Pilotage, Machines, Radiotechnics and Commissariat would be taught.

About 10,000 contos (1 conto = 1000 Escudos) were spent on the acquisition of the land and its preparation, supported by the National Board of the Merchant Navy, by contributions from the shipping companies. The cost of the first phase of the work, Officers' School and common facilities, was approximately 48,000 contos.

The architectural project was designed by the Architect José Costa Silva and the landscaping and landscape framing project by the landscape architect Gonçalo Ribeiro Teles.

On October 26, 1972, the facilities of the Infante D. Henrique Nautical College were inaugurated by the President of the Republic, Admiral Américo Tomás.

that Admiral Américo Thomaz promulgated in 1960 the Dec Law 43245 of October 18 in which the Government recognized to provide decent facilities to the personnel schools of the Merchant Marine – the Nautical School for the preparation of Officers, depending on the General Directorate of the Navy and the Schools of Sailors and Mechanics of the Merchant Navy, depending on these of the National Board of the Merchant Navy.

It was concluded at that time that the facilities should be built in the same place, constituting a set to which it was decided to give the designation of Infante D. Henrique Nautical College.

It was decided at the time to carry out the construction in 2 stages, the first being destined to the School of Officers

e enquadramento paisagístico pelo arquiteto paisagista Gonçalo Ribeiro Teles.

A 26 de outubro de 1972, as instalações da Escola Náutica Infante D. Henrique foram inauguradas pelo presidente da República, almirante Américo Tomás. Aquando da inauguração foi emitida a respetiva medalha comemorativa, da autoria do escultor Cabral Antunes.

A revolução de abril de 1974 trouxe várias implicações para a orgânica das instituições responsáveis pela gestão de todos os processos ligados à Marinha Mercante. É publicado a 15 de junho de 1974 o Decreto-Lei n.º 256, que determina a passagem da Escola Náutica para a dependência da Secretaria de Estado da Marinha Mercante. Esta decisão enquadra-se na extinção do Ministério da Marinha

At its inauguration, the respective commemorative medal was issued, by the sculptor Cabral Antunes.

The April Revolution of 1974 brought several implications for the organization of the institutions responsible for the management of all processes related to the Merchant Marine.

It is published on June 15, 1974 the Decree Law No. 256 that determines the passage of the Infante D. Henrique Nautical College to the dependency of the Secretary of State for the Merchant Navy. This decision is part of the extinction of the Ministry of the Navy and the passage of the civil bodies that that Ministry supervised within the scope of the Merchant Marine (National Board of the Merchant Marine and the Merchant

Medalha comemorativa da inauguração da Escola Náutica Infante D. Henrique, concebida pelo escultor Cabral Antunes.

Medal commemorating the inauguration of the Infante D. Henrique Nautical College, designed by the sculptor Cabral Antunes.



Edifício principal da Escola Náutica Infante D. Henrique à data da sua inauguração. The main building of the Infante D. Henrique Nautical College at the time of its inauguration.



A Escola Náutica Infante D. Henrique foi projetada pelo arquiteto José Costa Silva em colaboração com o arquiteto paisagista Gonçalo Ribeiro Teles, a quem coube o arranjo paisagístico e o jardim.

The Infante D. Henrique Nautical College was designed by architect José Costa Silva in collaboration with landscape architect Gonçalo Ribeiro Teles, who was responsible for the landscaping and garden arrangement.



ESCOLA SUPERIOR NÁUTICA INFANTE D. HENRIQUE
INFANTE D. HENRIQUE NAUTICAL COLLEGE



Edifício principal da Escola Superior Náutica Infante D. Henrique em 2023.

The main building of the Infante D. Henrique Nautical College in 2023.

Quadro do Infante D. Henrique efetuado pelo mestre Luís Vieira Baptista (alumnus da Escola Náutica) – Sala dos Professores da Escola Superior Náutica Infante D. Henrique.

Painting of Prince Henry the Navigator by Master Luís Vieira Baptista (Nautical School alumnus) - Teachers' Room of Infante D. Henrique Nautical College.

e na passagem dos organismos civis que aquele ministério tutelava no âmbito da Marinha Mercante (Junta Nacional da Marinha Mercante e Fundo de Renovação da Marinha Mercante, entre outros) e marca a separação total orgânica da Escola Náutica da Marinha de Guerra.

Depois de uma série de ajustamentos legislativos relativamente à sua organização fora da estrutura militar e da constante adaptação dos cursos ministrados, a Escola Náutica Infante D. Henrique é integrada no sistema educativo nacional a nível de ensino superior politécnico através do Decreto-Lei n.º 94/89, de 28 de março.

Em 1999 a Escola Náutica Infante D. Henrique deixa de formar exclusivamente oficiais da Marinha Mercante, com a inclusão no seu portefólio de formação superior do Curso

Marine Renewal Fund, among others) and marks the total organic separation of the Infante D. Henrique Nautical College with the Navy.

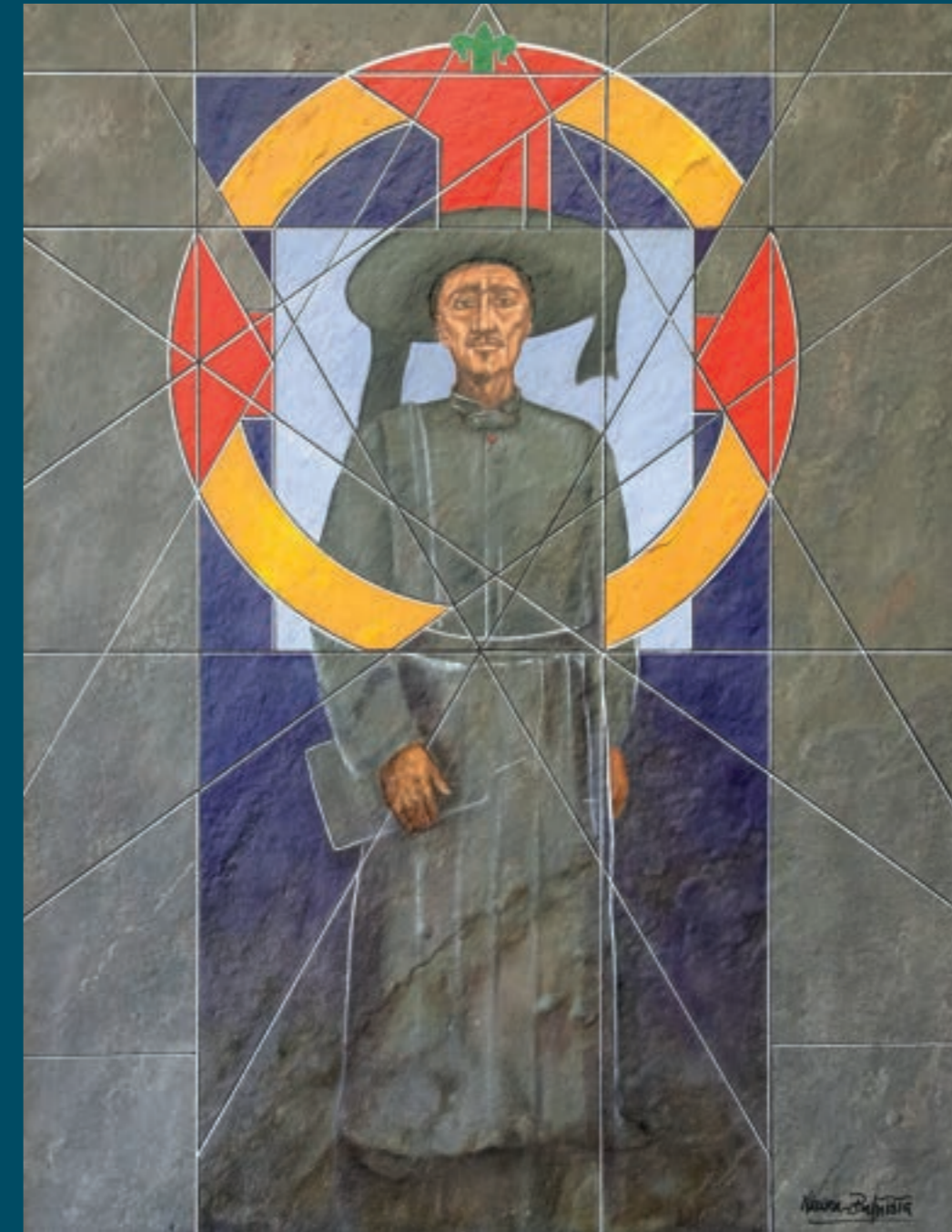
After a series of legislative adjustments regarding its Organization outside the military structure and the constant adaptation of the courses taught, the Infante D. Henrique Nautical College is integrated into the national educational system at the level of Polytechnic Higher Education through Decree Law No. 94/89 of 28 March.

In 1999 the Infante D. Henrique Nautical College ceases to train exclusively Merchant Marine Officers, with the inclusion in its portfolio of Higher Education of the Maritime Transport, Ports and Logistic Course (ordinance 453/99 of 22 June). In 2007, the school's courses

were restructured to comply with the so-called Bologna Process. Currently it has taught the Master's courses in Pilotage and Marine Engineering, Maritime Electrical Engineering, Transport and Logistics Management and Port Management. Since 2016, higher Professional Technical Courses are also taught.

ENIDH's reputation extends beyond Portugal, attracting students from different parts of the world. International partnerships and collaborations and partnerships with other higher education institutions further strengthen its global position in the maritime training sector.

Since its inception, ENIDH has been committed to providing high-quality maritime education and training. The school has continuously adapted its programs to incorporate tech-



Tempos Novos

New Times Ahead



Desembarque em Lisboa de refugiados angolanos na Namíbia, transportados desde Walvis Bay no paquete *Oceanic Independence*, setembro de 1975.
Landing in Lisbon of Angolan refugees in Namibia, transported from Walvis Bay on the passenger liner *Oceanic Independence*, September 1975.

Navio-frigorífico *Friçoártico* em construção na Noruega, 1974.
Reefer *Friçoártico* building in Norway, 1974.



O 25 de Abril surpreendeu os transportes marítimos portugueses em fase de modernização e crescimento. A primeira consequência visível das mudanças políticas, económicas e sociais de 1974 foi a retirada do Fomento Marítimo do Ministério da Marinha, que foi extinto, com a Junta Nacional da Marinha Mercante a passar a Direção-Geral da Marinha de Comércio, nas instalações originais do Largo de Camões, em Lisboa. A marinha de comércio passou a ser tutelada por departamentos governamentais civis, sucedendo-se governos e governantes, na sua maioria destituídos de sensibilidade para assuntos do mar, mesmo quando houve Ministérios do Mar mais vocacionados para mistérios de políticas azuis do que para navios e navegações, isto é, os assuntos marítimos.

The 25th of April surprised Portuguese shipping, which was in a phase of modernisation and growth. The first visible consequence of the political, economic, and social changes of 1974 was the withdrawal of Fomento Marítimo from the Marine Ministry, which was abolished, with the Junta Nacional da Marinha Mercante becoming Direção-Geral da Marinha de Comércio, in the original premises of Largo de Camões in Lisbon. The merchant navy came under the control of civilian government departments, succeeded by governments and rulers, most of whom lacked any sensitivity to maritime affairs, even when there were Ministries of the Sea, more dedicated to the mysteries of blue politics than to shipping, i.e. maritime affairs. Looking from a distance, from 1974 onwards, power



Paquete *Funchal* em julho de 1973, após conversão para cruzeiros e substituição das turbinas a vapor por motores *diesel*.

Passenger ship *Funchal* in July 1973, after conversion to cruise ship and replacement of the steam turbines with diesel engines.

showed a limited appreciation of the strategic need for the Merchant Navy: the fact that it served colonial logistics associated ships and the Merchant Navy with the previous regime, Portuguese shipping was no longer understood as a priority activity and went into decline. In 1975, the nationalisation of the main shipping companies transformed them into state-owned companies. There was very limited access to shipping by new players, making small private shipowners such as Empresa Continental de Navegação or Vieira & Silveira valuable, the former bought by the Orey Group in 1982, the latter by the ETE Group. The first new shipowner's operating licence issued after the 25 April revolution was granted in 1985 to captain José António Vicente, giving rise to Vinave, which in 1986

MARINHA MERCANTE PORTUGUESA
PORTUGUESE MERCHANT NAVY



Ferry Lobo Marinho, construído em 2003 para a ligação regular entre a Madeira e o Porto Santo.

Ferry Lobo Marinho, built in 2003 for the regular service between Madeira and Porto Santo islands.

tax which landed in Portugal in 2018, without results. In Portugal, the most successful measure of this era was the creation of MAR - Madeira's International Shipping Registry, in 1989, to which a significant part of the Portuguese fleet was transferred, although shipowners also opted for flags from Liberia, Malta, and Panama, with only one or two ships acquired with state aid remaining in the conventional register. This was followed by a policy of state aid to shipowners, with subsidies for the purchase of ships and compensation for costs arising from social charges for crews, all with limited scope. In 1975 the passenger ship routes to the Azores ended and in March 1978 the *Niassa* completed her last voyage from Lisbon to Funchal, making the two Autonomous

Regions the only ones in the European Union without maritime passenger connections to the mainland. In inter-island traffic, a positive note was the introduction in 1995 of Ro-Ro passenger ships on the Funchal-Porto Santo route, by Porto Santo Line, an experience repeated in the Azores from 1998 to 2019 on a seasonal basis. In 2003, the first brand new ocean-going passenger ship built for Portugal in forty years was the *Lobo Marinho*, with 8,000 GT and capacity for 1,000 passengers. Less fortunate was the construction of the ferries *Atlântida* and *Anticiclone*, ordered by Atlânticoline from Viana do Castelo and rejected in 2009, leading to a crisis in Viana's shipbuilding industry.

Em Portugal, a medida mais bem-sucedida desta época foi a criação do MAR – Registo Internacional de Navios da Madeira, em 1989, para o qual foi transferida parte significativa da frota portuguesa, embora os armadores tenham optado igualmente por bandeiras da Libéria, de Malta e do Panamá, ficando no registo convencional apenas um ou outro navio adquirido com ajuda estatal. Seguiu-se uma política de ajudas do Estado aos armadores, com subsídios para a compra de navios e compensação de custos decorrentes de encargos sociais com as tripulações, tudo com alcance limitado.

Em 1975 terminaram as carreiras de navios de passageiros para os Açores e em março de 1978 o *Niassa* completou a última viagem Lisboa-Funchal, passando ambas as

Regiões Autónomas a figurarem como as únicas em toda a União Europeia sem ligações marítimas para passageiros com o continente. No tráfego entre ilhas, realce para a introdução em 1995 de navios de passageiros *ro-ro* na carreira Funchal-Porto pela Porto Santo Line, experiência repetida nos Açores de 1998 a 2019 com caráter sazonal. Destaque em 2003 para a introdução do *Lobo Marinho*, de 8000 GT e capacidade para 1000 passageiros, primeiro navio de passageiros oceânico construído de raiz para Portugal em mais de 40 anos, bem assim como a menos feliz construção dos ferries *Atlântida* e *Anticiclone*, encomendados pela empresa Atlânticoline a Viana do Castelo e recusados em 2009, ditando uma grave crise na indústria naval de Viana.

Ferry Ilha Azul da companhia Transmaçor, que assegurou as viagens entre ilhas nos Açores de 2006 a 2008.

The Ilha Azul, was operated by Transmaçor, on the Azores inter-islands ferry services in 2006-2008.



N

Marinha Mercante no Século XXI

Portuguese Shipping in the 21st Century

Navio de cruzeiros *Vasco da Gama* atracado em Lisboa, em 2023. Comprado em 2020 pela Mystic Cruises, é o maior navio de passageiros português de sempre. Cruise ship *Vasco da Gama* docked in Lisbon in 2023. Bought in 2020 by Mystic Cruises, she is the largest Portuguese passenger ship ever.



No mundo globalizado de hoje, não faz sentido pensar numa Marinha Mercante nacional à semelhança da que se desenvolveu com tanto esforço no século XX. Os pressupostos económicos e estratégicos decorrentes da existência da Marinha Mercante permanecem, mas Portugal perdeu importância face à realidade marítima internacional. Nunca houve tantos navios nem comércio marítimo tão significativo como na atualidade¹⁶. Os transportes marítimos internacionais, um dos primeiros setores da economia a assumir a globalização, obrigam os protagonistas mais destacados a uma dimensão e capacidade operacional e financeira tal que a opção possível para os armadores portugueses será o aproveitamento de nichos de mercado e mesmo assim desde que haja muita ambição, capacidade

In today's globalised world, it makes no sense to think of a national Merchant Navy like the one created with so much effort in the 20th century. The economic and strategic assumptions stemming from the existence of a Merchant Navy remain, but Portugal has lost importance in the face of the international maritime reality. There have never been so many ships or so much maritime trade as there is today¹⁶. International shipping, one of the first elements of the economy to take on globalisation, requires the most prominent players to be of such a size and with such operational and financial capacity that the only possible option for Portuguese shipowners will be to take advantage of niche markets, provided they have a lot of ambition, commercial capacity and financial resources.

comercial e recursos financeiros. Entretanto a marinha de comércio portuguesa tem ultrapassado contingências inimagináveis, do zero marítimo ao desinteresse geral, com várias empresas ativas e desempenhos notáveis. No transporte de contentores, destacam-se em 2023 três operadores portugueses. A GS Lines, empresa na qual o Grupo Sousa, do Funchal, consolidou em 2019 os armadores adquiridos sob a direção de Luís Miguel Sousa, como a Empresa de Navegação Madeirense, Boxlines e Portline. Assegura carreiras regulares do continente para a Madeira e para os Açores e de Algeciras, Leixões e Lisboa para as Canárias, Cabo Verde e Guiné-Bissau. Opera com seis porta-contentores, dos quais cinco são navios próprios¹⁷, comprados na concretização de uma política de

Porta-contentores *Laura S* da GS Lines e *Furnas* da Mutualista Açoreana em Lisboa, utilizados na carreira dos Açores.

Container ships in Lisbon: GS Lines' *Laura S* and Mutualista Açoreana's *Furnas*, used on the Azores route.





Armador de dezenas de navios de cruzeiros de rio, Mário Ferreira alargou a operação a cruzeiros oceânicos de expedição, com a Mystic Cruises a receber em 2019 o primeiro navio de cruzeiros da classe *World Explorer*, série de paquetes de luxo de 9900 GT e 200 passageiros, concebidos para viagens polares, com quatro unidades em operação em 2023. Estes paquetes foram construídos em Viana do Castelo pelo estaleiro WestSea, que entregou o *World Voyager* em 2020, o *World Navigator* em 2021, o *World Traveller* em 2022 e está a construir o quinto navio da série, o *World Seeker*.

A Mystic Cruises veio devolver um alento tão notável como inesperado à Marinha Mercante portuguesa, que viu renascer a frota de navios de passageiros com unidades

passenger ship ever, with 55,000 GT and capacity for 1,000 passengers, owned by a new company, Mystic Ocean.

One of the many merits of Mário Ferreira's endeavours as a shipowner has been his attitude toward using Portuguese industries and services whenever possible. The growth of the river and ocean cruise ship fleets has fostered Portuguese shipbuilding in Aveiro and Viana do Castelo and brought back to the Portuguese Merchant Navy the best national officers and crew who were working abroad, forming a core of excellent professionals. Mystic's cruise ships have fostered a very important collaboration between the shipowner and the Escola Náutica, providing internships for future officers and the opportunity for attractive and stable professional careers.

modernas vocacionadas para um dos nichos com maior crescimento no mercado internacional de cruzeiros. O *World Explorer* opera fretado a operadores em França e nos EUA, enquanto os seus gémeos são geridos pela Atlas Ocean Voyages, uma companhia de cruzeiros de luxo formada nos Estados Unidos por Mário Ferreira. A crise sanitária de 2020 afetou profundamente os cruzeiros, num momento de expansão da Mystic, o que levou ao abrandamento do investimento em novos navios, mas trouxe a oportunidade de aquisição, em outubro daquele ano, do paquete *Vasco da Gama*, o maior navio de passageiros português de sempre, com 55 000 GT e capacidade para 1000 passageiros, propriedade de uma nova empresa, a Mystic Ocean.

In recent years, public opinion has become increasingly aware of the economic potential of sectors linked to the sea, particularly the Merchant Navy.

Lisbon's docks and wharves may not be as vibrant as they were decades ago, times have changed, but Paço De Arcos is home to a maritime knowledge centre of excellence, the Infante D. Henrique Nautical College, which is increasingly open to the world, paving the way for a future based on a century of Portuguese traditions that are projected onto the new generations of sailors and merchant ships with which Portugal continues to sail, feeding the economy and adding new pages to our maritime culture.

We must always sail.

Um dos muitos méritos decorrentes das iniciativas de Mário Ferreira como armador tem sido a atitude do recurso, sempre que viável, às indústrias e serviços portugueses. O crescimento das frotas de navios de cruzeiros fluviais e oceânicos tem fomentado a construção naval portuguesa em Aveiro e em Viana do Castelo e trazido de volta à Marinha Mercante portuguesa os melhores oficiais e tripulantes nacionais que exerciam a sua atividade no estrangeiro, formando um núcleo de profissionais de excelência. Os paquetes da Mystic têm dinamizado uma colaboração importantíssima do armador com a Escola Náutica, proporcionando estágios de embarque a futuros oficiais e oportunidade de carreiras profissionais atraentes e estáveis.

Nos últimos anos cresceu na opinião pública a perceção das potencialidades económicas dos setores ligados ao mar, em que se destaca a Marinha Mercante.

Nas docas e cais de Lisboa pode não se visualizar a pujança marítima de há décadas, que os tempos mudaram, mas em Paço de Arcos brilha um centro de saber marítimo de excelência, a Escola Superior Náutica Infante D. Henrique, cada vez mais aberta ao mundo, a desbravar futuro assente num século de tradições portuguesas que se projetam nas novas gerações de marinheiros, e navios mercantes com que Portugal continua a navegar, alimentando a economia e acrescentando novas páginas à nossa cultura marítima.

Há que navegar sempre.

Paquete *World Voyager*, segundo dos cinco navios da classe *World Explorer*.
Cruise ship *World Voyager*, the second of five sisters of the *World Explorer*-class.



