

RELATÓRIO

ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

JANEIRO, 2026

NOTAS:

1. Os dados estatísticos relativos à atividade portuária utilizados no presente relatório foram disponibilizados pelas Administrações Portuárias do continente, sendo o seu tratamento e análise da responsabilidade da AMT.
2. Alguns dados, principalmente os relativos ao mês de referência da análise, têm natureza provisória, podendo ser objeto de eventual correção posterior.
3. Os elementos relativos à Carga Contentorizada e à Carga Ro-Ro utilizando contentores não seguem a Diretiva 2009/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, (Diretiva Marítima), alterada pela Decisão Delegada da Comissão, de 3 de maio de 2012, por incluírem na respetiva tonelagem as taras dos contentores que acondicionam as mercadorias transportadas. Também o movimento de navios inclui algumas tipologias não abrangidas pela Diretiva.
4. Os elementos relativos a contentores (número, TEU e tonelagem de carga) não incluem as operações *shift land & reship*, por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias.
5. Neste relatório são considerados como mercados portuários os resultantes do binómio produtos e dimensão geográfica, e que correspondem respetivamente às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o seu movimento, independentemente da sua eventual classificação como mercados relevantes, nos termos da comunicação da Comissão Europeia para efeitos do direito comunitário da concorrência (97/C 372/03).

ÍNDICE

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	4
2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	8
2.1 Movimento Geral de Carga	9
Por Porto	13
Por Tipologia de Carga	16
Por Tipologia de Carga e Porto	20
Fluxos de Embarque e de Desembarque	24
2.2 Movimento Geral de Contentores	27
Tráfego Total (TEU)	27
Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transshipment</i> (TEU)	29
2.3 Movimento Geral de Navios	32
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	37
3.1 Movimentação de Carga	38
3.2 Tráfego de Contentores	40
ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários)	41



1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) iniciou o corrente ano de 2026 de forma negativa, tendo movimentado no mês de janeiro, 4,6 milhões de toneladas de carga, correspondendo a -19%, quando comparado com o primeiro mês do ano transato, em consequência de uma redução de movimento na larga maioria dos portos, mas com particular incidência no porto de Sines, sendo apenas exceção a este resultado regressivo, Lisboa e Setúbal (ver Quadro 1).

Apesar de constituir a marca mais baixa dos meses de janeiro desde há 17 anos, importa sublinhar o significado bastante limitado do nível de movimentação de apenas um mês no início do ano, face à significativa volatilidade dos mercados portuários.

Ao nível do transporte marítimo internacional, este mês caracterizou-se por um quadro de estabilização macroeconómica moderada,

coexistindo com persistentes fatores de incerteza geopolítica, particularmente a instabilidade na região do Mar Vermelho, permitindo uma normalização apenas parcial das grandes rotas e dos riscos operacionais nos principais portos europeus.

Os grandes *hubs*, mais expostos às lógicas de rede e *transshipment*, estiveram mais vulneráveis a ajustes de rotação, escalas e reposicionamento de serviços, como por exemplo ocorreu em Sines e nos portos espanhóis de Algeciras e Valência.

Como assinalado, o porto mais afetado foi o de Sines, com -29,4% (-895 mil toneladas) de movimento comparativamente com janeiro de 2025, a que se seguiram os portos de Leixões (-123 mil toneladas; -13,2%), da Figueira da Foz (-64 mil toneladas; -37%), de Aveiro (-35 mil toneladas; -8,9%) e de Viana do Castelo (-28 mil toneladas; -63,9%).

Os portos de Setúbal e de Lisboa, em oposição, destacaram-se pela positiva, com,

respetivamente, +7,4% (+27 mil toneladas) e +5,2% (+38 mil toneladas), tendo Faro não registado qualquer movimento de carga.

O movimento de contentores, cifrado em 184 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), reduziu-se em -11,7% (-24 mil TEU), com origem nas variações negativas, principalmente no porto de Sines (-25 mil TEU; -20,8%), mas acompanhado, em muito menor expressão, pela Figueira da Foz (-1 mil TEU; -87,1%) e por Leixões (-1 mil TEU; -2,9%), mantendo-se Aveiro sem registo de manuseamento deste tipo de tráfego (ver Quadro 1).

Pela positiva, sublinha-se os acréscimos de movimentação de contentores observados nos portos de Setúbal (+2 mil TEU; +17,1%) e de Lisboa (+1 mil TEU; +4,8%).

Em janeiro do corrente ano registaram-se 568 escalas de navios no sistema portuário, representando -16,2% que no mês homólogo do ano passado, com base na evolução negativa registada em todos os portos, mas com maior

proporção na Figueira da Foz, Leixões e Viana do Castelo (ver Quadro 1).

De forma sintética, serão de sublinhar as seguintes evoluções mais relevantes nos mercados portuários, considerados pelo binómio porto-tipologia de carga movimentada:

- O acréscimo de movimentação de Minérios (+42 mil toneladas; +198%) no porto de Setúbal e de Produtos Agrícolas (+39 mil toneladas; +19,8%) em Lisboa; e
- As reduções da Carga Contentorizada (-413 mil toneladas; -28,8%), do Petróleo Bruto (-231 mil toneladas; -32,5%), dos Produtos Petrolíferos (-114 mil toneladas; -20,5%) e do Gás Liquefeito (-106 mil toneladas; -36,9%) no porto de Sines, e da Carga Fracionada (-75 mil toneladas; -77,2%) e da Carga Contentorizada (-59 mil toneladas; -12,1%) em Leixões.

No contexto da atividade portuária de movimentação de carga e na perspetiva do fluxo das operações em termos de embarque e de desembarque, assinala-se que, em janeiro de 2026, foram desembarcadas 2,7 milhões de

toneladas, que representaram 58% do tráfego total, traduzindo numa quebra de movimentação de -20,2% (-677 mil toneladas) relativamente ao mês homólogo de 2025, e embarcadas 1,9 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -17,2% (-402 mil toneladas).

Efetuada um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol em janeiro de 2026, salvaguardadas as diferenças e dimensões entre ambos, constata-se que o sistema portuário nacional registou um desempenho inferior, concretizado numa redução do lado português, de -19%, quando o decréscimo do homólogo espanhol se limitou a -4,8%.

No âmbito específico do movimento de contentores, também se observou um desempenho melhor do sistema portuário espanhol que, apesar da redução de -4,2% da movimentação relativamente ao mês homólogo do ano anterior, foi menos penalizado comparativamente com a redução de -11,7% constatada nos portos nacionais.

Quadro 1 - Síntese do movimento portuário em janeiro de 2026

Carga movimentada (10³ t)

Portos	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	16	0,3%	-63,9%
Leixões	807	17,5%	-13,2%
Aveiro	357	7,8%	-8,9%
Figueira da Foz	110	2,4%	-37,0%
Lisboa	768	16,7%	5,2%
Setúbal	395	8,6%	7,4%
Sines	2.149	46,7%	-29,4%
Total	4.601	100,0%	-19,0%

Varição hómologa

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-3,7%	-5,9%	7,8%	-22,2%	-19,0%
Acumulado	-3,7%	-5,9%	7,8%	-22,2%	-19,0%

Contentores movimentados (10³ TEU)

Portos	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Leixões	45,3	24,6%	-2,9%
Figueira da Foz	0,2	0,1%	-87,1%
Lisboa	30,8	16,7%	4,8%
Setúbal	13,2	7,2%	17,1%
Sines	94,8	51,4%	-20,8%
Total	184,3	100,0%	-11,7%

Varição hómologa

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-3,7%	-19,3%	29,0%	-20,4%	-11,7%
Acumulado	-3,7%	-19,3%	29,0%	-20,4%	-11,7%

Navios (N.º de escalas)

Portos	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	11	1,9%	-31,3%
Leixões	123	21,7%	-32,8%
Aveiro	58	10,2%	-10,8%
Figueira da Foz	23	4,0%	-36,1%
Lisboa	143	25,2%	-3,4%
Setúbal	101	17,8%	-3,8%
Sines	109	19,2%	-12,1%
Portimão			-100,0%
Total	568	100,0%	-16,2%

Varição hómologa

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-7,5%	2,2%	2,0%	-12,4%	-16,2%
Acumulado	-7,5%	2,2%	2,0%	-12,4%	-16,2%



2. **COMPORTAMENTO** **GERAL DO MERCADO** **PORTUÁRIO**

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente no mês de janeiro de 2026, relativamente a:

- Movimento de carga, em valores agregados por tipologia e por porto;
- Movimento geral de contentores, em termos globais e em cada um dos segmentos de tráfego de *transshipment* e com o *hinterland*; e
- Movimento de navios que escalam os portos comerciais, nas diversas tipologias, incluindo nomeadamente os navios de cruzeiro, independentemente das operações realizadas aquando da estadia em porto.

2.1 Movimento Geral de Carga

Em janeiro de 2026, o sistema portuário nacional movimentou 4,6 milhões de toneladas, representando uma quebra de -19% relativamente ao primeiro mês do 2025, em consequência de uma redução de movimento na larga maioria dos portos, mas com particular incidência no porto de Sines, sendo apenas exceção a este resultado regressivo, Lisboa e Setúbal (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em janeiro de 2026

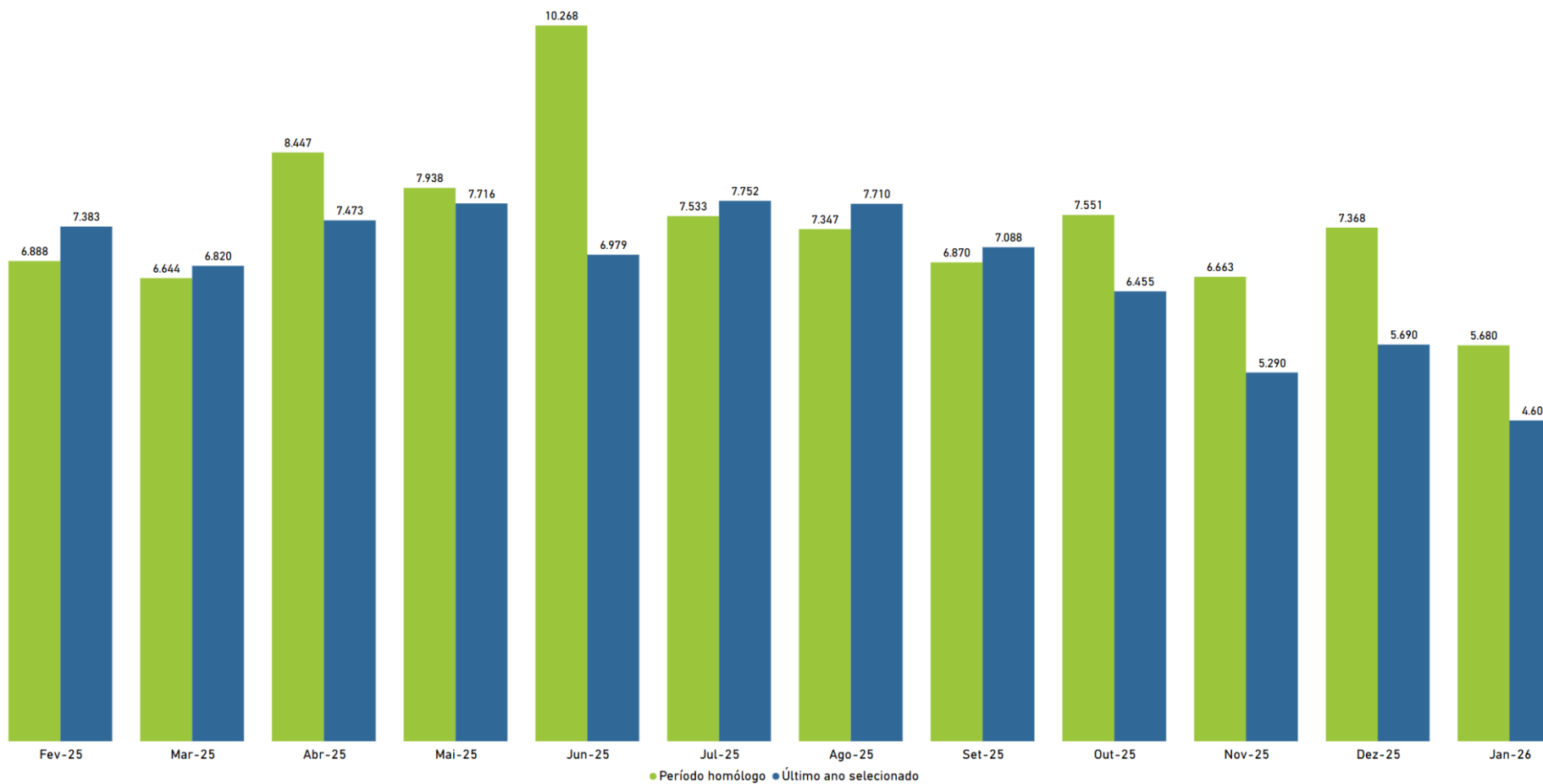
Carga movimentada (10³ t)

Portos	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲			
Viana do Castelo	16	0,3%	-63,9%
Leixões	807	17,5%	-13,2%
Aveiro	357	7,8%	-8,9%
Figueira da Foz	110	2,4%	-37,0%
Lisboa	768	16,7%	5,2%
Setúbal	395	8,6%	7,4%
Sines	2.149	46,7%	-29,4%
Total	4.601	100,0%	-19,0%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-3,7%	-5,9%	7,8%	-22,2%	-19,0%
Acumulado	-3,7%	-5,9%	7,8%	-22,2%	-19,0%

Gráfico 1 – Carga movimentada (10³ ton) nos 12 meses anteriores a janeiro de 2026 e períodos homólogos



Esta marca constitui a mais baixa dos meses de janeiro desde há 17 anos, tendo, desde essa altura, só sido também pontualmente inferior em alguns meses desse mesmo ano de 2009 e em fevereiro de 2011.

Importa, contudo, sublinhar o significado bastante limitado do nível de movimentação de apenas um mês no início do ano, face à significativa volatilidade dos mercados portuários, sendo necessário um período temporal alargado para se poder avaliar uma eventual continuidade ou alteração da tendência regressiva observada neste mês.

Ao nível do transporte marítimo internacional, este mês caracterizou-se por um quadro de estabilização macroeconómica moderada, coexistindo com persistentes fatores de incerteza geopolítica, permitindo uma normalização apenas parcial das grandes rotas e dos riscos operacionais nos principais portos europeus.

A principal condicionante geopolítica continuou a ser a instabilidade na região do Mar Vermelho, com impactos diretos no funcionamento do corredor Ásia-Europa, via Canal de Suez.

Os grandes *hubs*, mais expostos às lógicas de rede e *transshipment*, estiveram mais vulneráveis a ajustes de rotação, escalas e reposicionamento de serviços, como por exemplo ocorreu em Sines e nos portos espanhóis de Algeciras e Valência.

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário nacional no mês de janeiro dos últimos cinco anos, verifica-se que a

variação média anual nesse período observa uma razoável tendência de decréscimo (-10,6%), influenciada pelas quebras médias de tráfego em todas as infraestruturas portuárias, embora em proporções diferentes, concretamente: -100% em Faro, -14% em Sines, -10,3% em Leixões, -9,3% em Viana do Castelo, -7,9% em Aveiro, -7,8% na Figueira da Foz, -5,2% em Setúbal e -2,7% em Lisboa (ver Quadro 3).

Quadro 3 – Carga movimentada (10³ ton) em janeiro, no período 2022-2026

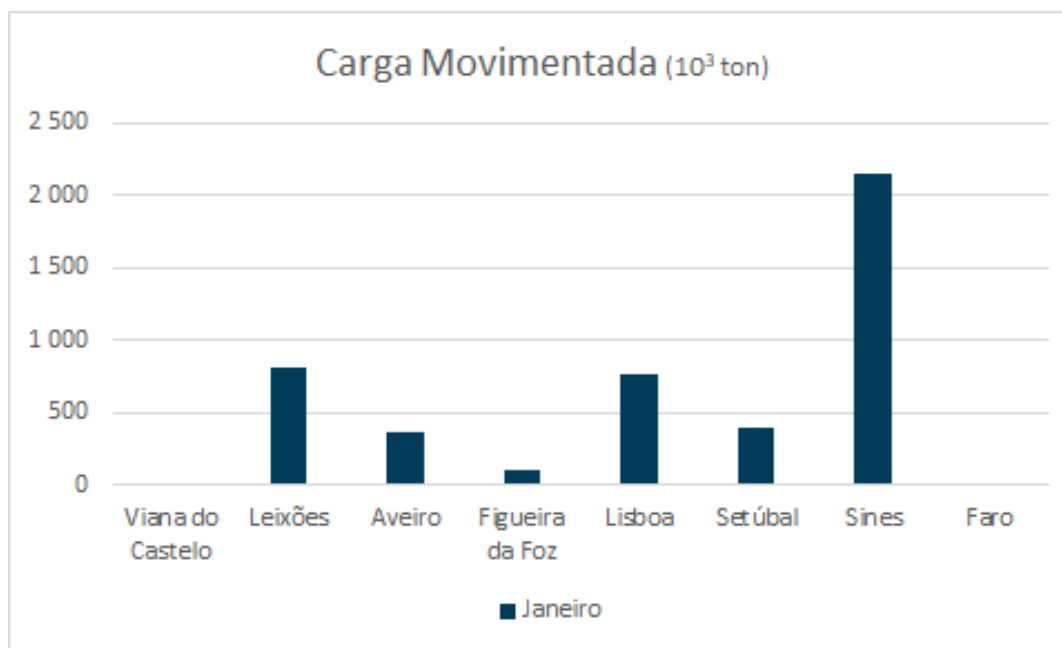
Porto	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
+ Viana do Castelo	23	30	32	44	16	0,3 %	29	-9,3 %
+ Leixões	1.247	1.184	1.103	929	807	17,5 %	1.054	-10,3 %
+ Aveiro	495	565	429	392	357	7,8 %	448	-7,9 %
+ Figueira da Foz	152	176	181	174	110	2,4 %	158	-7,8 %
+ Lisboa	858	848	882	730	768	16,7 %	817	-2,7 %
+ Setúbal	489	543	563	368	395	8,6 %	471	-5,2 %
+ Sines	3.929	3.418	4.100	3.044	2.149	46,7 %	3.328	-14,0 %
+ Faro	2	3	9				3	-100,0 %
Total	7.195	6.768	7.299	5.680	4.601	100,0 %	6.308	-10,6 %

Por Porto

Sem prejuízo da anteriormente mencionada sazonalidade dos mercados portuários, com a conseqüente limitação de interpretação dos mercados portuários, observou-se o seguinte desempenho por porto:

- **Sines**, que é o principal porto nacional em termos de movimentação de carga, mas tendo perdido a sua quota maioritária absoluta, este mês representando 46,7% do movimento portuário total, registou um movimento de 2,1 milhões de toneladas, representando um decréscimo significativo de tráfego (-895 mil toneladas; -29,4%), com origem num forte condicionamento meteorológico, caracterizado por precipitação intensa, rajadas de vento e forte agitação marítima, implicando a permanência de alguns navios ao largo e a omissão de escalas, sobretudo de navios porta-contentores, para além da já mencionada exposição deste porto às lógicas de rede e *transshipment*, ainda instáveis;
- **Leixões**, o segundo maior porto nacional, registou um movimento de 807 mil toneladas, configurando uma redução do tráfego de -13,2% (-123 mil toneladas), comparado com janeiro de 2025, principalmente pelas quebras constatadas nas Cargas Contentorizada e Fracionada;
- **Lisboa**, o terceiro maior porto nacional, movimentou 768 mil toneladas, correspondendo a um crescimento de +5,2% (+38 mil toneladas), com suporte nos Produtos Agrícolas e nas Cargas Contentorizada e Fracionada;
- **Setúbal**, que movimentou 395 mil toneladas, registou uma evolução favorável de +7,4% (+27 mil toneladas), proveniente das Cargas a Granel e Contentorizada que compensaram as reduções de Carga Fracionada, *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) e Carvão;
- **Aveiro**, manuseando 357 mil toneladas, caiu -8,9% (-35 mil toneladas), registando reduções nas categorias da Carga Geral e, particularmente, dos Granéis Líquidos;
- **Figueira da Foz**, onde foram movimentadas 110 mil toneladas de carga, registou uma quebra de -37% (-64 mil toneladas), que afetou todos os tipos de carga, principalmente os Outros Granéis Sólidos;
- **Viana do Castelo**, com um movimento de 16 mil toneladas, teve uma quebra de -63,9% (-28 mil toneladas), com principal origem nos Outros Granéis Sólidos;
- **Faro**, à semelhança do que ocorreu no primeiro mês do ano anterior, também não registou qualquer movimento, sendo de assinalar que não observa qualquer movimentação de mercadorias desde abril de 2025.

Gráfico 2 – Carga movimentada (10³ ton) por porto em janeiro de 2026



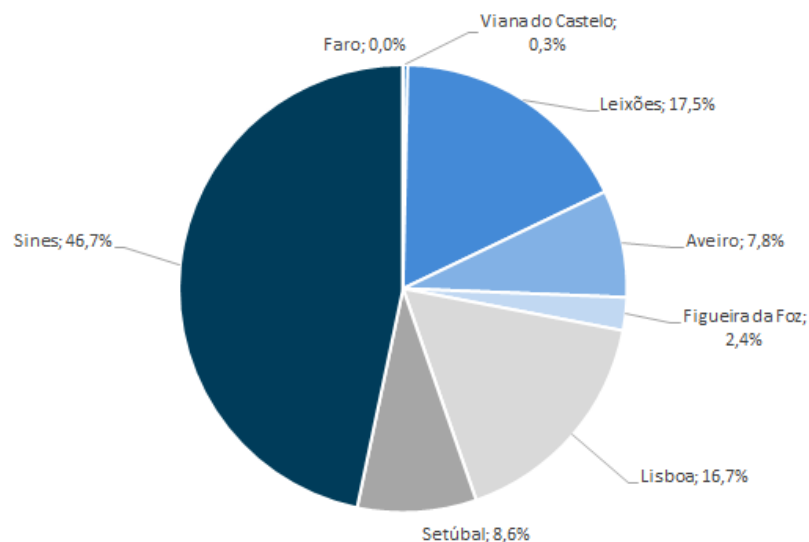
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em janeiro de 2026

Período	Acumulado			
Porto	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)
▲				
+ Viana do Castelo	16	0,3%	-28 ●	-63,9%
+ Leixões	807	17,5%	-123 ▼	-13,2%
+ Aveiro	357	7,8%	-35 ●	-8,9%
+ Figueira da Foz	110	2,4%	-64 ●	-37,0%
+ Lisboa	768	16,7%	38 ●	5,2%
+ Setúbal	395	8,6%	27 ●	7,4%
+ Sines	2.149	46,7%	-895 ▼	-29,4%
+ Faro				
Total	4.601	100,0%	-1.079 ▼	-19,0%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Sines apresenta a maior quota de mercado de movimentação de mercadorias, com 46,7%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (17,5%); Lisboa (16,7%); Setúbal (8,6%); Aveiro (7,8%); Figueira da Foz (2,4%); Viana do Castelo (0,3%); e Faro (0%) (ver Gráfico 3).

Gráfico 3 – Quota de mercado por porto de carga movimentada (Janeiro/2026)



Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (41%), os Produtos Petrolíferos (15,2%) e o Petróleo Bruto (10,4%), que representam no seu conjunto 66,6% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que, em janeiro de 2026, todas registaram variações homólogas negativas de, respetivamente, -19,6% (-460 mil toneladas), -12,6% (-101 mil toneladas) e -32,5% (-231 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

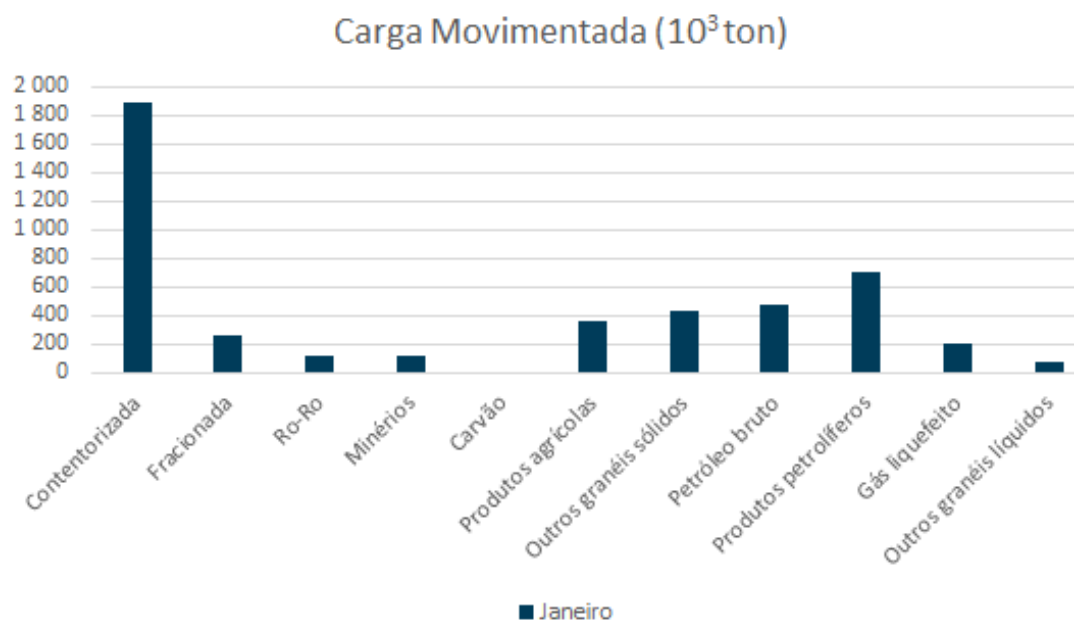
Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (9,2%), dos Produtos Agrícolas (7,9%) e da Carga Fracionada (5,6%), registando-se um crescimento de +5,4% nos Produtos Agrícolas (+18 mil toneladas) e quebras de -32,8% na Carga Fracionada (-127 mil toneladas) e de -11% nos Outros Granéis Sólidos (-53 mil toneladas).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, a evolução dos mercados foi a seguinte:

- O tráfego Ro-Ro verificou uma redução de -7,8% (-9 mil toneladas);
- Nos Minérios registou-se um crescimento de +113,7% (+58 mil toneladas);
- No Carvão não se constatou qualquer movimento (-36 mil toneladas; -100%);

- O movimento de Gás Liquefeito caiu -36% (-112 mil toneladas); e
- Os Outros Granéis Líquidos observaram uma quebra de -29,2% (-28 mil toneladas).

Gráfico 4 – Carga movimentada (10³ ton) por tipologia em janeiro de 2026



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em janeiro de 2026

Período	Acumulado			
	Categoria AMT	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)
[-] Carga geral	2.258	49,1%	-596 ▼	-20,9%
[+] Contentorizada	1.887	41,0%	-460 ▼	-19,6%
[+] Fracionada	260	5,6%	-127 ▼	-32,8%
[+] Ro-Ro	110	2,4%	-9 ●	-7,8%
[-] Granéis sólidos	897	19,5%	-12 ●	-1,3%
[+] Minérios	110	2,4%	58 ●	113,7%
[+] Carvão			-36 ●	-100,0%
[+] Produtos agrícolas	362	7,9%	18 ●	5,4%
[+] Outros granéis sólidos	425	9,2%	-53 ●	-11,0%
[-] Granéis líquidos	1.447	31,4%	-472 ▼	-24,6%
[+] Petróleo bruto	479	10,4%	-231 ▼	-32,5%
[+] Produtos petrolíferos	700	15,2%	-101 ▼	-12,6%
[+] Gás liquefeito	198	4,3%	-112 ▼	-36,0%
[+] Outros granéis líquidos	69	1,5%	-28 ●	-29,2%
Total	4.601	100,0%	-1.079 ▼	-19,0%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte em janeiro de 2026:

- A categoria da Carga Geral totalizou 2,3 milhões de toneladas, tendo observado uma quebra de -20,9% (-596 mil toneladas), principalmente devido ao desempenho negativo da Carga Contentorizada, que se reduziu em -19,6% (-460 mil toneladas), para um total de 1,9 milhões de toneladas, com base, principalmente, na quebra deste tráfego no porto de Sines (-413 mil toneladas; -28,8%), mas também, em menor expressão, nos portos de Leixões (-59 mil toneladas; -12,1) e da Figueira da Foz (-10 mil toneladas; -78,8%). Em oposição registou-se um crescimento da carga transportada em contentores nos portos de Lisboa (+14 mil toneladas; +4,6%) e de Setúbal (+9 mil toneladas; +8,4%).

A Carga Fracionada também sofreu uma redução, neste caso de -32,8% (-127 mil toneladas), para um movimento de 260 mil toneladas, tendo por base as quebras observadas nos portos de Leixões (-75 mil toneladas; -77,2%), de Setúbal (-44 mil toneladas; -57,6%), da Figueira da Foz (-17 mil toneladas; -20,5%), de Aveiro (-9 mil toneladas; -7,7%) e de Viana do Castelo (-3 mil toneladas; -23,8%), apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos em Lisboa (+18 mil toneladas; +481,9%) e Sines (+2 mil toneladas; +164%).

O tráfego Ro-Ro também observou um desempenho negativo, de -7,8% (-9 mil toneladas), totalizando 110 mil toneladas, tendo por base as quebras verificadas nos portos de Setúbal (-7 mil toneladas; -31,5%) e

de Sines (-6 mil toneladas; -75,4%), observando apenas uma evolução favorável em Leixões (+3mil toneladas; +3,9%);

- Os Granéis Sólidos, totalizando 897 mil toneladas, verificaram uma redução global de -1,3% relativamente a janeiro de 2025 (-12 mil toneladas), tendo por base as quebras observadas nos Outros Granéis Sólidos e Carvão, parcialmente contrariadas pela evolução favorável constatada nos Minérios e Produtos Agrícolas.

Mais concretamente, a movimentação dos Outros Granéis Sólidos, totalizando 425 mil toneladas, reduziu-se em -11% (-53 mil toneladas), derivada das quebras nos portos da Figueira da Foz (-31 mil toneladas; -42,2%), de Viana do Castelo (-24 mil toneladas; -85,2%), de Sines (-12 mil toneladas; -35,3%), de Lisboa (-4 mil toneladas; -4,6%) e de Leixões (-1 mil toneladas; -0,7%), parcialmente mitigadas pelos crescimentos em Setúbal (+15 mil toneladas; +13,6%) e Aveiro (+4 mil toneladas; +6,4%).

Não houve movimento de Carvão, correspondendo a uma quebra de -36 mil toneladas (-100%), relativamente ao primeiro mês do ano anterior, em que tinha ocorrido este tráfego nos portos de Setúbal e de Sines.

Os Produtos Agrícolas incrementaram +5,4% (+18 mil toneladas), para 362 mil toneladas, exclusivamente com o acréscimo constatado no porto de Lisboa (+39 mil toneladas; +19,8%), parcialmente atenuado pelas reduções observadas em Leixões (-11 mil toneladas; -23,6%),

Figueira da Foz (-7 mil toneladas; -100%) e Aveiro (-3 mil toneladas; -2,7%).

Os Minérios, com um movimento de 110 mil toneladas, também cresceram +113,7% (+58 mil toneladas), com base na evolução favorável verificada nos portos de Setúbal (+41 mil toneladas; +198%) e de Leixões (+17 mil toneladas; +55,4%);

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, totalizando 1,4 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma quebra de -24,6% (-472 mil toneladas), observaram-se decréscimos em todas as tipologias, provindo a maior redução do Petróleo Bruto, que movimentou 479 mil toneladas (-231 mil toneladas; -32,5%), com origem na redução correspondente no porto de Sines.

Seguiu-se a quebra do Gás Liquefeito (-112 mil toneladas; -36%), para um movimento de 198 mil toneladas, em consequência, essencialmente, da redução observada no porto de Sines (-106 mil toneladas; -36,9%), apoiada por Aveiro (-6 mil toneladas; -50,6%);

Os Produtos Petrolíferos observaram um movimento de 700 mil toneladas, correspondendo a um decréscimo de -12,6% (-101 mil toneladas), devido, principalmente, à redução observada no porto de Sines (-114 mil toneladas; -20,5%), apoiada em menor expressão por Aveiro (-3 mil toneladas; -5,5%), Viana do Castelo (-1 mil toneladas; -28,8%) e Lisboa (-1 mil toneladas; -1%), e parcialmente

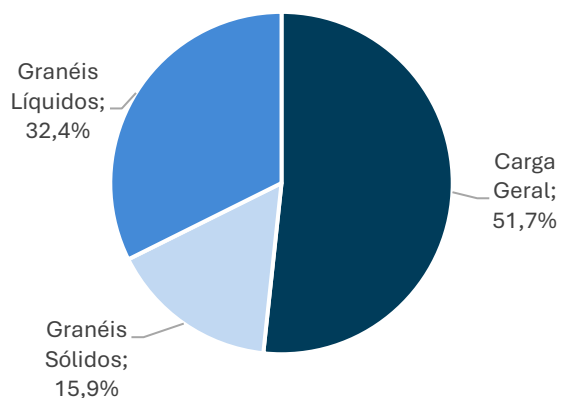
contrariado pelos incrementos nos portos de Setúbal (+16 mil toneladas; +327%) e de Leixões (+2 mil toneladas; +2,4%).

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, movimentaram-se 69 mil toneladas (-28 mil toneladas; -29,2%), em resultado das reduções verificadas em Lisboa (-28 mil toneladas; -90,7%) e Aveiro (-18 mil toneladas; -32,4%), apenas parcialmente atenuadas pelo crescimento nos portos de Setúbal (+17 mil toneladas; +164,7%) e de Leixões (+1 mil toneladas).

Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 49,1% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 19,5% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 31,4% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

Gráfico 5 – Quota de mercado por categoria de carga (Janeiro/2026)



Considerando cada mercado como o binómio porto-tipo de carga, observaram-se crescimentos em 17 mercados, no valor global de +199 mil toneladas, a par de uma quebra em 30 mercados, representando -1,3 milhões de toneladas, originando uma redução do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o mês homólogo de 2025, de -1,1 milhões de toneladas, ou seja, -19%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

Quadro 6 – Quota de mercado por porto e categoria de carga (Janeiro/2026)

Porto / Categoria	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais Porto	
	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)
Viana do Castelo	9	0,4%	4	0,5%	3	0,2%	16	0,3%
Leixões	541	24,0%	156	17,4%	110	7,6%	807	17,5%
Aveiro	106	4,7%	155	17,3%	95	6,6%	357	7,8%
Figueira da Foz	67	3,0%	42	4,7%	0	0,0%	110	2,4%
Lisboa	351	15,5%	327	36,5%	90	6,2%	768	16,7%
Setúbal	158	7,0%	190	21,2%	48	3,3%	395	8,6%
Sines	1 026	45,4%	22	2,4%	1 102	76,2%	2 149	46,7%
Faro		0,0%		0,0%		0,0%	0	0,0%
Totais Categoria	2 258	49,1% 100,0%	897	19,5% 100,0%	1 447	31,4% 100,0%	4 601	100,0%

Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Janeiro/2026)

Carga \ Porto	Viana do Castelo		Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Carga geral	9	-23,6%	541	-19,5%	106	-7,7%	67	-28,5%	351	10,2%	158	-21,0%	1 026	-28,9%	0		2 258	-20,9%
Contentorizada			427	-12,1%			3	-78,8%	327	4,6%	111	8,4%	1 020	-28,8%			1 887	-19,6%
Fracionada	9	-23,8%	22	-77,2%	106	-7,7%	64	-20,5%	22	481,9%	32	-57,6%	3	164,0%			260	-32,8%
Ro-Ro	0		92	3,9%					2	-10,0%	15	-31,5%	2	-75,4%			110	-7,8%
Granéis sólidos	4	-85,2%	156	3,3%	155	0,9%	42	-46,9%	327	11,7%	190	23,9%	22	-55,8%	0		897	-1,3%
Minérios			47	55,4%							62	198,0%					110	113,7%
Carvão												-100,0%		-100,0%			0	-100,0%
Produtos agrícolas			36	-23,6%	91	-2,7%		-100,0%	235	19,8%							362	5,4%
Outros granéis sólidos	4	-85,2%	73	-0,7%	64	6,4%	42	-42,2%	93	-4,6%	127	13,6%	22	-35,3%			425	-11,0%
Granéis líquidos	3	-28,8%	110	3,0%	95	-22,3%	0		90	-24,4%	48	215,7%	1 102	-29,0%	0		1 447	-24,6%
Petróleo bruto													479	-32,5%			479	-32,5%
Produtos petrolíferos	3	-28,8%	99	2,4%	51	-5,5%			85	-1,0%	20	327,0%	442	-20,5%			700	-12,6%
Gás liquefeito			10	0,8%	6	-50,6%			2	1,3%			181	-36,9%			198	-36,0%
Outros granéis líquidos			1		38	-32,4%			3	-90,7%	27	164,7%					69	-29,2%
Total Geral	16	-63,9%	807	-13,2%	357	-8,9%	110	-37,0%	768	5,2%	395	7,4%	2 149	-29,4%	0		4 601	-19,0%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (41%) e que foi operada essencialmente nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, a qual observou uma quebra de movimentação de -19,6% em relação a janeiro do ano anterior, e onde se constataram quebras de tráfego nos mercados de Sines e da Figueira da Foz, e crescimentos em Lisboa e Setúbal.

A Carga Fracionada, que representa 5,6% do movimento do sistema portuário, foi manuseada em todos os portos, com exceção de Faro, tendo observado uma redução global de -32,8%, em resultado das quebras de movimentação neste tipo de carga nos portos de Leixões, de Setúbal, da Figueira da Foz, de Aveiro e de Viana do Castelo, apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos verificados em Lisboa e Sines.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,4%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde cresceu +3,9%, contudo, não sendo suficiente para anular as reduções verificadas nos mercados de Setúbal e de Sines, saldando-se na globalidade este tráfego numa quebra de -7,8%.

Os Minérios, com uma expressão de 2,4% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram uma evolução positiva com origem nos mercados associados aos portos de Setúbal e de Leixões.

Neste mês de janeiro a movimentação de Carvão foi nula, representando, desta forma, uma quebra de -100%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 7,9% do tráfego total, saldaram-se em +5,4%, exclusivamente com suporte no crescimento registado no porto de Lisboa, atenuado pelas reduções observadas em Leixões, Figueira da Foz e Aveiro.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos, exceto Faro, e representando 9,2% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra de -11%, devido às reduções constatadas nos portos da Figueira da Foz, de Viana do Castelo, de Sines, de Lisboa e de Leixões, apenas parcialmente compensadas pelo crescimento em Setúbal e Aveiro.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 10,4% do movimento total, registou uma quebra de -32,5%, tendo por base a redução correspondente deste tráfego no porto de Sines.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 15,2% do movimento de carga no sistema portuário, observaram um decréscimo de -12,6%, devido à redução verificada em Sines, apoiada, numa expressão mais reduzida, nos mercados associados aos portos de Aveiro, de Viana do Castelo e de Lisboa, tendo-se, por sua vez, registado incrementos em Setúbal e em Leixões.

O Gás Liquefeito, com um peso de 4,3%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão mais reduzida, em Leixões, Aveiro e Lisboa, tendo observado uma quebra de -36%, devido às reduções verificadas em Sines e Aveiro.

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,5% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma quebra de -29,2%, com origem na redução deste mercado ocorrida nos portos de Lisboa e de Aveiro, parcialmente contrariada pelos crescimentos observados em Setúbal e Leixões.

Em anexo apresentam-se quadros com os desempenhos observados nos vários mercados em função do tipo de carga por porto.

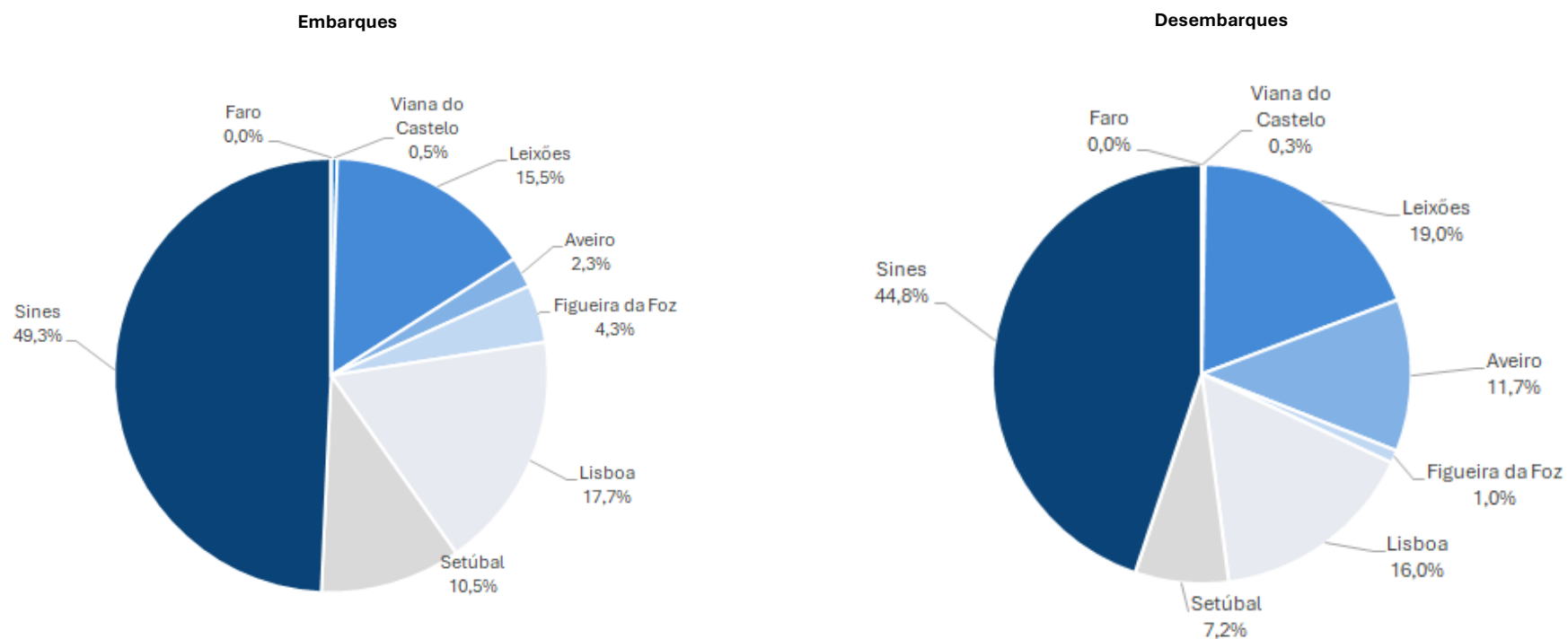
Fluxos de Embarque e Desembarque

O comportamento do sistema portuário resulta naturalmente da conjugação dos fluxos de embarque e de desembarque de cargas, independentes entre si e associados maioritariamente aos tráfegos de exportação e de importação, não obstante o volume de tráfego processado em operações de *transshipment*, que contempla operações em ambos os sentidos.

O volume de desembarques registado em janeiro de 2026, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 58% do movimento portuário e registou um total de 2,7 milhões de toneladas, representando uma quebra de -20,2% (-677 mil toneladas), relativamente ao mês homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 1,9 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -17,2% (-402 mil toneladas).

Gráfico 6 – Quota de mercado por porto e sentido de movimento da carga (Janeiro/2026)



Quadro 8 – Carga movimentada por porto e sentido (Janeiro/2026)

Porto \ Fluxo	Janeiro de 2026		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque mil ton	Desembarque %	Embarque mil ton	Desembarque %
Viana do Castelo	9	7	56,6%	43,4%	-3	-23,7%	-25	-78,6%
Leixões	300	507	37,2%	62,8%	-44	-12,9%	-78	-13,4%
Aveiro	44	313	12,4%	87,6%	-44	-50,1%	9	3,1%
Figueira da Foz	83	27	75,7%	24,3%	-21	-19,8%	-44	-62,2%
Lisboa	342	426	44,5%	55,5%	28	8,9%	10	2,4%
Setúbal	203	192	51,3%	48,7%	4	2,2%	23	13,5%
Sines	953	1 196	44,4%	55,6%	-322	-25,3%	-572	-32,4%
Faro					0			
Total Geral	1 935	2 667	42,0%	58,0%	-402	-17,2%	-677	-20,2%

2.2 Movimento Geral de Contentores

A importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo internacional e nacional, nomeadamente na cabotagem insular, bem como na atividade portuária em geral, é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 41%, e ainda parte da quota de 2,4% relativa ao tráfego Ro-Ro, o que justifica uma avaliação mais detalhada do comportamento deste mercado específico, agora efetuado na perspetiva de movimento de contentores, expresso em TEU, quer com origem ou destino no *hinterland* dos portos, quer no âmbito de operações de *transshipment*.

Tráfego Total (TEU)

No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transshipment* e com o *hinterland*, foi registado em janeiro de 2026 um movimento de 184 mil TEU, decrescendo -11,7% (-24 mil TEU) relativamente ao mês homólogo de 2025, com origem nas variações negativas, principalmente no porto de Sines (-25 mil TEU; -20,8%), mas acompanhado, em muito menor expressão, pela Figueira da Foz (-1 mil TEU; -87,1%) e por Leixões (-1 mil TEU; -2,9%), mantendo-se Aveiro sem registo de manuseamento deste tipo de tráfego (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Pela positiva, sublinha-se os acréscimos de movimentação de contentores observados nos portos de Setúbal (+2 mil TEU; +17,1%) e de Lisboa (+1 mil TEU; +4,8%).

Quadro 9 – Contentores movimentados em janeiro de 2026 (Janeiro/2026)

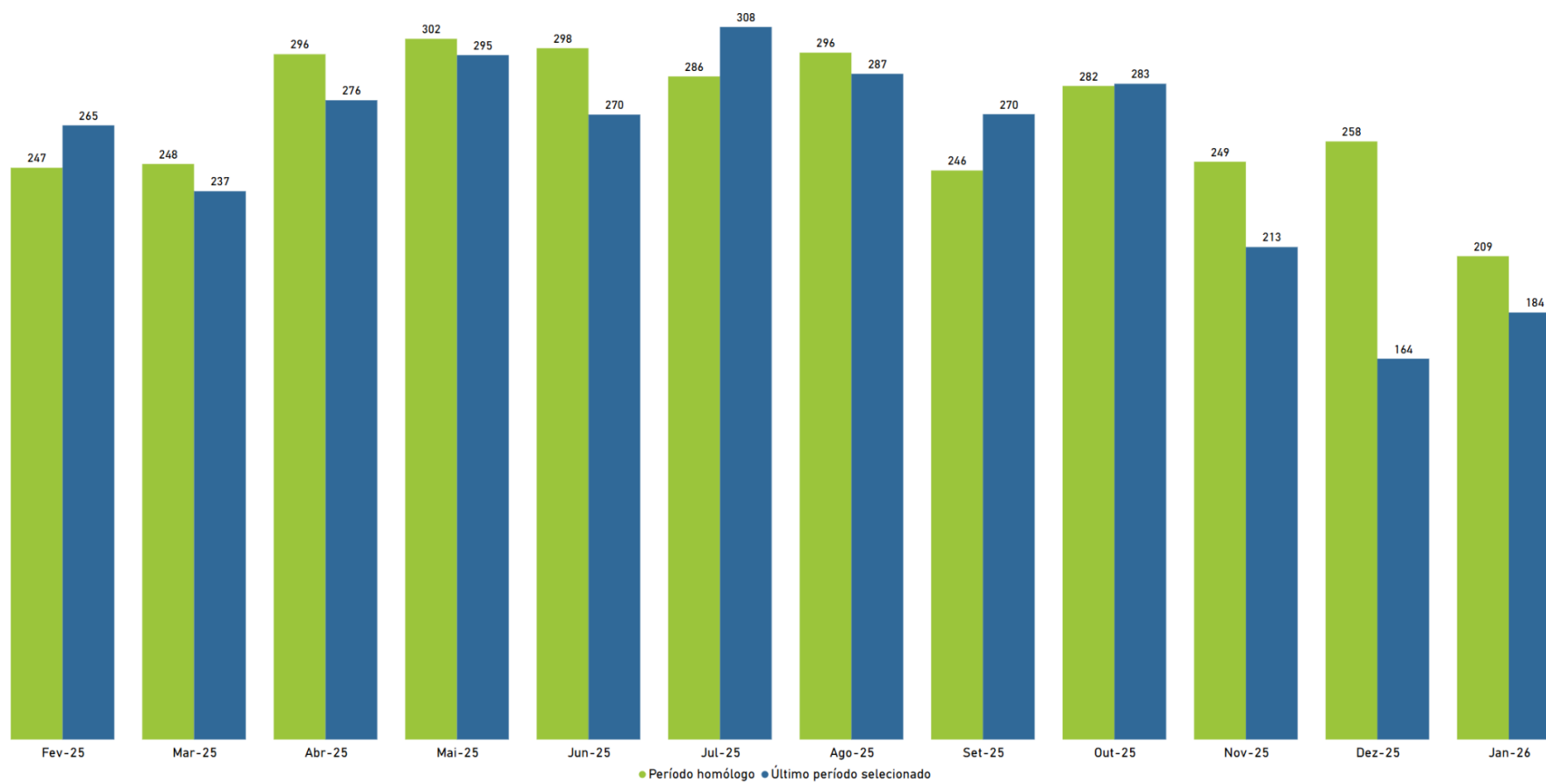
Contentores movimentados (10³ TEU)

Portos	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲			
Leixões	45,3	24,6%	-2,9%
Figueira da Foz	0,2	0,1%	-87,1%
Lisboa	30,8	16,7%	4,8%
Setúbal	13,2	7,2%	17,1%
Sines	94,8	51,4%	-20,8%
Total	184,3	100,0%	-11,7%

Varição hómologa

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-3,7%	-19,3%	29,0%	-20,4%	-11,7%
Acumulado	-3,7%	-19,3%	29,0%	-20,4%	-11,7%

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10³ TEU) nos 12 meses anteriores a janeiro de 2026 e períodos homólogos



Se analisarmos os meses de janeiro dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse mês do movimento de contentores (expresso em TEU) no sistema portuário observa uma tendência de redução (-7,5%), em resultado das evoluções médias desfavoráveis nos portos da Figueira da Foz (-44,9%), de Sines (-10,3%), de Leixões (-6,5%) e de Setúbal (-2,1%), constatando-se uma tendência positiva em Lisboa (+1,1%) (ver Quadro 10).

Tráfego com o *Hinterland* e em *Transshipment* (TEU)

Atendendo à forte representação e à natureza essencialmente distinta dos segmentos de *transshipment* e do tráfego com o *hinterland*, importa, para além da apreciação global, uma breve análise em cada um dos referidos segmentos, particularmente o das operações com o *hinterland*, que mede o pulso da economia, no que respeita às transações efetuadas, quer no mercado nacional, quer no mercado internacional (ver Quadro 11).

O volume de TEU movimentado em janeiro de 2026 com o *hinterland*, concretamente 107 mil TEU, apresentou uma proporção geral de 57,9%, sendo maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 40,2%, a que se seguiram os portos de Sines, com 25,5%, e de Lisboa, com 22%, depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal, com 12,1%, e, finalmente, o porto da Figueira da Foz, com uma quota residual de 0,2%.

Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 28,7%, nos demais

portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representaram mais de 75% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz.

O movimento de contentores em operações *transshipment*, cifrado em 78 mil TEU), correspondeu a 42,1% do tráfego de contentores no sistema portuário, tendo especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 71,3%, ocorrendo ainda nos portos de Lisboa, de Leixões e de Setúbal, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 23,6%, 5,4% e 2,5%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 87,1%, a que se seguem os portos de Lisboa (9,4%), de Leixões (3,1%), e de Setúbal (0,4%).

Quadro 10 – Contentores movimentados (10³ TEU) em janeiro, no período 2022-2026

Porto	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Leixões	59,2	52,0	51,9	46,7	45,3	24,6%	51,0	-6,5%
Aveiro		1,7	1,7				0,7	
Figueira da Foz	2,2	1,1	2,1	1,6	0,2	0,1%	1,4	-44,9%
Lisboa	29,4	28,6	34,0	29,3	30,8	16,7%	30,4	1,1%
Setúbal	14,4	13,1	12,0	11,3	13,2	7,2%	12,8	-2,1%
Sines	146,4	106,6	160,2	119,7	94,8	51,4%	125,5	-10,3%
Total	251,6	203,1	262,1	208,6	184,3	100,0%	221,9	-7,5%

Quadro 11 – Contentores movimentados para o *hinterland* e em *transhipment* (Janeiro/2026)

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transhipment</i>				Totais mil TEU
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	
Leixões	43	94,6%	40,2%	3,1%	2	5,4%	3,1%	-52,1%	45
Figueira da Foz	0	100,0%	0,2%	-87,1%		0,0%	0,0%		0
Lisboa	23	76,4%	22,0%	-19,1%	7	23,6%	9,4%	2253,4%	31
Setúbal	13	97,5%	12,1%	15,8%	0	2,5%	0,4%	113,0%	13
Sines	27	28,7%	25,5%	-20,5%	68	71,3%	87,1%	-21,0%	95
Total Geral	107	57,9%	100,0%	-9,2%	78	42,1%	100,0%	-14,8%	184

2.3 Movimento Geral de Navios

Em janeiro do corrente ano registaram-se 568 escalas de navios no sistema portuário, representando -16,2% que no mês homólogo do ano passado, com base na evolução negativa registada em todos os portos, mas com maior proporção na Figueira da Foz, Leixões e Viana do Castelo (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

Analisando o mês de janeiro dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência de redução do número de navios que escalam o sistema portuário (-6,5%), influenciada pelas quebras em todos os portos, concretamente; nos portos de Faro e de Portimão, de -100%, de Sines e de Leixões, de -9,7%, da Figueira da Foz, de -8,6%, de Aveiro, de -5,6%, de Viana do Castelo, de -2,2%, e de Lisboa, de -1,5% (ver Quadro 13).

Quadro 12 – Escalas de navios em janeiro de 2026

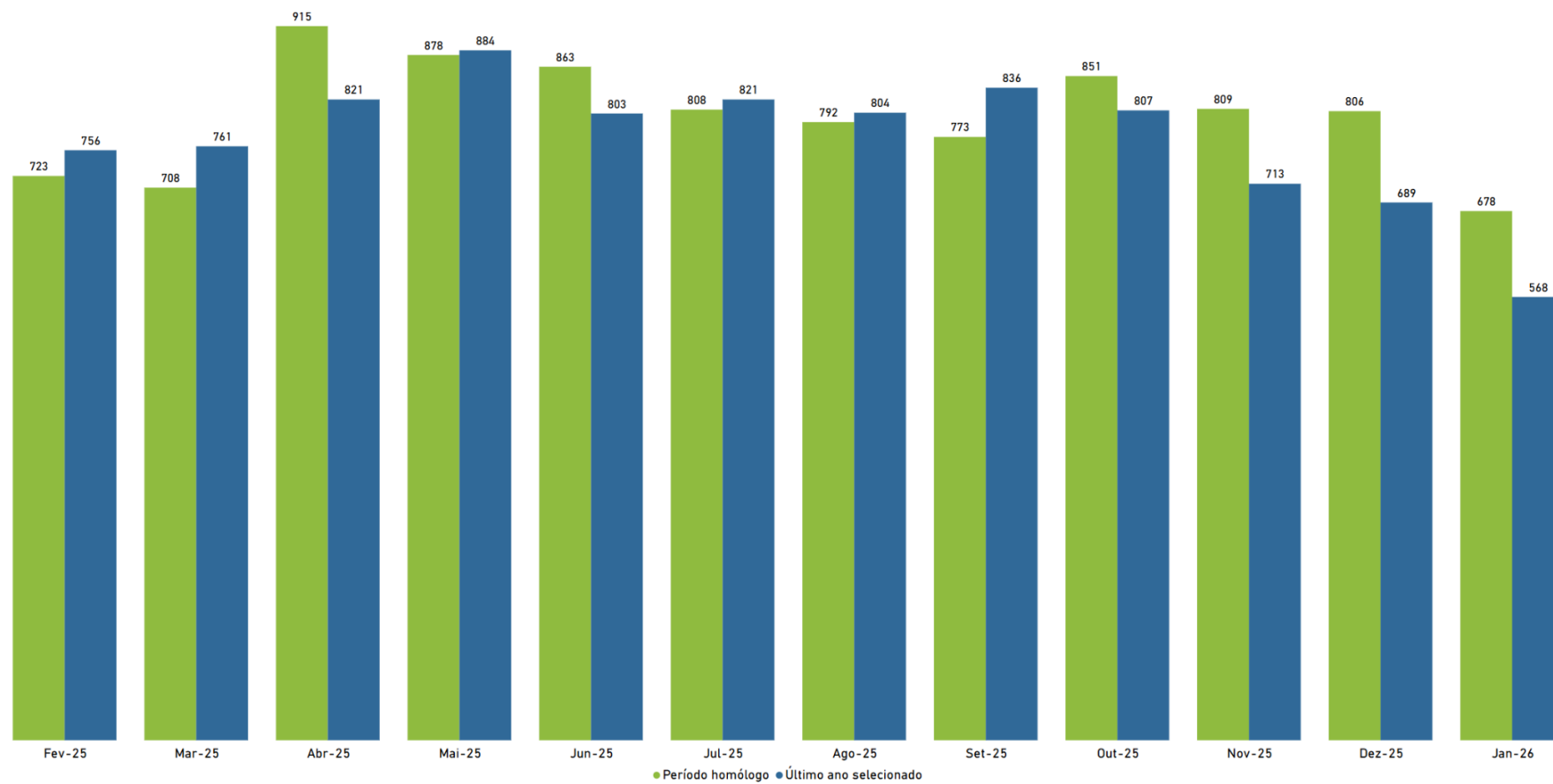
Navios (N.º de escalas)

Portos	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲			
Viana do Castelo	11	1,9%	-31,3%
Leixões	123	21,7%	-32,8%
Aveiro	58	10,2%	-10,8%
Figueira da Foz	23	4,0%	-36,1%
Lisboa	143	25,2%	-3,4%
Setúbal	101	17,8%	-3,8%
Sines	109	19,2%	-12,1%
Portimão			-100,0%
Total	568	100,0%	-16,2%

Variação hómologa

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-7,5%	2,2%	2,0%	-12,4%	-16,2%
Acumulado	-7,5%	2,2%	2,0%	-12,4%	-16,2%

Gráfico 8 – Escalas de navios nos 12 meses anteriores a janeiro de 2026 e períodos homólogos



Quadro 13 – Escalas de navios em janeiro, no período 2022-2026

Porto	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Viana do Castelo	12	24	15	16	11	1,9 %	78	-2,2 %
Leixões	185	179	182	183	123	21,7 %	852	-9,7 %
Aveiro	73	89	79	65	58	10,2 %	364	-5,6 %
Figueira da Foz	33	36	37	36	23	4,0 %	165	-8,6 %
Lisboa	152	155	174	148	143	25,2 %	772	-1,5 %
Setúbal	121	127	129	105	101	17,8 %	583	-4,4 %
Sines	164	148	156	124	109	19,2 %	701	-9,7 %
Faro	1	1	2				4	-100,0 %
Portimão	2			1			3	-100,0 %
Total	743	759	774	678	568	100,0 %	3.522	-6,5 %

O porto com maior número de escalas foi o de Lisboa, com uma quota de mercado de 25,2% e totalizando 143 escalas em janeiro de 2026, o que representou um decréscimo de tráfego de -3,4% relativamente ao mesmo mês de 2025, a que se seguem Leixões e Sines, respetivamente, com 123 (-32,8%) e 109 (-12,1%) escalas e quotas de mercado, respetivamente, de 21,7% e 19,2%.

Mas importa também analisar a dimensão dos navios que escalam os portos nacionais, observando-se que a arqueação bruta (AB) acumulada também observou uma redução, neste caso de -20,7%, ou seja, de maior expressão que no número de escalas (-16,2%, como referido), cifrando-se em 11 milhões, e implicando uma redução da dimensão média de navio de -5,3% (ver Quadro 14).

Enquanto porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (44,2%), totalizando 4,9 milhões, e que observou uma contração de -24,9%.

Dadas a suas características, Sines apresenta a maior dimensão média de navio, com 44,7 mil, que é mais do dobro do que o mesmo parâmetro no porto que se lhe segue, ou seja, Lisboa, com um valor de 17,9 mil.

Assinale-se, igualmente, o incremento da AB em Setúbal, único porto com aumento desta grandeza, apesar da redução do número de escalas operadas.

Quadro 14 – Escalas de navios, arqueação bruta e dimensão média (Janeiro/2026)

Porto \ Navios	Janeiro de 2026			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	11	47	4,3	1,9%	0,4%	-31,3%	-43,0%	-17,1%
Leixões	123	1 515	12,3	21,7%	13,8%	-32,8%	-41,0%	-12,2%
Aveiro	58	379	6,5	10,2%	3,4%	-10,8%	-12,2%	-1,6%
Figueira da Foz	23	83	3,6	4,0%	0,8%	-36,1%	-37,1%	-1,6%
Lisboa	143	2 553	17,9	25,2%	23,2%	-3,4%	-2,4%	1,0%
Setúbal	101	1 558	15,4	17,8%	14,2%	-3,8%	2,6%	6,6%
Sines	109	4 869	44,7	19,2%	44,2%	-12,1%	-24,9%	-14,5%
Portimão				0,0%	0,0%	-100,0%	-100,0%	-100,0%
Faro				0,0%	0,0%			
Total Geral	568	11 004	19,4	100,0%	100,0%	-16,2%	-20,7%	-5,3%



3. **ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA**

3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

Para uma apreciação mais realista do desempenho dos portos comerciais do continente no que respeita à atividade de movimentação de carga, é importante a contextualização com os portos espanhóis, com os quais partilham significativa área de *hinterland* e se encontram em concorrência direta num conjunto elevado de cargas, em particular, no domínio dos contentores.

Com este objetivo, apresenta-se neste ponto um breve *benchmarking* entre o desempenho dos portos nacionais e dos portos de Espanha, por tipologia de acondicionamento da carga e contentores (por comparação com a informação que é disponibilizada no Portal do [Puertos del Estado](#)).

3.1 Movimentação de Carga

A informação disponibilizada pelo *Puertos del Estado* refere uma evolução global negativa do sistema portuário de Espanha em janeiro de 2026, de -4,8%, relativamente a janeiro de 2025, mas que se pode comparar com um desempenho mais desfavorável do sistema portuário nacional, onde, conforme anteriormente referido, se constatou uma quebra de movimentação no mesmo mês, maior, concretamente de -19% (ver Quadro 15).

Quadro 15 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha (Janeiro/2026)

Sistema Portuário	Janeiro de 2026							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	2 258	-20,9%	897	-1,3%	1 447	-24,6%	4 601	-19,0%
Espanha	19 971	-8,1%	6 249	1,4%	13 700	-2,4%	39 920	-4,8%

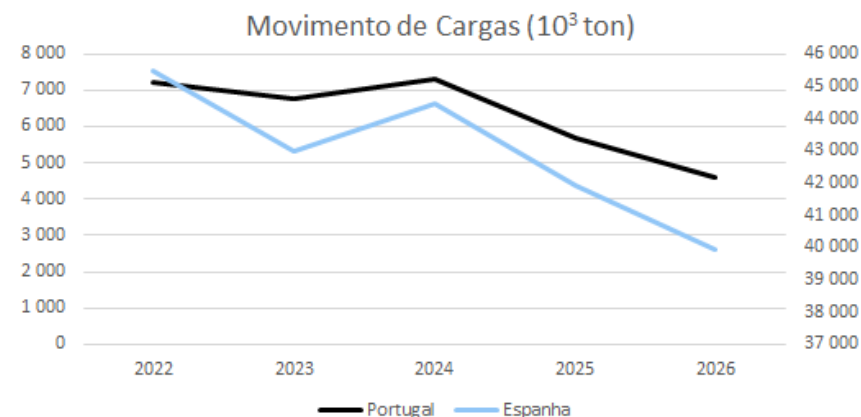
Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram neste mês 39,9 milhões de toneladas, ou seja, 8,7 vezes mais que o sistema portuário nacional (4,6 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,5 relativo à população e de 5,5 no que reporta ao Produto Interno Produto.

Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou uma quebra de -20,9%, ou seja, com um desempenho inferior ao do seu homólogo espanhol que decresceu -8,1%
- Nos Granéis Sólidos esta situação volta a repetir-se, com o desempenho de Espanha superior ao de Portugal, tomando as variações de movimentação nos dois sistemas portuários, concretamente, -1,3% (PT) e +1,4% (ES); e
- Nos Granéis Líquidos, continua a observar-se uma situação desfavorável aos portos portugueses, com o desempenho do sistema portuário nacional (-24,6%,) pior que o observado no conjunto dos portos espanhóis (-2,4%).

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – em janeiro dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol registou uma quebra de carga movimentada de -12,2% relativamente ao início do quinquénio, enquanto em Portugal essa redução foi substancialmente superior (-36%) (ver Gráfico 9).

Gráfico 9
Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos (Janeiro)



3.2 Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se também um desempenho mais favorável do sistema portuário espanhol, que, em janeiro de 2026, decresceu -4,2% em relação ao mesmo mês de 2025, totalizando 1,4 milhões de TEU, comparando-se com a quebra de -11,7% dos portos nacionais, que movimentaram 184 mil TEU no mesmo mês (ver Quadro 16).

Quadro 16 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Janeiro/2026)

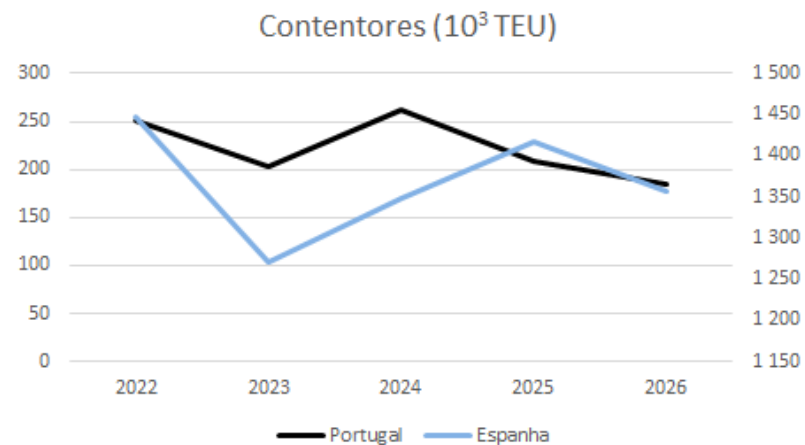
Sistema Portuário	Janeiro de 2026 mil TEU	Variação (%)
Portugal	184	-11,7%
<i>Hinterland</i>	107	-9,2%
<i>Transshipment</i>	78	-14,8%
Espanha	1 357	-4,2%
<i>Hinterland</i>	637	-4,4%
<i>Transshipment</i>	720	-4,0%

Por tipos de tráfego, pode observar-se que ambos os sistemas portuários registaram um desempenho negativo no movimento com o *hinterland*, mas com mais impacto em Portugal (Portugal: -9,2%; Espanha: -4,4%).

No caso do tráfego de *transshipment*, qualquer um dos dois sistemas portuários registou quebras, sendo, no entanto, de expressão significativamente superior no caso de Portugal (-14,8%), quando comparado com Espanha (-4%).

Se observarmos a evolução do movimento de contentores nos dois sistemas portuários no primeiro mês do ano, desde 2022, ambos perderam tráfego, contudo, de forma mais expressiva nos portos portugueses (-26,7%) que nos espanhóis (-6,2%) (ver Gráfico 10).

Gráfico 10 – Contentores movimentados (10³TEU) nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos (Janeiro)





ANEXO
DESEMPENHO
DOS MERCADOS
PORTUÁRIOS

Carga Geral	Janeiro de 2026		Variação	
	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	1 887	100,0% 41,0%	-460	-19,6%
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões	427	22,6%	-59	-12,1%
Aveiro		0,0%	0	
Figueira da Foz	3	0,1%	-10	-78,8%
Lisboa	327	17,3%	14	4,6%
Setúbal	111	5,9%	9	8,4%
Sines	1 020	54,1%	-413	-28,8%
Faro			0	
Carga Fraccionada	260	100,0% 5,6%	-127	-32,8%
Viana do Castelo	9	3,4%	-3	-23,8%
Leixões	22	8,6%	-75	-77,2%
Aveiro	106	40,9%	-9	-7,7%
Figueira da Foz	64	24,8%	-17	-20,5%
Lisboa	22	8,5%	18	481,9%
Setúbal	32	12,4%	-44	-57,6%
Sines	3	1,3%	2	164,0%
Faro		0,0%	0	
Ro-Ro	110	100,0% 2,4%	-9	-7,8%
Viana do Castelo	0	0,0%	0	
Leixões	92	83,3%	3	3,9%
Aveiro		0,0%	0	
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa	2	1,6%	0	-10,0%
Setúbal	15	13,4%	-7	-31,5%
Sines	2	1,7%	-6	-75,4%
Faro		0,0%	0	
Totais	2 258	49,1%	-596	-20,9%

Granéis Sólidos	Janeiro de 2026		Variação	
	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	110	100,0%	58	113,7%
		2,4%		
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões	47	43,0%	17	55,4%
Aveiro		0,0%	0	
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa		0,0%	0	
Setúbal	62	57,0%	41	198,0%
Sines		0,0%	0	
Faro		0,0%	0	
Carvão	0	0,0%	-36	-100,0%
Viana do Castelo			0	
Leixões			0	
Aveiro			0	
Figueira da Foz			0	
Lisboa			0	
Setúbal			-20	-100,0%
Sines			-16	-100,0%
Faro			0	
Produtos Agrícolas	362	100,0%	18	5,4%
		7,9%		
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões	36	10,1%	-11	-23,6%
Aveiro	91	25,1%	-3	-2,7%
Figueira da Foz		0,0%	-7	-100,0%
Lisboa	235	64,8%	39	19,8%
Setúbal		0,0%	0	
Sines		0,0%	0	
Faro		0,0%	0	
Outros Granéis Sólidos	425	100,0%	-53	-11,0%
		9,2%		
Viana do Castelo	4	1,0%	-24	-85,2%
Leixões	73	17,1%	-1	-0,7%
Aveiro	64	15,1%	4	6,4%
Figueira da Foz	42	10,0%	-31	-42,2%
Lisboa	93	21,8%	-4	-4,6%
Setúbal	127	30,0%	15	13,6%
Sines	22	5,1%	-12	-35,3%
Faro		0,0%	0	
Totais	897	19,5%	-12	-1,3%

Granéis Líquidos	Janeiro de 2026		Variação	
	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	479	100,0%	-231	-32,5%
		10,4%		
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões		0,0%	0	
Aveiro		0,0%	0	
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa		0,0%	0	
Setúbal		0,0%	0	
Sines	479	100,0%	-231	-32,5%
Faro		0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	700	100,0%	-101	-12,6%
		15,2%		
Viana do Castelo	3	0,4%	-1	-28,8%
Leixões	99	14,1%	2	2,4%
Aveiro	51	7,3%	-3	-5,5%
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa	85	12,2%	-1	-1,0%
Setúbal	20	2,9%	16	327,0%
Sines	442	63,1%	-114	-20,5%
Faro		0,0%	0	
Gás Liquefeito	198	100,0%	-112	-36,0%
		4,3%		
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões	10	5,2%	0	0,8%
Aveiro	6	3,0%	-6	-50,6%
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa	2	0,8%	0	1,3%
Setúbal		0,0%	0	
Sines	181	91,0%	-106	-36,9%
Faro		0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	69	100,0%	-28	-29,2%
		1,5%		
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões	1	1,1%	1	
Aveiro	38	55,1%	-18	-32,4%
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa	3	4,2%	-28	-90,7%
Setúbal	27	39,7%	17	164,7%
Sines		0,0%	0	
Faro		0,0%	0	
Totais	1 447	31,4%	-472	-24,6%



Av. António Augusto de Aguiar, 128
1050-020 Lisboa

Tel: (+351) 211 025 800
E-mail: geral@amt-autoridade.pt

www.amt-autoridade.pt