

RELATÓRIO

ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

FEVEREIRO, 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	9
2.1 Movimento Geral de Carga	10
Por Porto	13
Por Tipologia de Carga	18
Por Tipologia de Carga e Porto	23
Fluxos de Embarque e de Desembarque	26
2.2 Movimento Geral de Contentores	29
Tráfego Total (TEU)	29
Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transshipment</i> (TEU)	31
2.3 Movimento Geral de Navios	34
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	39
3.1 Movimentação de Carga	40
3.2 Tráfego de Contentores	42
ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários)	43



1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) movimentou 6,1 milhões de toneladas em fevereiro de 2026, ou seja, -16,9% que no mesmo mês do ano anterior, acumulando 10,7 milhões de toneladas de carga no primeiro bimestre, correspondendo a -17,8% (-2,3 milhões de toneladas), quando comparado com o período homólogo 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 exceções a este resultado regressivo, Aveiro e Faro (ver Quadro 1).

Deve sublinhar-se o significado limitado do nível de movimentação de apenas um bimestre no início do ano, cuja envolvente conjuntural foi caracterizada por um crescimento ainda positivo do comércio mundial de mercadorias, mas em desaceleração face ao período anterior e assente num contexto de elevada incerteza.

Apesar de ainda não refletir os agravamentos recentes do quadro geopolítico internacional, o comércio marítimo encontrava-se já influenciado por um ambiente de fragmentação e reconfiguração das cadeias de abastecimento, designadamente devido à persistência de tensões em regiões estratégicas, nomeadamente no Mar Vermelho, contribuindo para a manutenção de níveis elevados de risco, a que acresce o processo de transição energética em curso, particularmente relevante no espaço europeu.

Neste enquadramento, os sistemas portuários evidenciaram uma maior exposição à volatilidade do comércio e às disrupções logísticas, traduzida em maior irregularidade das escalas, pressão sobre a eficiência operacional e necessidade de ajustamento contínuo, efeitos esses particularmente sentidos nos portos europeus, tendo-se constatado simultaneamente na Península Ibérica, a exposição às oscilações da procura externa e a posição estratégica nas rotas atlânticas.

No sistema portuário nacional observou-se uma elevada sensibilidade às dinâmicas externas, nomeadamente aos mercados energéticos, ao comércio contentorizado e aos fluxos associados ao *hinterland*, bem como uma diferenciação crescente entre portos e segmentos de carga, refletindo a diversidade de especializações do sistema portuário.

Como assinalado, o porto mais afetado foi o de Sines, com -27,4% (-1,9 milhões de toneladas) de movimento comparativamente com o período janeiro-fevereiro de 2025, a que se seguiram os portos da Figueira da Foz (-181 mil toneladas; -57,8%), de Leixões (-167 mil toneladas; -7,8%), de Setúbal (-62 mil toneladas; -6,6%), de Lisboa (-29 mil toneladas; -1,7%) e de Viana do Castelo (-24 mil toneladas; -34,7%).

Em oposição e pela positiva, sublinha-se o crescimento no porto de Aveiro de +5% (+46 mil toneladas), sendo também de referenciar, após vários meses sem qualquer movimento, o manuseamento de 2 mil toneladas na infraestrutura portuária de Faro.

Em fevereiro, o movimento de contentores cifrou-se em 192 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), ou seja, -27,8% (-74 mil TEU) que no mesmo mês de 2025, dando origem a um movimento no primeiro bimestre de 2026 de 376 mil TEU, correspondendo a uma quebra acumulada de -20,7% (-98 mil TEU), com origem nas variações negativas, principalmente no porto de Sines (-90 mil TEU; -33,2%), mas acompanhado, em menor expressão, por Lisboa (-5 mil TEU; -7,6%) e pela Figueira da Foz (-2 mil TEU; -91,1%), e sem se registar crescimento deste tipo de tráfego nas demais infraestruturas portuárias (ver Quadro 1).

6

Em fevereiro do corrente ano registaram-se 647 escalas de navios (-14,4% que no mesmo mês de 2025), correspondendo a um acumulado no primeiro bimestre de 1 215 escalas no sistema portuário, representando -15,3% que no período homólogo do ano passado, com base na evolução negativa registada na maioria dos portos nacionais, com exceções em Aveiro, Portimão e Faro (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 Produtos Agrícolas (+91 mil toneladas; +19,9%) em Lisboa e de Carga Fracionada (+59 mil toneladas; +21,4%) no porto de Aveiro; e
- As reduções de diversas tipologias de carga no porto de Sines, concretamente da Carga Contentorizada (-1,3 milhões de toneladas; -38,5%), dos Produtos Petrolíferos (-312 mil toneladas; -23,8%), do Gás Liquefeito (-143 mil toneladas; -21,1%) e do Petróleo Bruto (-135 mil toneladas; -8,7%), a que se adicionaram as quebras de Carga Fracionada (-78 mil toneladas; -42,3%) e de Outros Granéis Sólidos (-64 mil toneladas; -29,9%) em Leixões, de Outros Granéis Sólidos (-78 mil toneladas; -60,6%) e de Carga Fracionada (-73 mil toneladas; -48,3%) na Figueira da Foz, de Carga Fracionada (-75 mil toneladas; -39,9%) em Setúbal, de Carga Contentorizada (-64 mil

toneladas; -8,2%) em Lisboa e de Produtos Agrícolas (-53 mil toneladas; -24,5%) em Aveiro.

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, no primeiro bimestre de 2026, foram desembarcadas 6,8 milhões de toneladas, que representaram 63% do tráfego total, traduzindo uma quebra de movimentação de -13,1% (-1 milhão de toneladas) relativamente ao bimestre homólogo de 2025, e embarcadas 4 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -24,7% (-1,3 milhões de toneladas).

Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol no primeiro bimestre 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 -17,8%, quando o decréscimo do homólogo espanhol se limitou a -1,2%.

No âmbito específico do movimento de contentores, também se observou um desempenho melhor do sistema portuário espanhol, que apenas registou uma redução muito ligeira da movimentação relativamente ao bimestre homólogo do ano anterior (-0,3%), que se compara com a quebra de -20,7% constatada no conjunto dos portos nacionais.

Quadro 1 - Síntese do movimento portuário em fevereiro e acumulado de 2026

Carga movimentada (10³ t)

Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	30	46	0,4%	-34,7%
Leixões	1.166	1.972	18,4%	-7,8%
Aveiro	620	977	9,1%	5,0%
Figueira da Foz	22	132	1,2%	-57,8%
Lisboa	922	1.690	15,7%	-1,7%
Setúbal	471	866	8,1%	-6,6%
Sines	2.903	5.052	47,1%	-27,4%
Faro	2	2	0,0%	
Total	6.137	10.738	100,0%	-17,8%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	2,8%	-2,7%	8,7%	7,2%	-16,9%
Acumulado	-0,7%	-4,4%	8,3%	-7,9%	-17,8%

Contentores movimentados (10³ TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Leixões	59,8	105,1	28,0%	-0,1%
Figueira da Foz		0,2	0,1%	-91,1%
Lisboa	34,7	65,5	17,4%	-7,6%
Setúbal	10,4	23,6	6,3%	-0,2%
Sines	86,6	181,4	48,3%	-33,2%
Total	191,5	375,9	100,0%	-20,7%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-2,7%	4,0%	12,4%	7,4%	-27,8%
Acumulado	-3,2%	-8,7%	20,4%	-6,9%	-20,7%

Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	18	29	2,4%	-17,1%
Leixões	153	276	22,7%	-20,7%
Aveiro	102	160	13,2%	8,1%
Figueira da Foz	6	29	2,4%	-56,7%
Lisboa	155	298	24,5%	-8,3%
Setúbal	107	208	17,1%	-15,4%
Sines	100	209	17,2%	-20,8%
Faro	2	2	0,2%	
Portimão	4	4	0,3%	300,0%
Total	647	1.215	100,0%	-15,3%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-5,0%	23,6%	-9,3%	4,6%	-14,4%
Acumulado	-6,3%	12,1%	-3,8%	-4,2%	-15,3%



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 primeiro bimestre 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.

10

2.1 Movimento Geral de Carga

Em fevereiro de 2026, o sistema portuário nacional movimentou 6,1 milhões de toneladas, ou seja, -16,9% (-1,2 milhões de toneladas) que no mesmo mês do ano anterior, acumulando 10,7 milhões de toneladas de carga no primeiro bimestre, correspondendo a -17,8% (-2,3 milhões de toneladas), relativamente ao período homólogo de 2025, em consequência de uma redução de movimento na larga maioria dos portos, mas com particular incidência no porto de Sines, sendo apenas exceções a este resultado regressivo, Aveiro e Faro (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em fevereiro e acumulado de 2026

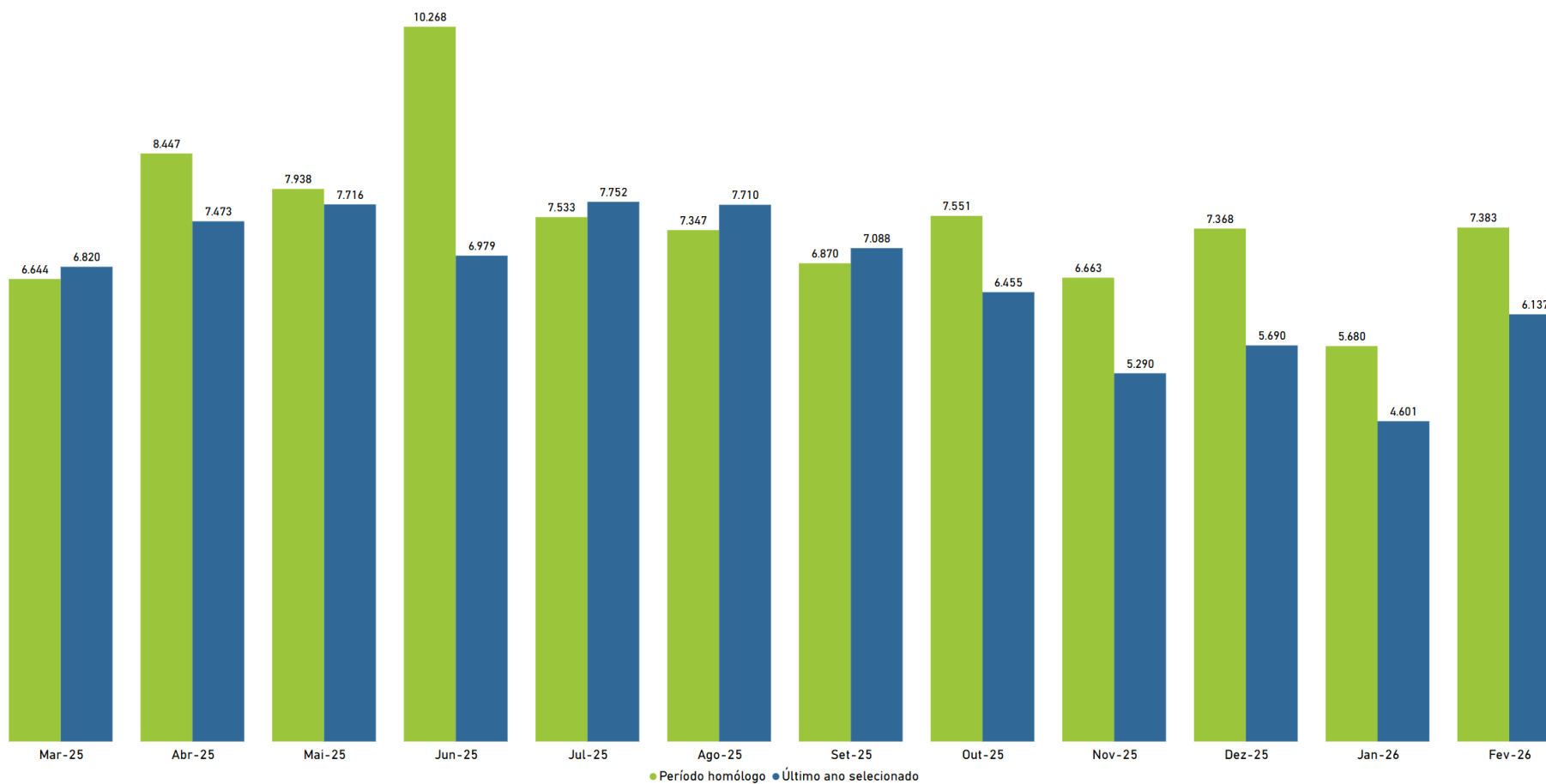
Carga movimentada (10³ t)

Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲				
Viana do Castelo	30	46	0,4%	-34,7%
Leixões	1.166	1.972	18,4%	-7,8%
Aveiro	620	977	9,1%	5,0%
Figueira da Foz	22	132	1,2%	-57,8%
Lisboa	922	1.690	15,7%	-1,7%
Setúbal	471	866	8,1%	-6,6%
Sines	2.903	5.052	47,1%	-27,4%
Faro	2	2	0,0%	
Total	6.137	10.738	100,0%	-17,8%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	2,8%	-2,7%	8,7%	7,2%	-16,9%
Acumulado	-0,7%	-4,4%	8,3%	-7,9%	-17,8%

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



Deve continuar a ser sublinhado o significado limitado do nível de movimentação de apenas um bimestre no início do ano, face à significativa volatilidade dos mercados portuários, período este com uma envolvente conjuntural caracterizada por um crescimento ainda positivo do comércio mundial de mercadorias, mas em desaceleração face ao período anterior e assente num contexto de elevada incerteza, com a procura global relativamente resiliente, condicionada por políticas monetárias ainda restritivas, persistência de pressões inflacionistas em segmentos logísticos e sinais de abrandamento em várias economias avançadas.

Em paralelo, o contexto geopolítico continuou a exercer uma influência significativa sobre o comércio marítimo, refletindo um ambiente de fragmentação e reconfiguração das cadeias de abastecimento, designadamente devido à persistência de tensões em regiões estratégicas, com particular incidência no Mar Vermelho, contribuindo para a manutenção de níveis elevados de risco, com impacto na previsibilidade das rotas, nos custos operacionais e nos tempos de trânsito. Não reflete ainda os agravamentos recentes do quadro geopolítico internacional, mantendo o enquadramento dos fatores de instabilidade identificado em relatórios anteriores.

Acréscimo a continuação do processo de transição energética e regulatória no setor marítimo, particularmente relevante no espaço europeu, exigindo a adaptação a novos requisitos ambientais, a par da crescente digitalização e automação das cadeias logísticas, reforçando a

complexidade do sistema, e com implicações ao nível dos custos de operação e das necessidades de investimento.

Neste enquadramento, os sistemas portuários evidenciaram uma maior exposição à volatilidade do comércio e às disrupções logísticas, traduzida em maior irregularidade das escalas, pressão sobre a eficiência operacional e necessidade de ajustamento contínuo, efeitos esses particularmente sentidos nos portos europeus, atendendo ao elevado grau de integração nas cadeias globais e ao contexto regulatório mais exigente.

Na Península Ibérica, a evolução refletiu simultaneamente a exposição às oscilações da procura externa e a posição estratégica nas rotas atlânticas, sendo já visíveis, no caso espanhol, sinais de comportamento diferenciado entre segmentos de tráfego, em linha com este enquadramento.

Por sua vez, no sistema portuário nacional, este contexto traduziu-se numa elevada sensibilidade às dinâmicas externas, particularmente nos portos com maior exposição às cadeias globais e ao tráfego de *transshipment*, evidenciando-se uma maior irregularidade na concretização das escalas e nos volumes movimentados. Observa-se, igualmente, uma diferenciação crescente entre portos e segmentos de carga, refletindo não só a diversidade de especializações do sistema portuário, mas também a distinta exposição aos fatores conjunturais internacionais, designadamente no que respeita aos mercados energéticos, ao comércio contentorizado e aos fluxos associados ao *hinterland*.

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário nacional no primeiro bimestre dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de decréscimo (-5,9%), influenciada pelas quebras médias de tráfego em todas as infraestruturas portuárias, com exceção de Faro, concretamente: -18,7% na Figueira da Foz, -9,1% em Sines, -4,3% em Viana do Castelo, -4% em Leixões, -1,5% em Setúbal, -0,3% em Aveiro e -0,2% em Lisboa (ver Quadro 3).

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, com uma quota de 47,1% do movimento portuário total, registou um movimento de 5,1 milhões de toneladas, representando um decréscimo considerável de tráfego (-1,9 milhões de toneladas; -27,4%), refletindo, sobretudo, o impacto significativo de condições meteorológicas adversas, marcadas por precipitação intensa, rajadas de vento e elevada agitação marítima, para além da já referida exposição deste porto às lógicas de rede e *transshipment*;
- **Leixões**, o segundo maior porto nacional, registou um movimento de 2 milhões de toneladas, configurando uma redução do tráfego de -7,8%

(-167 mil toneladas), principalmente pelas quebras constatadas nas Carga Fracionada e nos Outros Granéis Sólidos;

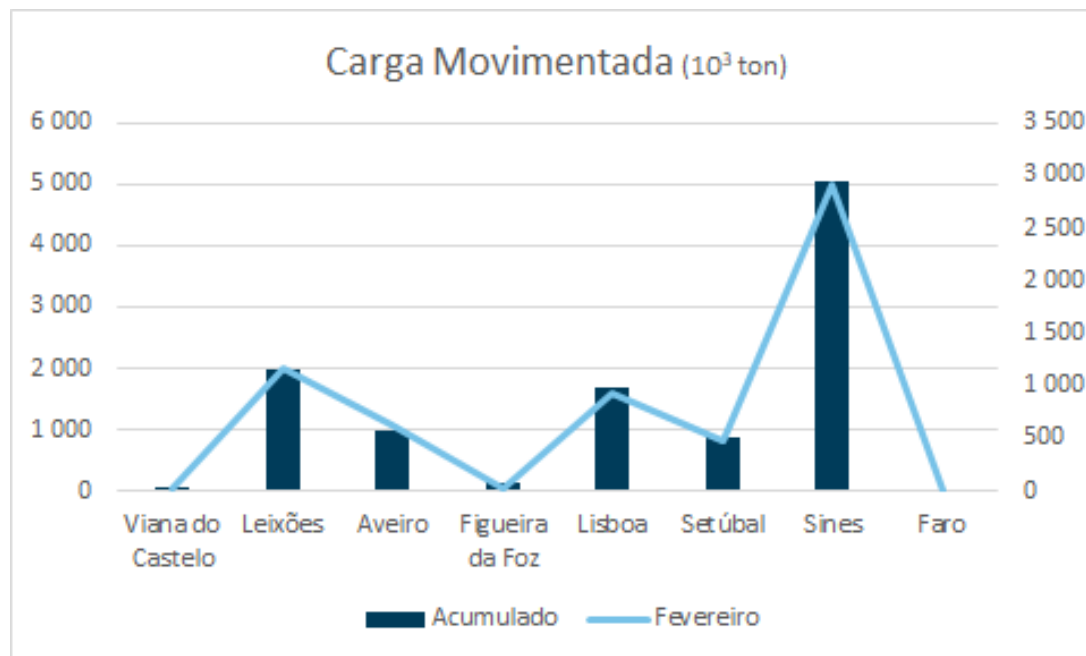
- **Lisboa**, o terceiro maior porto nacional, movimentou 1,7 milhões de toneladas, correspondendo a uma quebra de -1,7% (-29 mil toneladas), devido a condicionantes, causadas pelas intempéries, sobre a entrada de navios no porto, bem como no normal decurso das operações de carga/descarga nos cais, nomeadamente pelas fortes correntes devido a descargas de água doce no rio Tejo que levaram à impossibilidade de atracar navios por longos períodos em alguns terminais;
- **Aveiro**, manuseando 977 mil toneladas, aumentou +5% (+46mil toneladas), ultrapassando o porto de Setúbal e ascendo à quarta posição do *ranking* de movimentação de mercadorias, devido ao crescimento da Carga Geral Fracionada, com destaque para a exportação de produtos metalúrgicos, bem como dos Outros Granéis Sólidos, especificamente da importação de cimento;
- **Setúbal**, que movimentou 866 mil toneladas, registou um decréscimo de -6,6% (-62 mil toneladas), com maior significado na Carga Fracionada, particularmente no Terminal Multiusos – Zona 1 (TMS 1), mas também com redução nos Outros Granéis Sólidos, designadamente no Terminal Portuário SAPEC (TPS);

- **Figueira da Foz**, onde foram movimentadas 132 mil toneladas de carga, registou uma quebra de -57,8% (-181 mil toneladas), que afetou todos os tipos de carga, principalmente os Outros Granéis Sólidos, devido à redução de exportações de pastas químicas de madeira e de minerais não metálicos, bem como a Carga Geral Fracionada, assinalando-se ainda a ausência de tráfego de contentores no mês de fevereiro;
- **Viana do Castelo**, com um movimento de 46 mil toneladas, teve uma quebra de -34,7% (-24 mil toneladas), com principal origem nos Outros Granéis Sólidos;
- **Faro**, que não registava movimento de carga há vários meses, manuseou em fevereiro cerca de 2 mil toneladas de Carga Geral Fracionada, especificamente Alfarroba.

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

Porto	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
+ Viana do Castelo	55	63	61	70	46	0,4 %	59	-4,3 %
+ Leixões	2.327	2.308	2.155	2.139	1.972	18,4 %	2.180	-4,0 %
+ Aveiro	988	976	884	930	977	9,1 %	951	-0,3 %
+ Figueira da Foz	302	357	321	313	132	1,2 %	285	-18,7 %
+ Lisboa	1.705	1.770	1.774	1.720	1.690	15,7 %	1.732	-0,2 %
+ Setúbal	920	1.101	1.127	928	866	8,1 %	988	-1,5 %
+ Sines	7.409	6.517	7.856	6.964	5.052	47,1 %	6.760	-9,1 %
+ Faro	2	11	9		2	0,0 %	5	0,0 %
Total	13.709	13.103	14.187	13.064	10.738	100,0 %	12.960	-5,9 %

Gráfico 2 – Carga movimentada (10³ ton) por porto em fevereiro e acumulado de 2026



Quadro 4 – Carga movimentada por porto em fevereiro e acumulado de 2026

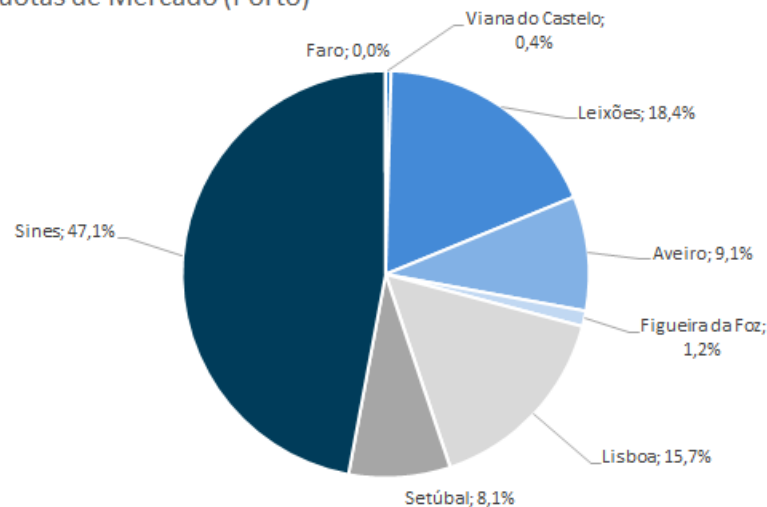
Período	Mensal				Acumulado			
Porto	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)
▲								
⊕ Viana do Castelo	30	0,5%	3 ●	12,9%	46	0,4%	-24 ●	-34,7%
⊕ Leixões	1.166	19,0%	-44 ●	-3,6%	1.972	18,4%	-167 ▼	-7,8%
⊕ Aveiro	620	10,1%	81 ●	15,0%	977	9,1%	46 ●	5,0%
⊕ Figueira da Foz	22	0,4%	-117 ▼	-83,9%	132	1,2%	-181 ▼	-57,8%
⊕ Lisboa	922	15,0%	-67 ●	-6,8%	1.690	15,7%	-29 ●	-1,7%
⊕ Setúbal	471	7,7%	-89 ●	-15,9%	866	8,1%	-62 ●	-6,6%
⊕ Sines	2.903	47,3%	-1.017 ▼	-25,9%	5.052	47,1%	-1.911 ▼	-27,4%
⊕ Faro	2	0,0%	2 ●		2	0,0%	2 ●	
Total	6.137	100,0%	-1.247 ▼	-16,9%	10.738	100,0%	-2.326 ▼	-17,8%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Sines apresenta a maior quota de mercado de movimentação de mercadorias, com 47,1%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (18,4%); Lisboa (15,7%); Aveiro (9,1%); Setúbal (8,1%); Figueira da Foz (1,2%); Viana do Castelo (0,4%); e Faro (~0%) (ver Gráfico 3).

Gráfico 3 – Quota de mercado por porto de carga movimentada (Jan-Fev/2026)

Quotas de Mercado (Porto)



Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (37,6%), os Produtos Petrolíferos (14,6%) e o Petróleo Bruto (13,1%), que representam no seu conjunto 65,3% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que, no primeiro bimestre de 2026, todas registaram variações homólogas negativas de, respetivamente, -26% (-1,4 milhões de toneladas), -16,6% (-311 mil toneladas) e -8,7% (-135 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

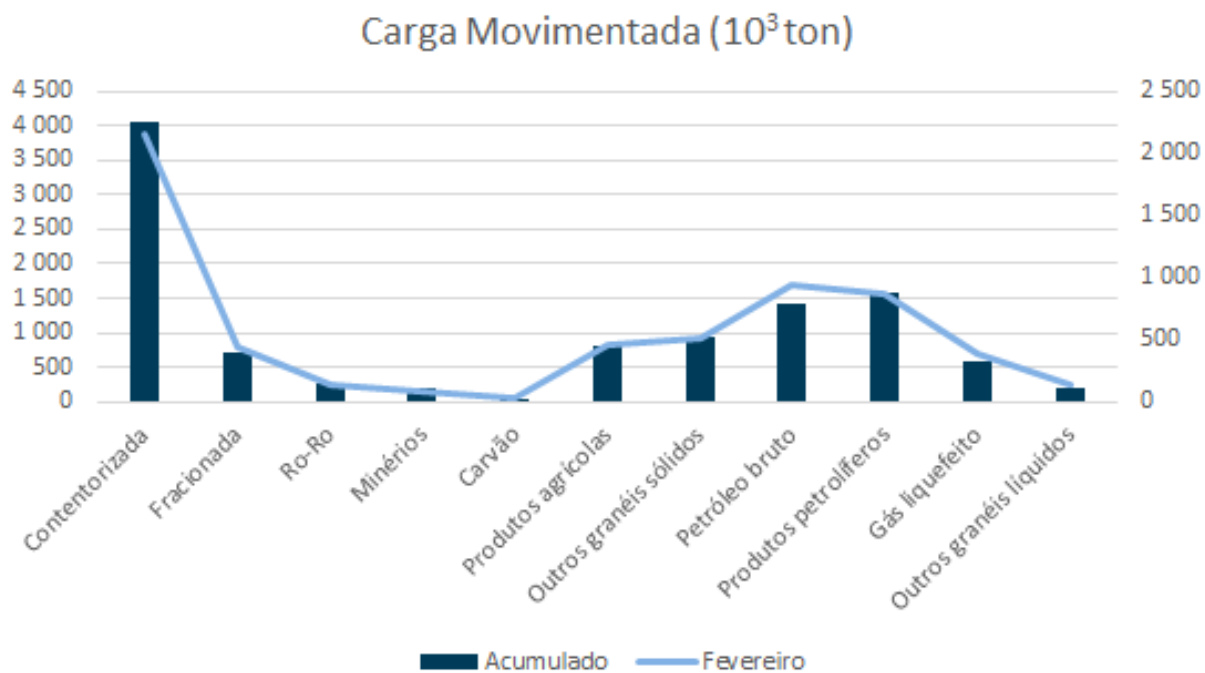
Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (8,8%), dos Produtos Agrícolas (7,6%), da Carga Fracionada (6,5%) e do Gás Liquefeito (5,4%), registando-se um crescimento de +8,5% nos Produtos Agrícolas (+64 mil toneladas) e quebras de -18,6% na Carga Fracionada (-160 mil toneladas), de -20,5% no Gás Liquefeito (-149 mil toneladas) e de -16,7% nos Outros Granéis Sólidos (-190 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 -17,4% (-53 mil toneladas);
- Nos Minérios registou-se um crescimento de +54,1% (+67 mil toneladas);
- No Carvão verificou-se uma quebra de -6,3% (-2 mil toneladas); e

- Os Outros Granéis Líquidos observaram um decréscimo de -13,9% (-34 mil toneladas).

Gráfico 4 – Carga movimentada (10³ ton) por tipologia em fevereiro e acumulado de 2026



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em fevereiro e acumulado de 2026

Período	Mensal				Acumulado			
	Valor (10 ^{^3} t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ^{^3} t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ^{^3} t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ^{^3} t)	Var. homóloga (%)
[-] Carga geral	2.732	44,5%	-1.040 ▼	-27,6%	4.989	46,5%	-1.636 ▼	-24,7%
[+] Contentorizada	2.153	35,1%	-963 ▼	-30,9%	4.040	37,6%	-1.423 ▼	-26,0%
[+] Fracionada	440	7,2%	-33 ●	-7,0%	700	6,5%	-160 ▼	-18,6%
[+] Ro-Ro	139	2,3%	-43 ●	-23,8%	249	2,3%	-53 ●	-17,4%
[-] Granéis sólidos	1.090	17,8%	-49 ●	-4,3%	1.987	18,5%	-61 ●	-3,0%
[+] Minérios	82	1,3%	9 ●	12,3%	192	1,8%	67 ●	54,1%
[+] Carvão	34	0,5%	34 ●		34	0,3%	-2 ●	-6,3%
[+] Produtos agrícolas	455	7,4%	45 ●	11,1%	817	7,6%	64 ●	8,5%
[+] Outros granéis sólidos	520	8,5%	-137 ▼	-20,8%	945	8,8%	-190 ▼	-16,7%
[-] Granéis líquidos	2.315	37,7%	-158 ▼	-6,4%	3.762	35,0%	-629 ▼	-14,3%
[+] Petróleo bruto	931	15,2%	96 ●	11,5%	1.410	13,1%	-135 ▼	-8,7%
[+] Produtos petrolíferos	863	14,1%	-210 ▼	-19,6%	1.564	14,6%	-311 ▼	-16,6%
[+] Gás liquefeito	382	6,2%	-38 ●	-9,0%	580	5,4%	-149 ▼	-20,5%
[+] Outros granéis líquidos	139	2,3%	-5 ●	-3,6%	208	1,9%	-34 ●	-13,9%
Total	6.137	100,0%	-1.247 ▼	-16,9%	10.738	100,0%	-2.326 ▼	-17,8%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte no primeiro bimestre de 2026:

- A categoria da Carga Geral totalizou 5 milhões de toneladas, tendo observado uma quebra de -24,7% (-1,6 milhões de toneladas), principalmente devido ao desempenho negativo da Carga Contentorizada, que se reduziu em -26% (-1,4 milhões de toneladas), para um total de 4 milhões de toneladas, com base, principalmente, na quebra deste tráfego no porto de Sines (-1,3 milhões de toneladas; -38,5%), mas também, em menor expressão, nos demais portos, concretamente, Lisboa (-64 mil toneladas; -8,2%), Leixões (-49 mil toneladas; -4,4%), Figueira da Foz (-14 mil toneladas; -83,4%) e Setúbal (-13 mil toneladas; -5,8%).

A Carga Fracionada também sofreu uma redução, neste caso de -18,6% (-160 mil toneladas), para um movimento de 700 mil toneladas, tendo por base as quebras observadas nos portos de Leixões (-78 mil toneladas; -42,3%), de Setúbal (-75 mil toneladas; -39,9%), da Figueira da Foz (-73 mil toneladas; -48,3%) e de Viana do Castelo (-4 mil toneladas; -14%), constatando-se, em oposição, a evolução positiva em Aveiro (+59 mil toneladas; +21,4%), Lisboa (+7 mil toneladas; +25,6%), Faro (+2 mil toneladas) e Sines (+1 mil toneladas; +46,1%).

O tráfego Ro-Ro verificou igualmente um desempenho negativo, de -17,4% (-53 mil toneladas), totalizando 249 mil toneladas, tendo por base as quebras verificadas nos portos de Leixões (-29 mil

toneladas; -13,7%), de Setúbal (-14 mil toneladas; -19%) e de Sines (-10 mil toneladas; -83,7%);

- Os Granéis Sólidos, totalizando 2 milhões de toneladas, verificaram uma redução global de -3% relativamente ao primeiro bimestre de 2025 (-61 mil toneladas), devido às quebras observadas nos Outros Granéis Sólidos e Carvão, parcialmente contrariadas pela evolução favorável constatada nos Minérios e nos Produtos Agrícolas.

Mais concretamente, a movimentação dos Outros Granéis Sólidos, totalizando 945 mil toneladas, reduziu-se em -16,7% (-190 mil toneladas), derivada das quebras nos portos da Figueira da Foz (-78 mil toneladas; -60,6%), de Leixões (-64 mil toneladas; -29,9%), de Setúbal (-38 mil toneladas; -12%), de Lisboa (-28 mil toneladas; -13,2%), de Viana do Castelo (-19 mil toneladas; -52,1%) e de Sines (-12 mil toneladas; -31,4%), sendo apenas exceção o porto de Aveiro que cresceu +29,4% (+49 mil toneladas).

No Carvão observou-se uma quebra de -6,3% (-2 mil toneladas), pela inexistência de movimentação em Sines (-100%), apesar do crescimento deste tráfego no porto de Setúbal. (+13 mil toneladas; +67%).

Os Produtos Agrícolas incrementaram +8,5% (+64 mil toneladas), para 817 mil toneladas, com base nos acréscimos constatados nos portos de Lisboa (+91 mil toneladas; +19,9%) e de Leixões (+38 mil toneladas; +52,7%), parcialmente atenuados pelas reduções observadas em

Aveiro (-53 mil toneladas; -24,5%) e na Figueira da Foz (-12 mil toneladas; -100%).

Os Minérios, com um movimento de 192 mil toneladas, também cresceram, +54,1% (+67 mil toneladas), com suporte na evolução favorável verificada nos portos de Setúbal (+46 mil toneladas; +75,6%) e de Leixões (+21 mil toneladas; +33,2%);

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, totalizando 3,8 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma quebra de -14,3% (-629 mil toneladas), observaram-se decréscimos em todas as tipologias, provindo a maior redução dos Produtos Petrolíferos, com um movimento de 1,6 milhões de toneladas e que caiu -16,6% (-311 mil toneladas), essencialmente devido ao decréscimo verificado em Sines (-312 mil toneladas; -23,8%), seguido, em menor expressão, por Lisboa (-12 mil toneladas; -6,7%), Viana do Castelo (-1 mil toneladas; -28,8%) e Leixões (-1 mil toneladas; -0,5%), sendo contrariado parcialmente pela evolução favorável em Setúbal (+12 mil toneladas; +112%) e Aveiro (+3 mil toneladas; +2,2%).

Seguiu-se o Petróleo Bruto, exclusivamente operado no porto de Sines, com 1,4 milhões de toneladas, representando uma redução de -8,7% (-135 mil toneladas).

Verificou-se igualmente a quebra do Gás Liquefeito (-149 mil toneladas; -20,5%), para um movimento de 580 mil toneladas, em consequência, essencialmente, da redução observada no porto de Sines (-143 mil

toneladas; -21,1%), apoiada por Aveiro (-4 mil toneladas; -15,1%) e Leixões (-3 mil toneladas; -10,5%);

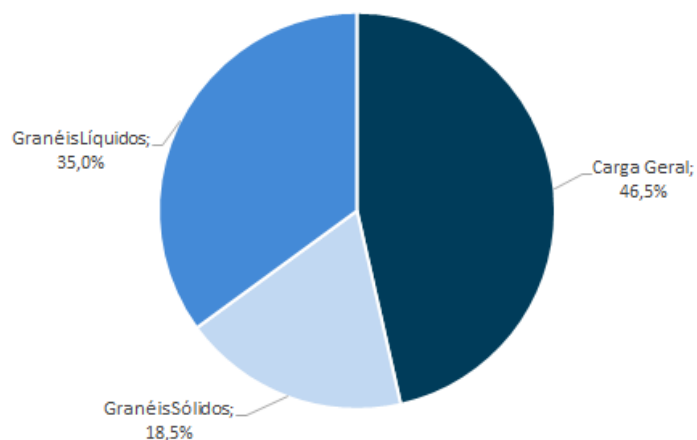
Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, movimentaram-se 208 mil toneladas (-34 mil toneladas; -13,9%), em resultado das reduções verificadas em Lisboa (-24 mil toneladas; -36,2%), Aveiro (-9 mil toneladas; -6,7%), Figueira da Foz (-4 mil toneladas; -100%), Leixões (-2 mil toneladas; -60,5%) e Sines (-2 mil toneladas; -13,1%), apenas parcialmente atenuadas pelo crescimento no porto de Setúbal (+6 mil toneladas; +21,2%).

Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 46,5% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 18,5% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 35% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

Gráfico 5 – Quota de mercado por categoria de carga (Jan-Fev/2026)

Quotas de Mercado (Carga)



Quadro 6 – Quota de mercado por porto e categoria de carga (Acumulado/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	26	0,5%	18	0,9%	3	0,1%	46	0,4%
Leixões	1 349	27,0%	343	17,3%	280	7,5%	1 972	18,4%
Aveiro	336	6,7%	379	19,1%	262	7,0%	977	9,1%
Figueira da Foz	81	1,6%	50	2,5%		0,0%	132	1,2%
Lisboa	753	15,1%	731	36,8%	206	5,5%	1 690	15,7%
Setúbal	386	7,7%	422	21,2%	58	1,6%	866	8,1%
Sines	2 057	41,2%	43	2,2%	2 952	78,5%	5 052	47,1%
Faro	2	0,0%		0,0%		0,0%	2	0,0%
Totais Categoria	4 989	46,5%	1 987	18,5%	3 762	35,0%	10 738	100,0%
		100,0%		100,0%		100,0%		

23

Considerando cada mercado como o binómio porto-tipo de carga, observaram-se crescimentos em 15 mercados, no valor global de +350 mil toneladas, a par de uma quebra em 35 mercados, representando -2,7 milhões de toneladas, originando uma redução do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o bimestre homólogo de 2025, de -2,3 milhões de toneladas, ou seja, -17,8%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Jan-Fev/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	26	-14,1%	1 349	-10,4%	336	21,4%	81	-51,7%	753	-7,0%	386	-20,8%	2 057	-38,6%	2		4 989	-24,7%
Contentorizada		-100,0%	1 058	-4,4%			3	-83,4%	713	-8,2%	215	-5,8%	2 051	-38,5%			4 040	-26,0%
Fracionada	26	-14,0%	106	-42,3%	336	21,4%	79	-48,3%	35	25,6%	112	-39,9%	3	46,1%	2		700	-18,6%
Ro-Ro	0	0,0%	184	-13,7%					4	1,8%	59	-19,0%	2	-83,7%			249	-17,4%
Granéis sólidos	18	-52,1%	343	-1,3%	379	-0,9%	50	-64,0%	731	9,3%	422	5,3%	43	-38,9%	0		1 987	-3,0%
Minérios			84	33,2%							107	75,6%					192	54,1%
Carvão											34	67,0%		-100,0%			34	-6,3%
Produtos agrícolas			110	52,7%	162	-24,5%		-100,0%	544	19,9%							817	8,5%
Outros granéis sólidos	18	-52,1%	149	-29,9%	217	29,4%	50	-60,6%	187	-13,2%	281	-12,0%	43	-21,4%			945	-16,7%
Granéis líquidos	3	-28,8%	280	-2,2%	262	-3,5%	0	-100,0%	206	-14,5%	58	46,3%	2 952	-16,7%	0		3 762	-14,3%
Petróleo bruto													1 410	-8,7%			1 410	-8,7%
Produtos petrolíferos	3	-28,8%	256	-0,5%	121	2,2%			162	-6,7%	23	112,0%	998	-23,8%			1 564	-16,6%
Gás liquefeito			22	-10,5%	20	-15,1%			3	5,7%			534	-21,1%			580	-20,5%
Outros granéis líquidos			2	-60,5%	121	-6,7%		-100,0%	41	-36,2%	35	21,2%	10	-13,1%			208	-13,9%
Total Geral	46	-34,7%	1 972	-7,8%	977	5,0%	132	-57,8%	1 690	-1,7%	866	-6,6%	5 052	-27,4%	2		10 738	-17,8%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (37,6%) e que foi operada essencialmente nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, a qual observou uma quebra de movimentação de -26% em relação ao primeiro bimestre do ano anterior, e onde se constatarem quebras de tráfego em todos os portos ativos neste mercado.

A Carga Fracionada, que representa 6,5% do movimento do sistema portuário, foi manuseada em todos os portos, tendo observado uma redução global de -18,6%, em resultado das quebras de movimentação neste tipo de carga nos portos de Leixões, de Setúbal, da Figueira da Foz e de Viana do Castelo, apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos verificados em Aveiro, Lisboa, Faro e Sines.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,3%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde caiu -13,7%, tendo igualmente sido acompanhado pelas reduções verificadas nos mercados de Setúbal e de Sines, saldando-se na globalidade este tráfego numa quebra de -17,4%.

Os Minérios, com uma expressão de 1,8% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram uma evolução positiva com origem nos mercados associados aos portos de Setúbal e de Leixões.

O Carvão, representando apenas 0,3% da carga no do sistema portuário, sofreu uma redução de -6,3%, devido à inexistência de movimentação em Sines, apesar do crescimento no porto de Setúbal

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 7,6% do tráfego total, saldaram-se em +8,5%, com suporte no crescimento registado nos portos de Lisboa e de Leixões, atenuado pelas reduções observadas em Aveiro e Figueira da Foz.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos, exceto Faro, e representando 8,8% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra de -16,7%, devido às reduções constatadas nos portos da Figueira da Foz, de Leixões, de Setúbal, de Lisboa, de Viana do Castelo e de Sines, apenas parcialmente compensadas pelo crescimento em Aveiro.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 13,1% do movimento total, registou uma quebra de -8,7%, tendo por base a redução correspondente deste tráfego no porto de Sines.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 14,6% do movimento de carga no sistema portuário, observaram um decréscimo de -16,6%, devido à redução verificada em Sines, apoiada, numa expressão mais reduzida, nos mercados associados aos portos de Lisboa, de Viana do Castelo e de Leixões, tendo-se, por sua vez, registado incrementos em Setúbal e em Aveiro.

O Gás Liquefeito, com um peso de 5,4%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão mais reduzida, em Leixões, Aveiro e Lisboa, tendo observado uma quebra de -20,5%, devido às reduções verificadas em Sines, Aveiro e Leixões.

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,9% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma quebra de -13,9%, com origem na redução deste mercado ocorrida nos portos de Lisboa, de Aveiro, da Figueira da Foz, de Leixões e de Sines, parcialmente contrariada pelo crescimento observado em Setúbal.

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

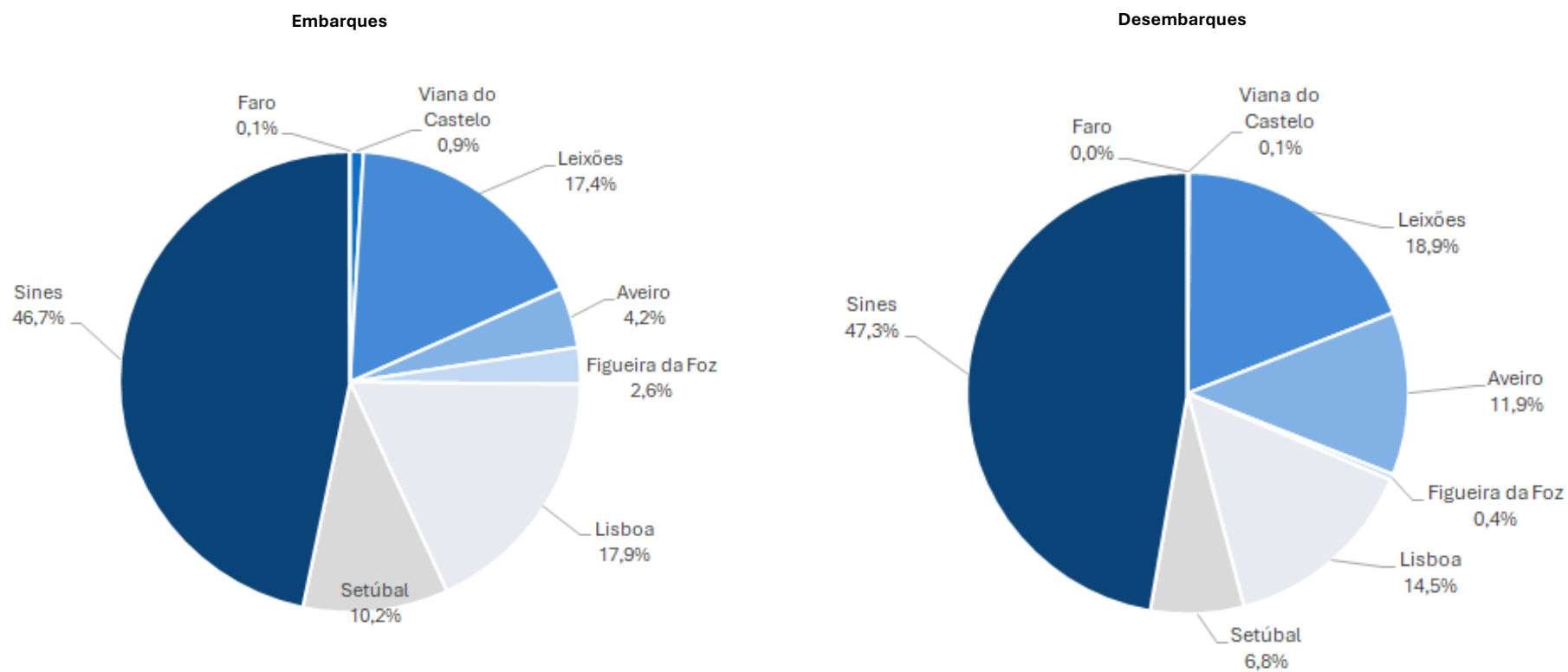
Fluxos de Embarque e Desembarque

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 no primeiro bimestre de 2026, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 63% do movimento portuário e registou um total de 6,8 milhões de toneladas, representando uma quebra de -13,1% (-1 milhão de toneladas), relativamente ao bimestre homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 4 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -24,7% (-1,3 milhões de toneladas).

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



Quadro 8 – Carga movimentada por porto e sentido (Jan-Fev/2026)

Porto \ Fluxo	Jan-Fev / 2026		Quota		Variação			
	(10 ³ ton)		(%)		Embarque		Desembarque	
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	37	9	81,1%	18,9%	9	30,8%	-33	-79,3%
Leixões	692	1 281	35,1%	64,9%	-93	-11,9%	-73	-5,4%
Aveiro	168	808	17,2%	82,8%	-44	-20,7%	90	12,6%
Figueira da Foz	102	30	77,6%	22,4%	-94	-47,8%	-87	-74,7%
Lisboa	712	978	42,1%	57,9%	-40	-5,3%	11	1,1%
Setúbal	405	461	46,8%	53,2%	-27	-6,1%	-35	-7,1%
Sines	1 853	3 199	36,7%	63,3%	-1 018	-35,4%	-894	-21,8%
Faro	2				2			
Total Geral	3 972	6 766	37,0%	63,0%	-1 304	-24,7%	-1 022	-13,1%

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 37,6%, e ainda parte da quota de 2,3% 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)

Em fevereiro, o movimento de contentores cifrou-se em 192 mil TEU, ou seja, -27,8% (-74 mil TEU) que no mesmo mês de 2025, dando origem a um movimento no primeiro bimestre de 2026 de 376 mil TEU, correspondendo a uma quebra acumulada de -20,7% (-98 mil TEU), com origem nas variações negativas, principalmente no porto de Sines (-90 mil TEU; -33,2%), mas acompanhado, em menor expressão, por Lisboa (-5 mil TEU; -7,6%) e pela Figueira da Foz (-2 mil TEU; -91,1%), e sem se registar crescimento deste tipo de tráfego nas demais infraestruturas portuárias (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Quadro 9 – Contentores movimentados em fevereiro e acumulado de 2026

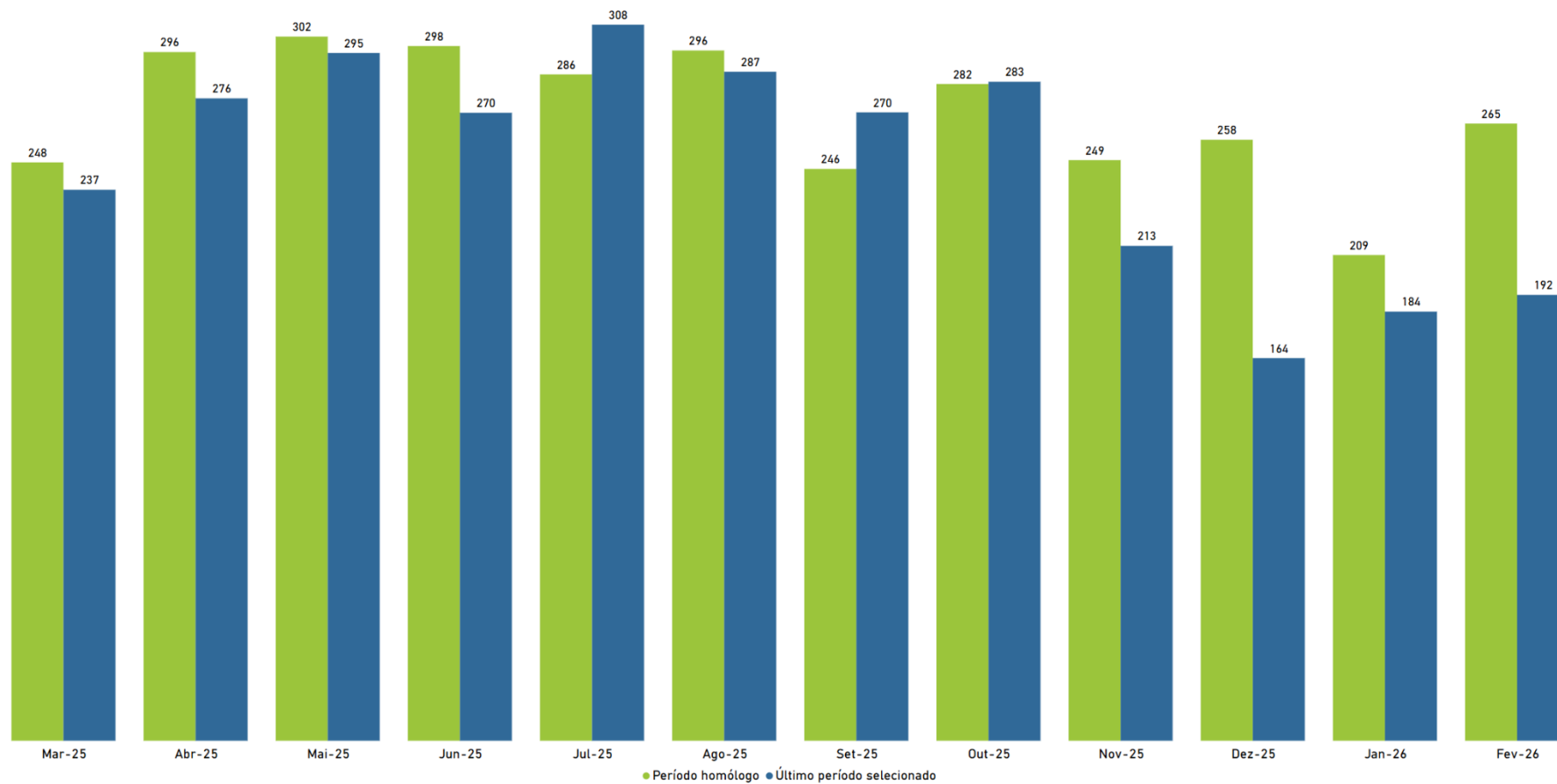
Contentores movimentados (10³ TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Leixões	59,8	105,1	28,0%	-0,1%
Figueira da Foz		0,2	0,1%	-91,1%
Lisboa	34,7	65,5	17,4%	-7,6%
Setúbal	10,4	23,6	6,3%	-0,2%
Sines	86,6	181,4	48,3%	-33,2%
Total	191,5	375,9	100,0%	-20,7%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-2,7%	4,0%	12,4%	7,4%	-27,8%
Acumulado	-3,2%	-8,7%	20,4%	-6,9%	-20,7%

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



Se analisarmos os primeiros bimestres dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período do movimento de contentores (expresso em TEU) no sistema portuário observa uma tendência de redução (-5,1%), em resultado das evoluções médias desfavoráveis nos portos da Figueira da Foz (-46,6%), de Sines (-8,8%), de Setúbal (-3,3%) e de Leixões (-1,2%), constatando-se uma tendência positiva em Lisboa (+2,1%) (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 no primeiro bimestre de 2026 com o *hinterland*, concretamente 242 mil TEU, apresentou uma proporção geral de 64,3%, sendo maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 41,1%, a que se seguiram os portos de Sines, com 25,6%, e de Lisboa, com 23,7%, depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal, com 9,5%, e, finalmente, o porto da Figueira da Foz, com uma quota residual de 0,1%.

Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 34,2%, nos demais

portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representaram mais de 85% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz.

O movimento de contentores em operações *transshipment*, cifrado em 134 mil TEU), correspondeu a 35,7% do tráfego de contentores no sistema portuário, tendo especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 65,8%, ocorrendo ainda nos portos de Lisboa, de Leixões e de Setúbal, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 12,6%, 5,4% e 2,7%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 89,1%, a que se seguem os portos de Lisboa (6,2%), de Leixões (4,2%), e de Setúbal (0,5%).

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

Porto	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Leixões	110,4	106,9	105,2	105,3	105,1	28,0%	106,6	-1,2%
Figueira da Foz	2,5	3,3	3,6	2,3	0,2	0,1%	2,4	-46,6%
Lisboa	60,2	59,6	67,0	70,9	65,5	17,4%	64,6	2,1%
Setúbal	27,1	29,6	23,2	23,7	23,6	6,3%	25,5	-3,3%
Sines	262,6	220,6	307,2	271,6	181,4	48,3%	248,7	-8,8%
Total	462,8	420,1	506,2	473,7	375,9	100,0%	447,7	-5,1%

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

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transhipment</i>				Totais mil TEU
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	
Leixões	99	94,6%	41,1%	5,0%	6	5,4%	4,2%	-46,2%	105
Figueira da Foz	0	100,0%	0,1%	-91,1%		0,0%	0,0%		0
Lisboa	57	87,4%	23,7%	-15,6%	8	12,6%	6,2%	170,7%	65
Setúbal	23	97,3%	9,5%	1,4%	1	2,7%	0,5%	-37,6%	24
Sines	62	34,2%	25,6%	-21,9%	119	65,8%	89,1%	-37,9%	181
Total Geral	242	64,3%	100,0%	-9,4%	134	35,7%	100,0%	-35,2%	376

2.3 Movimento Geral de Navios

Em fevereiro do corrente ano registaram-se 647 escalas de navios (-14,4% que no mesmo mês de 2025), correspondendo a um acumulado no primeiro bimestre de 1 215 escalas no sistema portuário, representando -15,3% que no período homólogo do ano passado, com base na evolução negativa registada na maioria dos portos nacionais, com exceções em Aveiro, Portimão e Faro (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

Analisando o primeiro bimestre dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência de redução do número de navios que escalam o sistema portuário (-3,3%), influenciada pelas quebras em todos os portos, concretamente; nos portos da Figueira da Foz, de -16,6%, de Sines, de -8,6%, de Leixões, de -5,8%, e de Setúbal, de -2,2%, parcialmente compensadas pelos incrementos médios observados em Faro e Portimão (cada um com +18,9%), Aveiro (+4,7%) e Lisboa (+1%). Por sua vez, o porto de Viana do Castelo observa uma evolução média neutra (ver Quadro 13).

Quadro 12 – Escalas de navios em fevereiro e acumulado de 2026

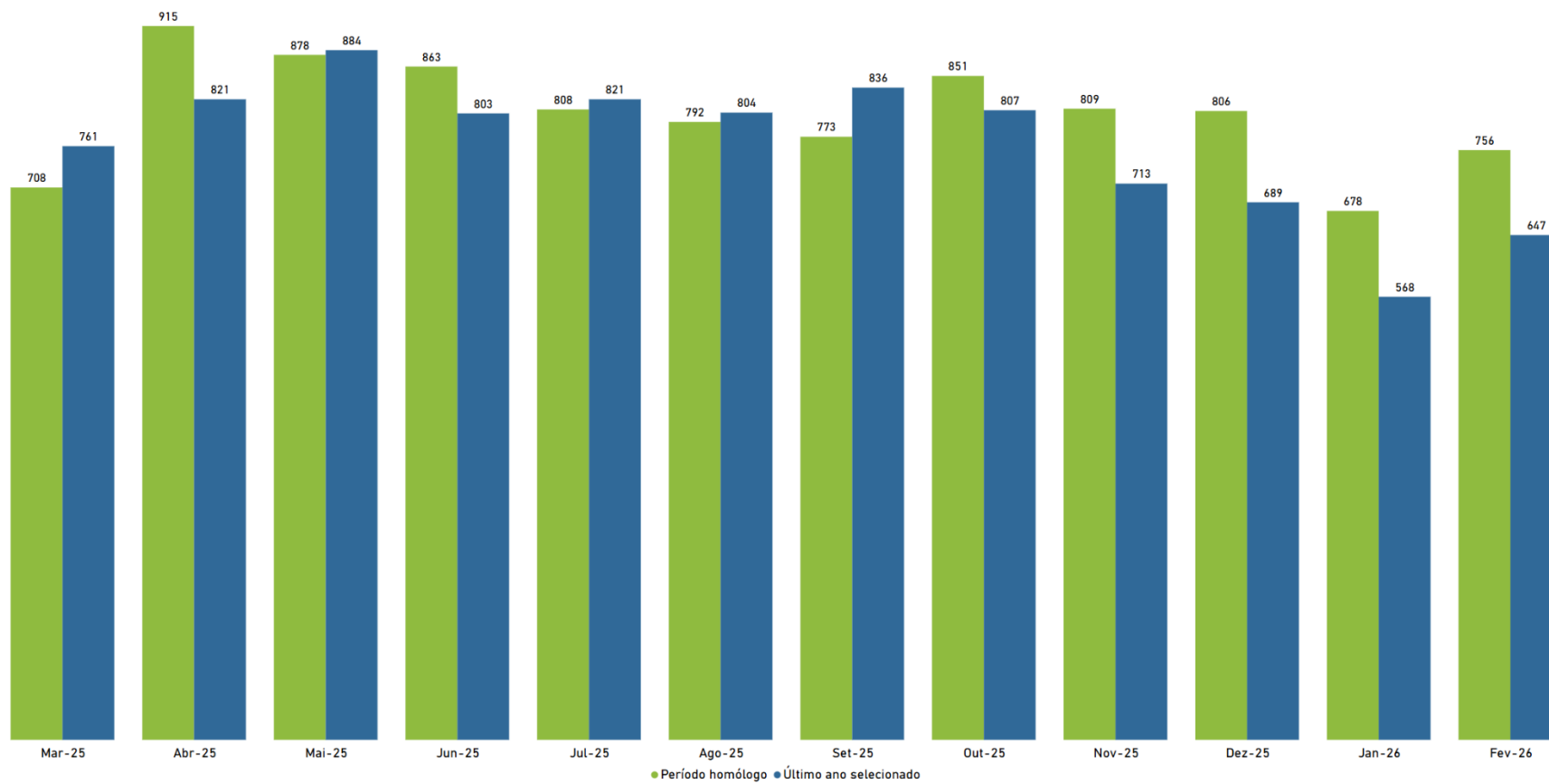
Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	18	29	2,4%	-17,1%
Leixões	153	276	22,7%	-20,7%
Aveiro	102	160	13,2%	8,1%
Figueira da Foz	6	29	2,4%	-56,7%
Lisboa	155	298	24,5%	-8,3%
Setúbal	107	208	17,1%	-15,4%
Sines	100	209	17,2%	-20,8%
Faro	2	2	0,2%	
Portimão	4	4	0,3%	300,0%
Total	647	1.215	100,0%	-15,3%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-5,0%	23,6%	-9,3%	4,6%	-14,4%
Acumulado	-6,3%	12,1%	-3,8%	-4,2%	-15,3%

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



Quadro 13 – Escalas de navios entre janeiro e fevereiro, no período 2022-2026

Porto	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲ Viana do Castelo	29	40	29	35	29	2,4 %	84	0,0 %
Leixões	350	356	348	348	276	22,7 %	826	-5,8 %
Aveiro	133	168	153	148	160	13,2 %	398	4,7 %
Figueira da Foz	60	78	64	67	29	2,4 %	133	-16,6 %
Lisboa	286	345	324	325	298	24,5 %	806	1,0 %
Setúbal	227	260	265	246	208	17,1 %	623	-2,2 %
Sines	300	306	310	264	209	17,2 %	688	-8,6 %
Faro	1	3	3		2	0,2 %	5	18,9 %
Portimão	2		1	1	4	0,3 %	5	18,9 %
Total	1.388	1.556	1.497	1.434	1.215	100,0 %	3.568	-3,3 %

O porto com maior número de escalas foi o de Lisboa, com uma quota de mercado de 24,5% e totalizando 298 escalas no primeiro bimestre de 2026, o que representou um decréscimo de tráfego de -8,3% relativamente ao mesmo período de 2025, a que se seguem Leixões e Sines, respetivamente, com 276 (-20,7%) e 209 (-20,8%) escalas e quotas de mercado, respetivamente, de 22,7% e 17,2%.

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 -22,3%, ou seja, de maior expressão que no número de escalas (-15,3%, como referido), cifrando-se em 22,8 milhões, e implicando uma redução da dimensão média de navio de -8,3% (ver Quadro 14).

Enquanto porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (44,8%), totalizando 10,2 milhões, e que observou uma contração de -24%.

Dadas a suas características, Sines apresenta a maior dimensão média de navio, com 48,9 mil, que é quase o triplo do mesmo parâmetro no porto que se lhe segue, ou seja, Lisboa, com um valor de 16,6 mil.

Assinale-se, ainda, o porto de Aveiro como sendo a única infraestrutura portuária que registou um aumento conjunto do número de escalas e de AB, enquanto que em Portimão, apesar do aumento do número de navios escalados, registou uma redução muito grande da AB.

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

Porto \ Navios	Jan - Fev / 2026			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	29	123	4,2	2,4%	0,5%	-17,1%	-38,3%	-25,5%
Leixões	276	3 384	12,3	22,7%	14,8%	-20,7%	-31,1%	-13,2%
Aveiro	160	1 008	6,3	13,2%	4,4%	8,1%	3,7%	-4,1%
Figueira da Foz	29	101	3,5	2,4%	0,4%	-56,7%	-58,7%	-4,5%
Lisboa	298	4 950	16,6	24,5%	21,7%	-8,3%	-15,5%	-7,9%
Setúbal	208	3 044	14,6	17,1%	13,3%	-15,4%	-18,2%	-3,2%
Sines	209	10 223	48,9	17,2%	44,8%	-20,8%	-24,0%	-4,0%
Portimão	4	3	0,8	0,3%	0,0%	300,0%	-93,2%	-98,3%
Faro	2	2		0,2%	0,0%			
Total Geral	1 215	22 838	18,8	100,0%	100,0%	-15,3%	-22,3%	-8,3%



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 no primeiro bimestre de 2026, de -1,2%, relativamente ao mesmo período 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 bastante mais expressiva, concretamente de -17,8% (ver Quadro 15).

Quadro 15 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha (Jan-Fev/2026)

Sistema Portuário	Jan - Fev / 2026							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	4 989	-24,7%	1 987	-3,0%	3 762	-14,3%	10 738	-17,8%
Espanha	42 049	-4,0%	12 733	-1,9%	28 810	3,6%	83 592	-1,2%

Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram neste bimestre 83,6 milhões de toneladas, ou seja, 7,8 vezes mais que o sistema portuário nacional (10,7 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 Bruto.

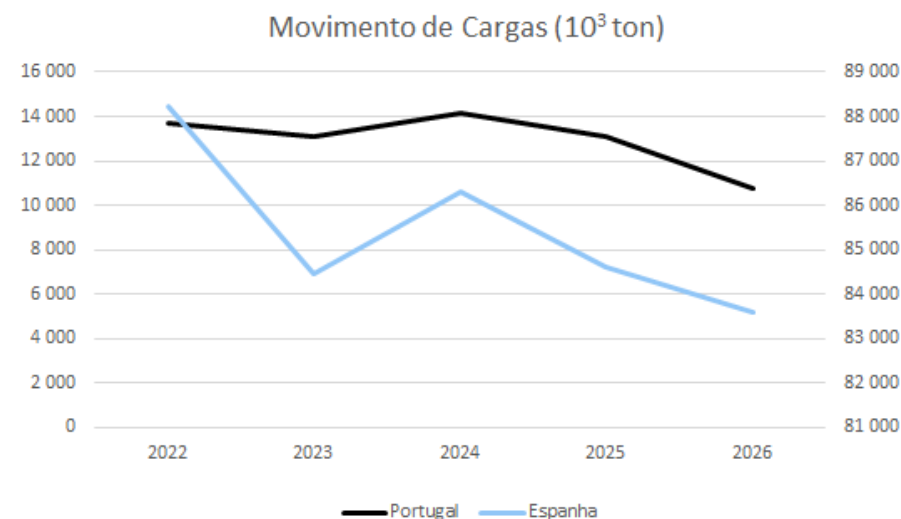
Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou uma quebra de -24,7%, ou seja, com um desempenho inferior ao do seu homólogo espanhol que decresceu -4%
- Nos Granéis Sólidos esta situação volta a repetir-se, com o desempenho de Espanha menos penalizado que o de Portugal, tomando as variações de movimentação nos dois sistemas portuários, concretamente, -3% (PT) e -1,9% (ES); e
- Nos Granéis Líquidos, continua a observar-se uma situação desfavorável aos portos portugueses, com o desempenho do sistema portuário nacional (-14,3%,) pior que o observado no conjunto dos portos espanhóis (+3,6%).

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – no primeiro bimestre dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol registou uma quebra de carga movimentada de -5,2% relativamente ao início do quinquénio,

enquanto em Portugal essa redução foi substancialmente superior (-21,7%) (ver Gráfico 9).

Gráfico 9
Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos (Jan-Fev)



3.2 Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se também um desempenho mais favorável do sistema portuário espanhol, que, no primeiro bimestre de 2026, decresceu apenas muito ligeiramente (-0,3%) em relação ao mesmo período de 2025, totalizando 2,8 milhões de TEU, comparando-se com a quebra bastante mais expressiva dos portos nacionais (-20,7%), que movimentaram 376 mil TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

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

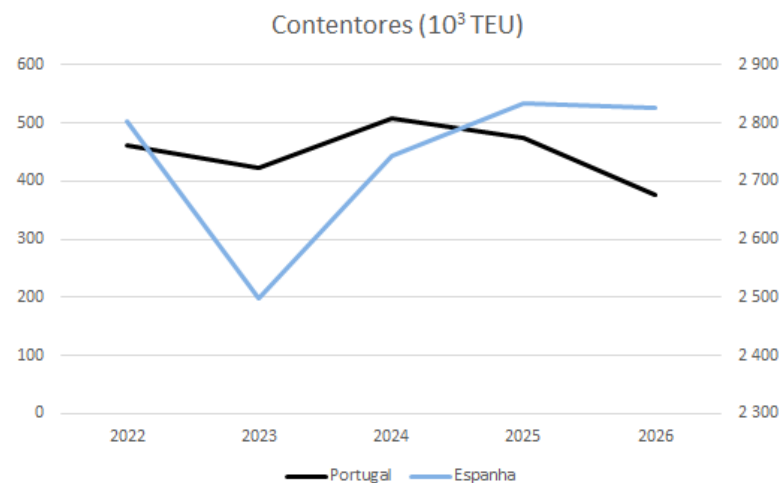
Sistema Portuário	Jan - Fev / 2026 mil TEU	Variação (%)
Portugal	376	-20,7%
<i>Hinterland</i>	242	-9,4%
<i>Transshipment</i>	134	-35,2%
Espanha	2 826	-0,3%
<i>Hinterland</i>	1 335	-3,1%
<i>Transshipment</i>	1 491	2,4%

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: -9,4%; Espanha: -3,1%).

Já no que reporta ao tráfego de *transshipment*, o conjunto dos portos espanhóis cresceu +2,4%, mantendo-se o desempenho do sistema portuário português negativo (-35,2%).

Se observarmos a evolução do movimento de contentores nos dois sistemas portuários no primeiro bimestre do ano, desde 2022, os portos espanhóis cresceram ligeiramente no seu conjunto (+0,8%), enquanto que o sistema portuário nacional perdeu -18,8% do tráfego (ver Gráfico 10).

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





ANEXO

DESEMPENHO DOS MERCADOS PORTUÁRIOS

Carga Geral	Fev.2026			Variação		Acumul. 2026		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%		
Carga Contendorizada	2 153	-963	-30,9%	4 040	100,0%	-1 423	-26,0%		
					37,6%				
Viana do Castelo			0,0%	0	0,0%	0	-100,0%		
Leixões	631	10	1,7%	1 058	26,2%	-49	-4,4%		
Aveiro		0			0,0%	0			
Figueira da Foz		-4	-100,0%	3	0,1%	-14	-83,4%		
Lisboa	386	-78	-16,8%	713	17,7%	-64	-8,2%		
Setúbal	104	-22	-17,3%	215	5,3%	-13	-5,8%		
Sines	1 031	-870	-45,8%	2 051	50,8%	-1 283	-38,5%		
Faro		0				0			
Carga Fraccionada	440	-33	-7,0%	700	100,0%	-160	-18,6%		
					6,5%				
Viana do Castelo	17	-1	-7,7%	26	3,7%	-4	-14,0%		
Leixões	84	-3	-3,0%	106	15,2%	-78	-42,3%		
Aveiro	229	68	42,2%	336	48,0%	59	21,4%		
Figueira da Foz	14	-57	-80,0%	79	11,2%	-73	-48,3%		
Lisboa	13	-11	-45,8%	35	5,1%	7	25,6%		
Setúbal	80	-31	-27,7%	112	16,0%	-75	-39,9%		
Sines		-1	-100,0%	3	0,5%	1	46,1%		
Faro	2	2		2	0,3%	2			
Ro-Ro	139	-43	-23,8%	249	100,0%	-53	-17,4%		
					2,3%				
Viana do Castelo	0	0	-32,8%	0	0,0%	0	0,0%		
Leixões	92	-33	-26,1%	184	73,9%	-29	-13,7%		
Aveiro		0			0,0%	0			
Figueira da Foz		0			0,0%	0			
Lisboa	2	0	12,8%	4	1,7%	0	1,8%		
Setúbal	44	-7	-13,8%	59	23,7%	-14	-19,0%		
Sines	0	-4	-100,0%	2	0,8%	-10	-83,7%		
Faro		0			0,0%	0			
Totais	2 732	-1 040	-27,6%	4 989	46,5%	-1 636	-24,7%		

Granéis Sólidos	Fev.2026		Variação		Acumul. 2026		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%	
Minérios	82	9	12,3%	192	100,0%	67	54,1%	
Viana do Castelo		0			0,0%	0		
Leixões	37	4	12,9%	84	44,0%	21	33,2%	
Aveiro		0			0,0%	0		
Figueira da Foz		0			0,0%	0		
Lisboa		0			0,0%	0		
Setúbal	45	5	11,8%	107	56,0%	46	75,6%	
Sines		0			0,0%	0		
Faro		0			0,0%	0		
Carvão	34	34		34	100,0%	-2	-6,3%	
Viana do Castelo		0			0,0%	0		
Leixões		0			0,0%	0		
Aveiro		0			0,0%	0		
Figueira da Foz		0			0,0%	0		
Lisboa		0			0,0%	0		
Setúbal	34	34		34	100,0%	13	67,0%	
Sines		0			0,0%	-16	-100,0%	
Faro		0			0,0%	0		
Produtos Agrícolas	455	45	11,1%	817	100,0%	64	8,5%	
Viana do Castelo		0			0,0%	0		
Leixões	74	49	201,9%	110	13,5%	38	52,7%	
Aveiro	71	-50	-41,3%	162	19,9%	-53	-24,5%	
Figueira da Foz		-5	-100,0%	0	0,0%	-12	-100,0%	
Lisboa	309	52	20,1%	544	66,6%	91	19,9%	
Setúbal		0			0,0%	0		
Sines		0			0,0%	0		
Faro		0			0,0%	0		
Outros Granéis Sólidos	520	-137	-20,8%	945	100,0%	-190	-16,7%	
Viana do Castelo	13	5	57,6%	18	1,9%	-19	-52,1%	
Leixões	76	-63	-45,3%	149	15,7%	-64	-29,9%	
Aveiro	152	45	42,4%	217	22,9%	49	29,4%	
Figueira da Foz	8	-47	-85,3%	50	5,3%	-78	-60,6%	
Lisboa	94	-24	-20,2%	187	19,8%	-28	-13,2%	
Setúbal	154	-53	-25,8%	281	29,8%	-38	-12,0%	
Sines	22	0	0,3%	43	4,6%	-12	-21,4%	
Faro		0			0,0%	0		
Totais	1 090	-49	-4,3%	1 987	18,5%	-61	-3,0%	

Granéis Líquidos	Fev.2026		Variação		Acumul. 2026		Variação	
	mil ton	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	931	96	11,5%		1 410	100,0%	-135	-8,7%
						13,1%		
Viana do Castelo		0				0,0%	0	
Leixões		0				0,0%	0	
Aveiro		0				0,0%	0	
Figueira da Foz		0				0,0%	0	
Lisboa		0				0,0%	0	
Setúbal		0				0,0%	0	
Sines	931	96	11,5%		1 410	100,0%	-135	-8,7%
Faro		0				0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	863	-210	-19,6%		1 564	100,0%	-311	-16,6%
						14,6%		
Viana do Castelo		0			3	0,2%	-1	-28,8%
Leixões	158	-4	-2,3%		256	16,4%	-1	-0,5%
Aveiro	70	6	8,6%		121	7,8%	3	2,2%
Figueira da Foz		0				0,0%	0	
Lisboa	77	-11	-12,4%		162	10,3%	-12	-6,7%
Setúbal	3	-3	-51,1%		23	1,5%	12	112,0%
Sines	556	-198	-26,3%		998	63,8%	-312	-23,8%
Faro		0				0,0%	0	
Gás Liquefeito	382	-38	-9,0%		580	100,0%	-149	-20,5%
						5,4%		
Viana do Castelo		0				0,0%	0	
Leixões	12	-3	-18,2%		22	3,9%	-3	-10,5%
Aveiro	14	2	20,7%		20	3,5%	-4	-15,1%
Figueira da Foz		0				0,0%	0	
Lisboa	2	0	10,3%		3	0,6%	0	5,7%
Setúbal		0				0,0%	0	
Sines	354	-38	-9,6%		534	92,1%	-143	-21,1%
Faro		0				0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	139	-5	-3,6%		208	100,0%	-34	-13,9%
						1,9%		
Viana do Castelo		0				0,0%	0	
Leixões	1	-3	-79,2%		2	0,8%	-2	-60,5%
Aveiro	82	10	13,4%		121	57,8%	-9	-6,7%
Figueira da Foz		-4	-100,0%			0,0%	-4	-100,0%
Lisboa	39	5	13,3%		41	19,9%	-24	-36,2%
Setúbal	8	-11	-59,4%		35	16,8%	6	21,2%
Sines	10	-2	-13,1%		10	4,8%	-2	-13,1%
Faro		0				0,0%	0	
Totais	2 315	-158	-6,4%		3 762	35,0%	-629	-14,3%



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

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

www.amt-autoridade.pt