

RELATÓRIO

ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

ABRIL, 2026

www.amt-autoridade.pt

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 7,8 milhões de toneladas em abril de 2026, ou seja, +4% que no mesmo mês do ano anterior, acumulando 26,3 milhões de toneladas de carga no primeiro quadrimestre, reduzindo a perda acumulada de carga para -3,9% (-1,1 milhões de toneladas), sendo que entre janeiro e março era de -6,9% (-1,4 milhões de toneladas) (ver Quadro 1).

O período janeiro-abril de 2026 ficou marcado por um contexto internacional de elevada instabilidade geopolítica, desaceleração do comércio mundial e agravamento das pressões sobre os custos energéticos e logísticos. A escalada militar envolvendo os Estados Unidos da América, Israel e o Irão consolidou-se como um fator crítico de perturbação das cadeias marítimas globais, particularmente devido à relevância estratégica do Estreito de *Ormuz* para os fluxos internacionais de petróleo, gás natural liquefeito e outras matérias-primas energéticas.

Esta situação veio acrescer às perturbações já existentes no Mar Vermelho e no Estreito de *Babel-Mandeb*, mantendo-se os desvios de navegação pelo Cabo da Boa Esperança, o aumento dos tempos de trânsito e níveis elevados de volatilidade nos mercados de frete, combustíveis e seguros marítimos.

As cadeias logísticas internacionais permaneceram sujeitas a elevados níveis de imprevisibilidade operacional, reforçando preocupações relacionadas com segurança energética, resiliência logística e reorganização parcial dos fluxos marítimos internacionais, num contexto de crescente fragmentação geoeconómica e de reforço dos riscos associados ao comércio global. Paralelamente, persistiram tensões comerciais e tarifárias e riscos de redireccionamento de fluxos, com potenciais impactos sobre a competitividade industrial, os padrões do comércio internacional e a procura dirigida aos portos.

No plano macroeconómico, observou-se uma correção em baixa das perspetivas para o comércio internacional, acompanhada de

agravamento dos riscos inflacionistas associados aos mercados energéticos. Neste contexto, o Banco de Portugal reviu em baixa as projeções de crescimento económico para 2026 e em alta a inflação, refletindo o impacto do contexto externo, da evolução dos preços da energia e do abrandamento do comércio mundial. Paralelamente, prosseguiram tendências estruturais associadas à transição energética e digital, ao reforço das exigências de descarbonização do transporte marítimo e dos portos e à crescente relevância da resiliência das cadeias logísticas e dos corredores estratégicos de transporte.

Ao nível europeu, manteve-se uma evolução portuária heterogénea, particularmente nos segmentos associados à carga contentorizada e aos granéis energéticos, refletindo os efeitos da atual conjuntura geopolítica e logística internacional. No contexto peninsular, a concorrência entre sistemas portuários continua particularmente relevante nos segmentos da carga contentorizada, granéis líquidos energéticos e *hinterland* logístico, sugerindo a evolução observada em Espanha uma resiliência

relativa superior à registada nos portos nacionais nos primeiros meses do ano. Neste enquadramento, os resultados do sistema portuário português refletem, em diferentes graus, os efeitos da atual conjuntura internacional, europeia e ibérica, designadamente ao nível da volatilidade dos fluxos marítimos, da evolução da procura externa, dos mercados energéticos e da reorganização parcial dos serviços marítimos internacionais.

Neste contexto, o porto de Sines foi o que mais contribuiu para a quebra acumulada (-1,5 milhões de toneladas; -10%), tendo igualmente contribuído os portos da Figueira da Foz (-183 mil toneladas; -29,9%) e de Viana do Castelo (-38 mil toneladas; -31,5%).

Em oposição e pela positiva, sublinha-se o crescimento nos portos de Lisboa (+286 mil toneladas; +8,1%), de Aveiro (+220 mil toneladas; +11,4%), de Setúbal (+85 mil toneladas; +4,3%) e de Leixões (+25 mil toneladas; +0,5%).

Em abril, o movimento de contentores cifrou-se em 279 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), ou seja, +1,3% (+3 mil TEU) que no mesmo mês de 2025, dando origem a um movimento no primeiro quadrimestre de 2026 de 935 mil TEU, correspondendo a uma quebra acumulada de -5,2%, mas mantendo uma tendência de recuperação já constatada no mês anterior (ver Quadro 1).

A perda de tráfego acumulado teve essencialmente origem no porto de Sines (-70 mil TEU; -12,5%), tendo ainda contribuído para esta quebra a Figueira da Foz (-3 mil TEU; -83,6%).

Sublinha-se, por sua vez, o crescimento deste tráfego verificada nos portos de Leixões (+17 mil TEU; +7,6%), de Lisboa (+3 mil TEU; +1,9%) e de Setúbal (+2 mil TEU; +3,3%).

Em abril do corrente ano registaram-se 851 escalas de navios (+3,7% que no mesmo mês de 2025), correspondendo a um acumulado no primeiro quadrimestre de 2 903 escalas no sistema portuário, representando -3,7% 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).

Representa também uma tendência de recuperação, na mesma linha do que já foi observado nos movimentos de carga e de contentores.

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 Produtos Agrícolas (+330 mil toneladas; +34,7%) em Lisboa, e de Outros Granéis Sólidos (+213 mil toneladas; +55,3%) e de Produtos Petrolíferos (+81 mil toneladas; +36,2%) no porto de Aveiro, bem como de Carga Contentorizada (+97 mil toneladas; +4,2%) no porto de Leixões e de Minérios (+84 mil toneladas; +57,7%) no porto de Setúbal; e

- As reduções de diversas tipologias de carga no porto de Sines, concretamente da Carga Contentorizada (-954 mil toneladas; -13,8%), dos Produtos Petrolíferos (-257 mil toneladas; -8,9%), do Petróleo Bruto (-170 mil toneladas; -5,1%) e do Gás Liquefeito (-100 mil toneladas; -7,5%), a que se adicionaram as quebras de Produtos Agrícolas (-158 mil toneladas; -35,2%) em Aveiro e de Carga Fracionada (-95 mil toneladas; -28,9%) na Figueira da Foz.

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 quadrimestre de 2026, foram desembarcadas 16 milhões de toneladas, que representaram 60,9% do tráfego total, traduzindo uma quebra de movimentação de -1,5% (-238 mil toneladas) relativamente ao quadrimestre homólogo de 2025, e embarcadas 10,3 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -7,5% (-831 mil toneladas).

Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol no primeiro quadrimestre 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 -3,9%, quando o decréscimo do homólogo espanhol se limitou a -0,3%.

No âmbito específico do movimento de contentores, também se observou um desempenho melhor do sistema portuário espanhol, que registou um crescimento de +4,2% da movimentação relativamente ao quadrimestre homólogo do ano anterior, que se compara com a quebra de -5,2% constatada no conjunto dos portos nacionais.

Quadro 1 - Síntese do movimento portuário em abril 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	19	84	0,3%	-31,5%
Leixões	1.293	4.569	17,4%	0,5%
Aveiro	528	2.145	8,2%	11,4%
Figueira da Foz	208	428	1,6%	-29,9%
Lisboa	1.201	3.821	14,5%	8,1%
Setúbal	498	2.069	7,9%	4,3%
Sines	4.024	13.170	50,1%	-10,0%
Faro		2	0,0%	0,0%
Total	7.772	26.288	100,0%	-3,9%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-4,1%	13,8%	8,2%	-11,5%	4,0%
Acumulado	-2,1%	-0,8%	5,5%	-6,6%	-3,9%

Contentores movimentados (10³ TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲				
Leixões	65,2	240,5	25,7%	7,6%
Aveiro				-100,0%
Figueira da Foz	0,3	0,6	0,1%	-83,6%
Lisboa	43,1	151,6	16,2%	1,9%
Setúbal	12,7	50,4	5,4%	3,3%
Sines	158,1	491,6	52,6%	-12,5%
Total	279,4	934,8	100,0%	-5,2%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	1,5%	-2,3%	17,7%	-6,7%	1,3%
Acumulado	-1,0%	-7,6%	15,6%	-6,3%	-5,2%

Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲				
Viana do Castelo	17	72	2,5%	-5,3%
Leixões	202	677	23,3%	-5,6%
Aveiro	79	350	12,1%	13,6%
Figueira da Foz	42	91	3,1%	-34,1%
Lisboa	221	700	24,1%	-1,7%
Setúbal	119	463	15,9%	-9,6%
Sines	156	521	17,9%	-2,3%
Faro	1	5	0,2%	400,0%
Portimão	14	24	0,8%	26,3%
Total	851	2.903	100,0%	-3,7%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-2,7%	15,8%	0,9%	-10,3%	3,7%
Acumulado	-2,9%	7,0%	-3,4%	-3,3%	-3,7%



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 quadrimestre 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 abril de 2026, o sistema portuário comercial do continente movimentou 7,8 milhões de toneladas, ou seja, +4% que no mesmo mês do ano anterior, acumulando 26,3 milhões de toneladas de carga no primeiro quadrimestre, reduzindo a perda acumulada de carga para -3,9% (-1,1 milhões de toneladas), sendo que entre janeiro e março era de -6,9% (-1,4 milhões de toneladas) (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

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

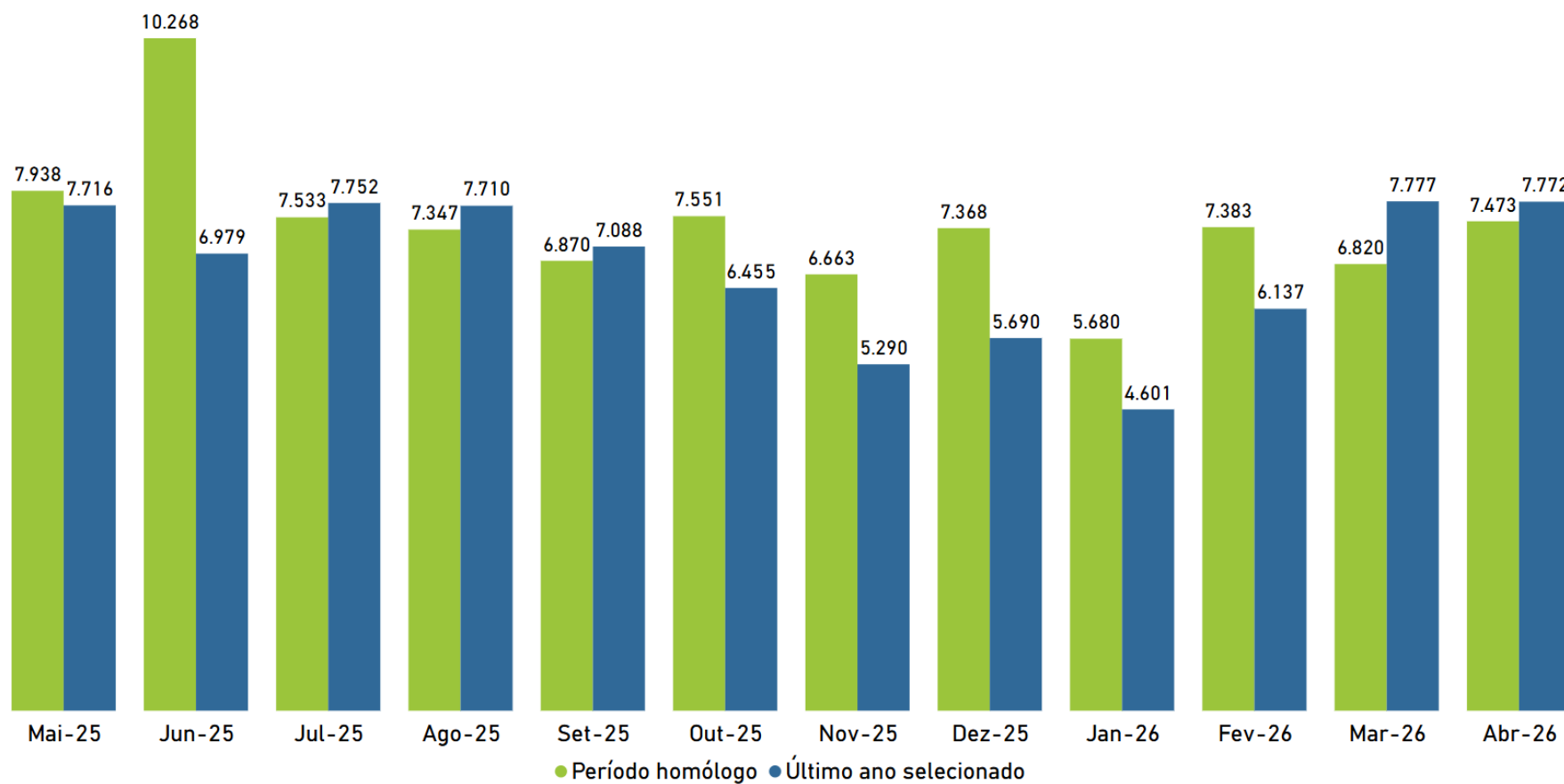
Carga movimentada (10³ t)

Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Viana do Castelo	19	84	0,3%	-31,5%
Leixões	1.293	4.569	17,4%	0,5%
Aveiro	528	2.145	8,2%	11,4%
Figueira da Foz	208	428	1,6%	-29,9%
Lisboa	1.201	3.821	14,5%	8,1%
Setúbal	498	2.069	7,9%	4,3%
Sines	4.024	13.170	50,1%	-10,0%
Faro		2	0,0%	0,0%
Total	7.772	26.288	100,0%	-3,9%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-4,1%	13,8%	8,2%	-11,5%	4,0%
Acumulado	-2,1%	-0,8%	5,5%	-6,6%	-3,9%

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



No período janeiro-abril de 2026, o enquadramento internacional manteve-se marcado por elevada incerteza geopolítica, desaceleração do comércio mundial e pressão acrescida sobre os custos energéticos e logísticos, num contexto em que a escalada militar envolvendo os Estados Unidos da América, Israel e o Irão, iniciada no final de fevereiro, se consolidou como fator crítico de perturbação das cadeias marítimas globais. A relevância estratégica do Estreito de *Ormuz*, por onde transita uma parcela muito significativa do comércio marítimo mundial de petróleo, gás natural liquefeito e outras matérias-primas energéticas, conferiu a este foco de tensão um impacto particularmente sensível sobre a segurança energética, os mercados de frete, os seguros marítimos e a previsibilidade das cadeias de abastecimento.

12

Este novo fator de perturbação veio acrescer à instabilidade já observada no Mar Vermelho e no Estreito de *Bab el-Mandeb*, mantendo-se os desvios de navegação pelo Cabo da Boa Esperança, com impactos ao nível dos tempos de trânsito, absorção de capacidade efetiva da frota, irregularidade das escalas e aumento dos custos operacionais. Durante o período em análise, os riscos associados ao Médio Oriente deixaram de constituir apenas um cenário potencial, passando a refletir-se de forma mais direta nas decisões de armadores, seguradoras, carregadores e operadores logísticos, em particular nos tráfegos energéticos, nas ligações Ásia-Europa e nos fluxos com maior exposição aos grandes corredores marítimos intercontinentais.

As cadeias logísticas internacionais permaneceram, assim, sujeitas a níveis elevados de imprevisibilidade operacional, reforçando as preocupações relacionadas com segurança energética, resiliência logística e reorganização parcial dos fluxos marítimos internacionais, num quadro de crescente fragmentação geoeconómica e de reforço dos riscos associados ao comércio global. A evolução recente confirmou igualmente a persistência de tensões comerciais e tarifárias, bem como riscos de redireccionamento de fluxos, com potenciais efeitos sobre a composição das importações europeias, a competitividade industrial e os padrões de procura dirigidos aos portos.

No plano macroeconómico, observou-se uma correção em baixa das perspetivas para o comércio internacional, bem como um agravamento dos riscos inflacionistas associados aos mercados energéticos. Neste contexto, o Banco de Portugal reviu em baixa as projeções de crescimento económico para 2026 e em alta a inflação, refletindo o impacto do contexto externo, da evolução dos preços da energia e do abrandamento do comércio mundial. Também, as principais instituições internacionais, passaram a enquadrar a guerra no Médio Oriente como fator central de incerteza para o crescimento, a inflação, as condições financeiras e o comércio global.

Paralelamente, prosseguiram tendências estruturais já identificadas em análises anteriores, designadamente a aceleração da transição energética e digital, o reforço das exigências de descarbonização do transporte

marítimo e dos portos, e a crescente relevância da resiliência das cadeias logísticas e dos corredores estratégicos de transporte.

Ao nível europeu, os indicadores disponíveis continuam a apontar para uma evolução portuária heterogénea, mantendo-se alguma volatilidade nos segmentos associados à carga contentorizada e aos granéis energéticos, bem como refletindo os efeitos de um menor dinamismo das exportações europeias, perturbações operacionais e efeitos da conjuntura geopolítica e logística internacional.

No contexto peninsular, a concorrência entre sistemas portuários é particularmente relevante nos segmentos da carga contentorizada, granéis líquidos energéticos e *hinterland* logístico. A evolução observada em Espanha no período janeiro-abril sugere uma resiliência relativa superior à registada nos portos nacionais nos primeiros meses do ano, com o sistema espanhol a apresentar uma variação global praticamente estabilizada, ligeiramente negativa, mas com crescimento nos granéis líquidos e no movimento de contentores, apesar de comportamentos diferenciados entre autoridades portuárias e segmentos de mercado.

Os resultados do sistema portuário português relativos ao período janeiro-abril de 2026 refletem, em diferentes graus, os efeitos da atual conjuntura internacional, designadamente ao nível da volatilidade dos fluxos marítimos, da evolução da procura externa, dos mercados energéticos e da reorganização parcial dos serviços marítimos internacionais.

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário nacional no primeiro quadrimestre dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de decréscimo (-1,6%), influenciada pelas quebras médias de tráfego na maioria da infraestruturas portuárias, concretamente: -39,2% em Faro, -9,9% na Figueira da Foz, -6,5% em Viana do Castelo, -3,2% em Sines, -1,9% em Leixões e -0,1% em Setúbal. Em oposição, foram registadas evoluções médias positivas em Aveiro (+4,7%) e Lisboa (+3,1%) (ver Quadro 3).

Por Porto

Sem prejuízo das limitações de interpretação decorrentes da sazonalidade dos mercados portuários, observou-se o seguinte desempenho por porto (ver Gráfico 2 e Quadro 4):

- **Sines**, que é o principal porto nacional em termos de movimentação de carga e retomando a sua quota maioritária absoluta (50,1%) do movimento portuário total, registou um movimento de 13,2 milhões de toneladas, representando ainda um decréscimo expressivo de tráfego (-1,5 milhões de toneladas; -10%). O resultado ocorreu num contexto internacional desfavorável, mantendo, contudo, a tendência de recuperação já observada em março, assinalando-se abril como o mês de maior movimentação de contentores até ao momento neste porto;

- **Leixões**, o segundo maior porto nacional, registou um movimento de 4,6 milhões de toneladas, configurando um ligeiro incremento de carga (+25 mil toneladas; +0,5%), principalmente com origem no crescimento, em primeira linha, da Carga Contentorizada, seguindo-se os Minérios e os Produtos Agrícolas ;
- **Lisboa**, o terceiro maior porto nacional, movimentou 3,8 milhões de toneladas, correspondendo a um crescimento de +8,1% (+286 mil toneladas), essencialmente suportado no incremento de movimentação de Produtos Agrícolas;
- **Aveiro**, manuseando 2,1 milhões de toneladas, registou um aumento de +11,4% (+220 mil toneladas), mantendo-se na quarta posição do *ranking* de movimentação de mercadorias, devido ao crescimento dos tráfegos de embarque e de desembarque, com maior contributo deste último, sendo de destacar, ao nível das tipologias de carga, o particular crescimento dos Outros Granéis Sólidos;
- **Setúbal**, que movimentou quase 2,1 milhões de toneladas, registou um crescimento de +4,3% (+85 mil toneladas), suportado no crescimento das cargas a granel, com maior expressão nos Minérios, parcialmente mitigado pela redução constatada na Carga Fracionada;
- **Figueira da Foz**, onde foram movimentadas 428 mil toneladas de carga, registou uma quebra de -29,9% (-183 mil toneladas), que afetou todos os tipos de carga, principalmente a Carga Geral Fracionada e os Granéis

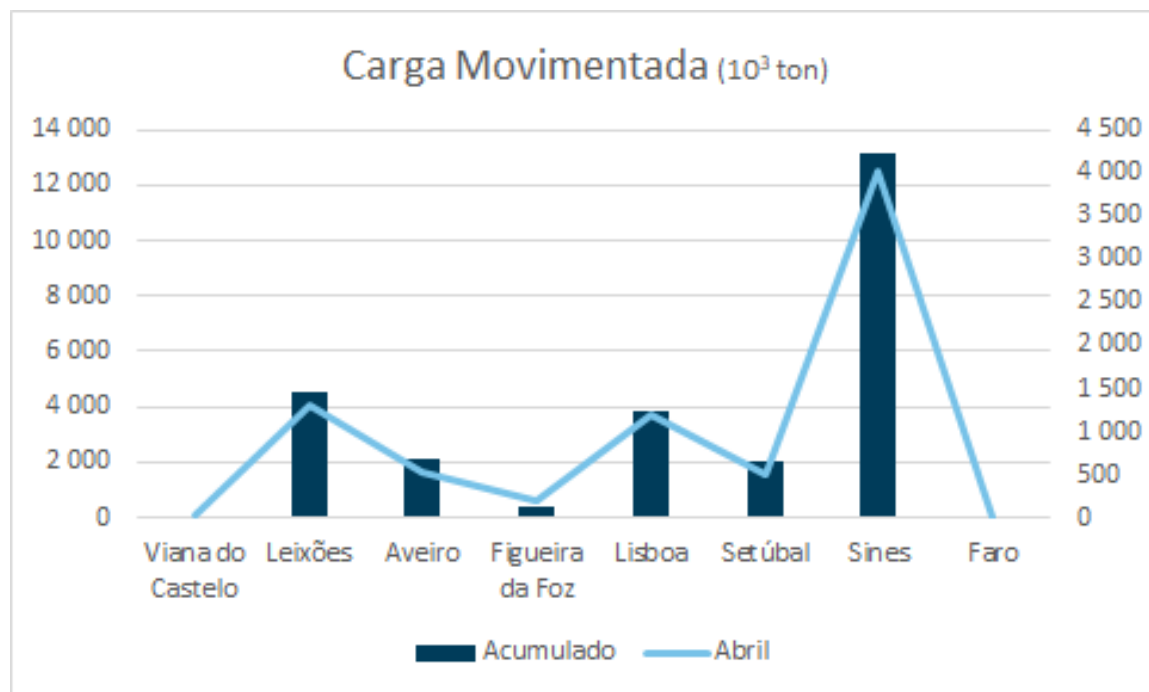
Sólidos, contudo, sendo o mês de abril o de maior movimentação neste porto até ao momento no corrente ano;

- **Viana do Castelo**, com um movimento de 84 mil toneladas, teve uma quebra de -31,5% (-38 mil toneladas), com principal origem nos Outros Granéis Sólidos;
- **Faro**, sem registo de movimento em abril, manteve a movimentação de 2 mil toneladas de Carga Geral Fracionada.

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

Porto	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (%) do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
+ Viana do Castelo	109	123	108	122	84	0,3 %	109	-6,5 %
+ Leixões	4.939	4.843	4.580	4.544	4.569	17,4 %	4.695	-1,9 %
+ Aveiro	1.783	1.969	1.899	1.925	2.145	8,2 %	1.944	4,7 %
+ Figueira da Foz	651	680	703	611	428	1,6 %	615	-9,9 %
+ Lisboa	3.379	4.124	3.565	3.535	3.821	14,5 %	3.685	3,1 %
+ Setúbal	2.081	2.264	2.167	1.984	2.069	7,9 %	2.113	-0,1 %
+ Sines	15.026	13.721	16.238	14.633	13.170	50,1 %	14.557	-3,2 %
+ Faro	17	28	18	2	2	0,0 %	13	-39,2 %
Total	27.984	27.751	29.278	27.357	26.288	100,0 %	27.732	-1,6 %

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



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

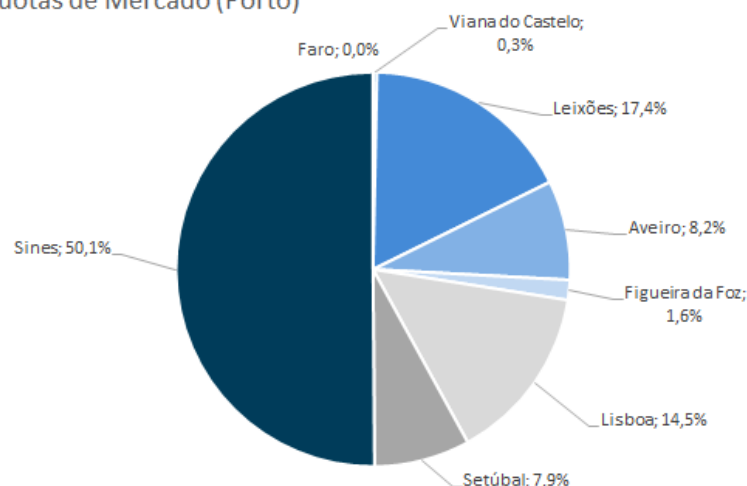
Período	Mensal				Acumulado			
Porto	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)
▲								
+ Viana do Castelo	19	0,3%	-11 ●	-36,8%	84	0,3%	-38 ●	-31,5%
+ Leixões	1.293	16,6%	63 ●	5,2%	4.569	17,4%	25 ●	0,5%
+ Aveiro	528	6,8%	56 ●	11,9%	2.145	8,2%	220 ●	11,4%
+ Figueira da Foz	208	2,7%	3 ●	1,6%	428	1,6%	-183 ▼	-29,9%
+ Lisboa	1.201	15,5%	255 ●	26,9%	3.821	14,5%	286 ●	8,1%
+ Setúbal	498	6,4%	-4 ●	-0,7%	2.069	7,9%	85 ●	4,3%
+ Sines	4.024	51,8%	-61 ●	-1,5%	13.170	50,1%	-1.463 ▼	-10,0%
+ Faro			-2 ●	-100,0%	2	0,0%	0 ●	0,0%
Total	7.772	100,0%	299 ●	4,0%	26.288	100,0%	-1.069 ▼	-3,9%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Sines apresenta a maior quota de mercado de movimentação de mercadorias, com 50,1%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (17,4%); Lisboa (14,5%); Aveiro (8,2%); Setúbal (7,9%); Figueira da Foz (1,6%); Viana do Castelo (0,3%); e Faro (~0%) (ver Gráfico 3).

Gráfico 3 – Quota de mercado por porto de carga movimentada (Jan-Abr/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 (39,9%), os Produtos Petrolíferos

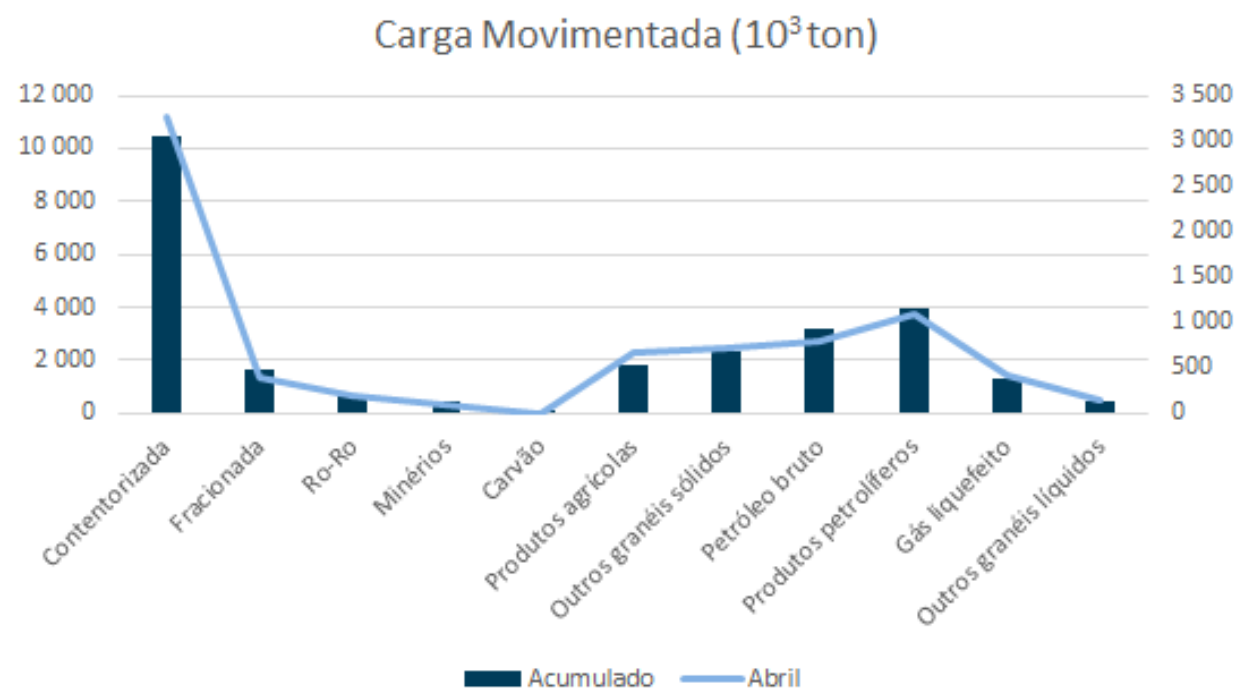
(15,1%) e o Petróleo Bruto (12,1%), que representam no seu conjunto 67% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que, no primeiro quadrimestre de 2026, todas registaram variações homólogas negativas, de, respetivamente, -7,6% (-865 mil toneladas), -2,8% (-116 mil toneladas) e -5,1% (-170 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (8,8%), dos Produtos Agrícolas (6,8%), da Carga Fracionada (6,3%) e do Gás Liquefeito (5%), registando-se evoluções favoráveis nos Produtos Agrícolas (+196 mil toneladas; +12,2%), nos Outros Granéis Sólidos (+52 mil toneladas; +2,3%) e quebras na Carga Fracionada (-145 mil toneladas; -8%) e no Gás Liquefeito (-135 mil toneladas; -9,3%).

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 *Roll On – Roll Off* (Ro-Ro) verificou uma redução de -7,4% (-50 mil toneladas);
- Nos Minérios registou-se um crescimento de +40,1% (+124 mil toneladas);
- No Carvão verificou-se uma redução de -14,4% (-11 mil toneladas); e
- Os Outros Granéis Líquidos observaram um crescimento de +13% (+51 mil toneladas).

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



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

Período	Mensal				Acumulado			
Categoria AMT	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	3.839	49,4%	-31	-0,8%	12.763	48,6%	-1.059	-7,7%
Contentorizada	3.255	41,9%	23	0,7%	10.479	39,9%	-865	-7,6%
Fracionada	394	5,1%	-43	-9,8%	1.658	6,3%	-145	-8,0%
Ro-Ro	189	2,4%	-11	-5,6%	626	2,4%	-50	-7,4%
Granéis sólidos	1.480	19,0%	354	31,5%	4.619	17,6%	361	8,5%
Minérios	103	1,3%	-3	-2,6%	433	1,6%	124	40,1%
Carvão			-41	-100,0%	65	0,2%	-11	-14,4%
Produtos agrícolas	667	8,6%	288	75,9%	1.799	6,8%	196	12,2%
Outros granéis sólidos	710	9,1%	110	18,3%	2.321	8,8%	52	2,3%
Granéis líquidos	2.454	31,6%	-24	-1,0%	8.905	33,9%	-370	-4,0%
Petróleo bruto	797	10,3%	103	14,9%	3.175	12,1%	-170	-5,1%
Produtos petrolíferos	1.085	14,0%	-166	-13,3%	3.969	15,1%	-116	-2,8%
Gás liquefeito	428	5,5%	-28	-6,1%	1.317	5,0%	-135	-9,3%
Outros granéis líquidos	143	1,8%	67	89,1%	444	1,7%	51	13,0%
Total	7.772	100,0%	299 	4,0%	26.288	100,0%	-1.069 	-3,9%

< -100 -100 ≤ ≤ +100 > +100

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

- A categoria da Carga Geral totalizou 12,8 milhões de toneladas, tendo observado uma quebra de -7,7% (-1,1 milhões de toneladas), principalmente devido ao desempenho negativo da Carga Contentorizada, que se reduziu em -7,6% (-865 mil toneladas), para um total de 10,5 milhões de toneladas, com base, principalmente, na quebra deste tráfego no porto de Sines (-954 mil toneladas; -13,8%), mas também, em menor expressão, na Figueira da Foz (-16 mil toneladas; -66,7%) e Lisboa (-6 mil toneladas; -0,4%), parcialmente contrabalançadas com os crescimentos nos portos de Leixões (+97 mil toneladas; +4,2%) e de Setúbal (+15 mil toneladas; +3%).

A Carga Fracionada também sofreu uma redução, neste caso de -8% (-145 mil toneladas), para um movimento de 1,7 milhões de toneladas, tendo por base as quebras observadas nos portos da Figueira da Foz (-95 mil toneladas; -28,9%), de Leixões (-59 mil toneladas; -16,5%), de Setúbal (-39 mil toneladas; -10,8%), de Viana do Castelo (-4 mil toneladas; -6,4%) e de Lisboa (-4 mil toneladas; -5,3%), constatando-se, em oposição, a evolução positiva em Aveiro (+52 mil toneladas; +8,6%) e Sines (+3 mil toneladas; +87,3%).

O tráfego Ro-Ro verificou igualmente um desempenho negativo, de -7,4% (-50 mil toneladas), totalizando 626 mil toneladas, tendo por base as quebras verificadas nos portos de Leixões (-46 mil

toneladas; -9,4%) e de Sines (-9 mil toneladas; -63,2%), parcialmente mitigadas pelas evoluções favoráveis em Setúbal (+3 mil toneladas; +1,7%) e Lisboa (+2 mil toneladas; +17,3%);

- Os Granéis Sólidos, totalizando 4,6 milhões de toneladas, verificaram um incremento de +8,5% (+361 mil toneladas) relativamente ao primeiro quadrimestre de 2025, devido à evolução favorável constatada nos Produtos Agrícolas, nos Minérios e nos Outros Granéis Sólidos, registando-se apenas uma redução no Carvão.

Mais concretamente, a movimentação dos Outros Granéis Sólidos, totalizando 2,3 milhões de toneladas, cresceu +2,3% (+52 mil toneladas), com suporte no incremento nos portos de Aveiro (+213 mil toneladas; +55,3%), de Sines (+35 mil toneladas; +39,9%) e de Setúbal (+1 mil toneladas; +0,1%), parcialmente mitigado pelas quebras em Lisboa (-58 mil toneladas; -13,1%), Figueira da Foz (-54 mil toneladas; -22,6%), Leixões (-50 mil toneladas; -13,3%) e Viana do Castelo (-34 mil toneladas; -61,4%).

Os Produtos Agrícolas, num total de movimentação de 1,8 milhões de toneladas, também observaram um crescimento, neste caso de +12,2% (+196 mil toneladas), com base nos acréscimos de tráfego observados em Lisboa (+330 mil toneladas; +34,7%) e Leixões (+36 mil toneladas; +18,9%), parcialmente atenuados pelas reduções constatadas nos portos de Aveiro (-158 mil toneladas; -35,2%) e da Figueira da Foz (-12 mil toneladas; -100%).

Os Minérios, com um movimento de 433 mil toneladas, cresceram +40,1% (+124 mil toneladas), com suporte na evolução favorável verificada nos portos de Setúbal (+84 mil toneladas; +57,7%) e de Leixões (+40 mil toneladas; +24,3%).

No Carvão, sem movimento em abril, observou-se uma redução acumulada de -14,4% (-11 mil toneladas), para um total de 65 mil toneladas, com origem na redução no porto de Sines (-16 mil toneladas; -100%), não tendo o crescimento de +7,8% (+5 mil toneladas) no porto de Setúbal sido suficiente para compensar a quebra registada em Sines;

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, totalizando 8,9 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma quebra de -4% (-370 mil toneladas), observaram-se decréscimos em todas as tipologias, com exceção dos Outros Granéis Líquidos, vindo a maior penalização do Petróleo Bruto, exclusivamente operado no porto de Sines, com 3,2 milhões de toneladas, que sofreu uma redução de -5,1% (-170 mil toneladas).

Verificou-se igualmente uma quebra no Gás Liquefeito (-135 mil toneladas; -9,3%), para um movimento de 1,3 milhões de toneladas, em consequência, essencialmente, da redução observada no porto de Sines (-100 mil toneladas; -7,5%), apoiada por Leixões (-19 mil toneladas; -28,3%), Aveiro (-14 mil toneladas; -28,9%) e Lisboa (-2 mil toneladas; -34,8%).

Ainda na mesma linha, nos Produtos Petrolíferos, com um movimento global de 4 milhões de toneladas, verificou-se uma quebra de -2,8% (-116 mil toneladas), em consequência da redução observada em Sines (-257 mil toneladas; -8,9%) e, marginalmente, em Viana do Castelo (-1 mil toneladas; -7,2%), parcialmente compensada pelos incrementos nos mercados dos portos de Aveiro (+81 mil toneladas; +36,25%), de Leixões (+24 mil toneladas; +4%), de Lisboa (+20 mil toneladas; +5,9%) e de Setúbal (+16 mil toneladas; +61,1%).

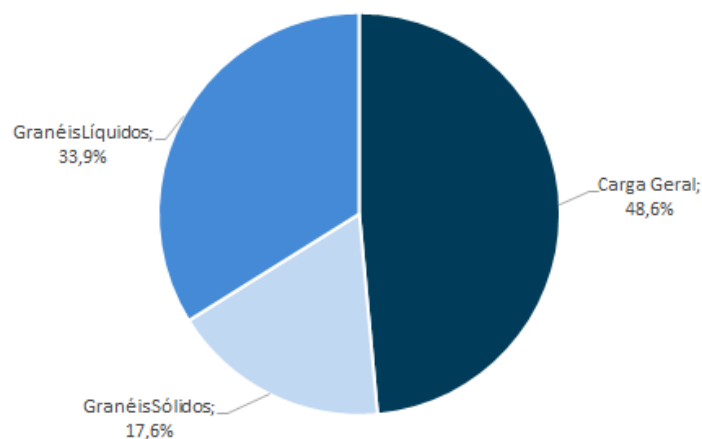
Os Outros Granéis Líquidos constituíram a única tipologia que contrariou a tendência regressiva, tendo aumentado +13% (+51 mil toneladas), movimentando globalmente 444 mil toneladas, com suporte nos incrementos verificados em Aveiro (+47 mil toneladas; +22,5%), Lisboa (+5 mil toneladas; +5,4%), Sines (+4 mil toneladas; +13,8%), Leixões (+1 mil toneladas; +13%) e Setúbal (+1 mil toneladas; +2,1%), tendo-se apenas constatado uma redução no mercado do porto da Figueira da Foz (-6 mil toneladas; -79%).

Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 48,6% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 17,6% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 33,9% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

Gráfico 5 – Quota de mercado por categoria de carga (Jan-Abr/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	53	0,4%	22	0,5%	9	0,1%	84	0,3%
Leixões	3 125	24,5%	755	16,3%	689	7,7%	4 569	17,4%
Aveiro	664	5,2%	889	19,3%	593	6,7%	2 145	8,2%
Figueira da Foz	241	1,9%	186	4,0%	2	0,0%	428	1,6%
Lisboa	1 704	13,3%	1 664	36,0%	453	5,1%	3 821	14,5%
Setúbal	984	7,7%	982	21,3%	103	1,2%	2 069	7,9%
Sines	5 991	46,9%	122	2,6%	7 058	79,2%	13 170	50,1%
Faro	2	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	0,0%
Totais Categoria	12 763	48,6% 100,0%	4 619	17,6% 100,0%	8 905	33,9% 100,0%	26 288	100,0%

23

Considerando cada mercado como o binómio porto-tipo de carga, observaram-se crescimentos em 24 mercados, no valor global de +1,1 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 27 mercados, representando -2,2 milhões de toneladas, originando uma redução do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o quadrimestre homólogo de 2025, de -1,1 milhões de toneladas, ou seja, -3,9%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Jan-Abr/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	53	-6,3%	3 125	-0,3%	664	8,5%	241	-31,4%	1 704	-0,5%	984	-2,2%	5 991	-13,8%	2		12 763	-7,7%
Contentorizada		-100,0%	2 384	4,2%		-100,0%	8	-66,7%	1 613	-0,4%	496	3,0%	5 979	-13,8%			10 479	-7,6%
Fracionada	53	-6,4%	296	-16,5%	664	8,6%	233	-28,9%	80	-5,3%	323	-10,8%	7	87,3%	2	0,0%	1 658	-8,0%
Ro-Ro	0	100,0%	446	-9,4%					11	17,3%	165	1,7%	5	-63,2%			626	-7,4%
Granéis sólidos	22	-61,4%	755	3,5%	889	6,6%	186	-26,3%	1 664	19,6%	982	10,1%	122	18,5%	0		4 619	8,5%
Minérios			203	24,3%							231	57,7%					433	40,1%
Carvão											65	7,8%		-100,0%			65	-14,4%
Produtos agrícolas			227	18,9%	291	-35,2%		-100,0%	1 281	34,7%							1 799	12,2%
Outros granéis sólidos	22	-61,4%	325	-13,3%	598	55,3%	186	-22,6%	383	-13,1%	686	0,1%	122	39,9%			2 321	2,3%
Granéis líquidos	9	-7,2%	689	1,0%	593	23,6%	2	-79,0%	453	5,3%	103	20,0%	7 058	-6,9%	0		8 905	-4,0%
Petróleo bruto													3 175	-5,1%			3 175	-5,1%
Produtos petrolíferos	9	-7,2%	632	4,0%	304	36,2%			362	5,9%	42	61,1%	2 620	-8,9%			3 969	-2,8%
Gás liquefeito			48	-28,3%	35	-28,9%			3	-34,8%			1 231	-7,5%			1 317	-9,3%
Outros granéis líquidos			9	13,0%	253	22,5%	2	-79,0%	88	5,4%	61	2,1%	31	13,8%			444	13,0%
Total Geral	84	-31,5%	4 569	0,5%	2 145	11,4%	428	-29,9%	3 821	8,1%	2 069	4,3%	13 170	-10,0%	2		26 288	-3,9%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (39,9%) e que foi operada essencialmente nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, a qual observou uma quebra de movimentação de -7,6% em relação ao primeiro quadrimestre do ano anterior, e onde se constatarem reduções de tráfego nos portos de Sines, da Figueira da Foz e de Lisboa, mitigadas pelos incrementos em Leixões e Setúbal.

A Carga Fracionada, que representa 6,3% do movimento do sistema portuário, foi manuseada em todos os portos, tendo observado uma redução global de -8%, em resultado das quebras de movimentação neste tipo de carga nos portos da Figueira da Foz, de Leixões, de Setúbal, de Viana do Castelo e de Lisboa, apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos verificados em Aveiro e Sines.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,4%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde caiu -9,4%, tendo igualmente sido acompanhado pelas reduções verificadas no mercado de Sines, mas parcialmente contrariadas pelas evoluções favoráveis em Setúbal e Lisboa, saldando-se na globalidade este tráfego numa quebra de -7,4%.

Os Minérios, com uma expressão de 1,6% 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 0,2% da carga do sistema portuário, observou uma quebra de -14,4%, pela redução constatada no porto de Sines, apenas parcialmente mitigada pelo crescimento de Setúbal.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 6,8% do tráfego total, cresceram +12,2%, com base nos crescimentos registados nos portos de Lisboa e de Leixões, parcialmente contrabalançados 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 um incremento de +2,3%, suportado pelo crescimento nos portos de Aveiro, Sines e Setúbal, e foi parcialmente atenuado pelas reduções constatadas nos portos de Lisboa, da Figueira da Foz, de Leixões e de Viana do Castelo.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 12,1% do movimento total, registou uma quebra de -5,1%, tendo por base a redução correspondente deste tráfego no porto de Sines.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 15,1% do movimento de carga no sistema portuário, observaram uma redução de -2,8%, devido à quebra no porto de Sines, e, marginalmente, de Viana do Castelo, sem prejuízo da sua atenuação pelas evoluções favoráveis em Aveiro, Leixões, Lisboa e Setúbal.

O Gás Liquefeito, com um peso de 5%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão mais reduzida, em Leixões, Aveiro e Lisboa, tendo observado uma quebra de -9,3%, devido às reduções verificadas em todas as referidas instalações portuárias.

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,7% do movimento do sistema portuário, constatou-se um crescimento de +13%, suportado nas evoluções favoráveis dos mercados portuários de Aveiro, de Lisboa, de Sines, de Leixões e de Setúbal, tendo apenas sido registada uma quebra desta tipologia de carga na Figueira da Foz.

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

representando uma quebra de -1,5% (-238 mil toneladas), relativamente ao quadrimestre homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 10,3 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -7,5% (-831 mil toneladas).

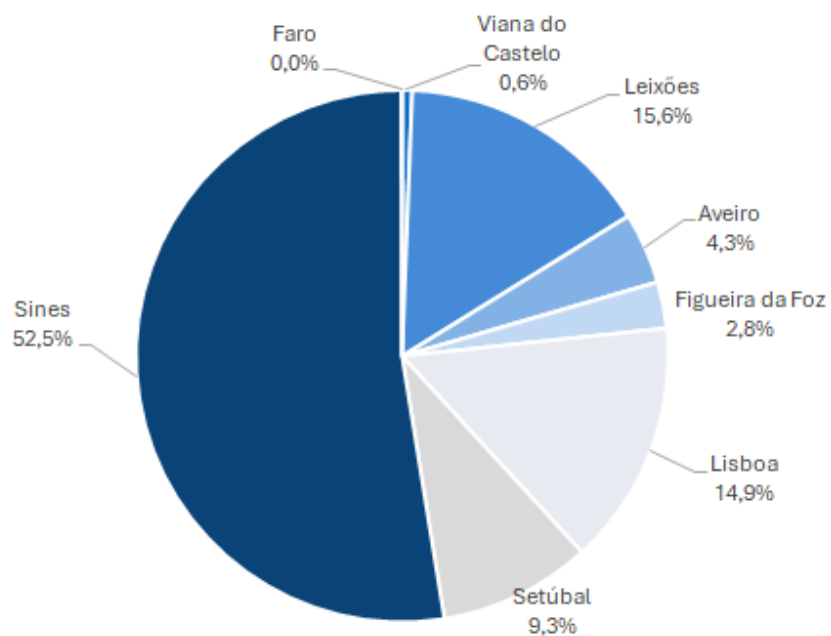
Fluxos de Embarque e Desembarque

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.

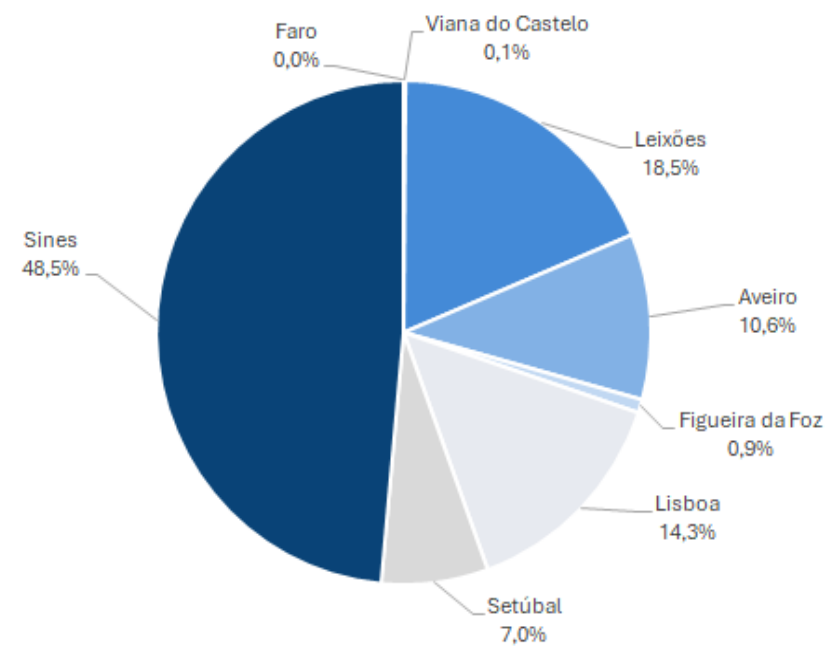
O volume de desembarques registado no primeiro quadrimestre de 2026, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 60,9% do movimento portuário e registou um total de 16 milhões de toneladas,

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

Embarques



Desembarques



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

Porto \ Fluxo	Jan-Abr / 2026 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque mil ton	%	Desembarque mil ton	%
Viana do Castelo	63	20	75,7%	24,3%	2	2,7%	-40	-66,4%
Leixões	1 598	2 971	35,0%	65,0%	-31	-1,9%	55	1,9%
Aveiro	444	1 702	20,7%	79,3%	31	7,6%	189	12,5%
Figueira da Foz	290	139	67,6%	32,4%	-106	-26,8%	-76	-35,5%
Lisboa	1 525	2 296	39,9%	60,1%	-62	-3,9%	348	17,9%
Setúbal	952	1 117	46,0%	54,0%	27	2,9%	59	5,5%
Sines	5 392	7 778	40,9%	59,1%	-692	-11,4%	-772	-9,0%
Faro	2				0			
Total Geral	10 266	16 022	39,1%	60,9%	-831	-7,5%	-238	-1,5%

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 39,9%, 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)

Em abril, o movimento de contentores cifrou-se em 279 mil TEU, ou seja, +1,3% (+3 mil TEU) que no mesmo mês de 2025, dando origem a um movimento no primeiro quadrimestre de 2026 de 935 mil TEU, correspondendo a uma quebra acumulada de -5,2%, mas mantendo uma tendência de recuperação já constatada no mês anterior (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

A perda de tráfego acumulado teve essencialmente origem no porto de Sines (-70 mil TEU; -12,5%), num contexto de elevada instabilidade geopolítica e desaceleração do comércio mundial, tendo ainda contribuído para esta quebra a Figueira da Foz (-3 mil TEU; -83,6%).

Quadro 9 – Contentores movimentados em abril e acumulado de 2026

Contentores movimentados (10³ TEU)

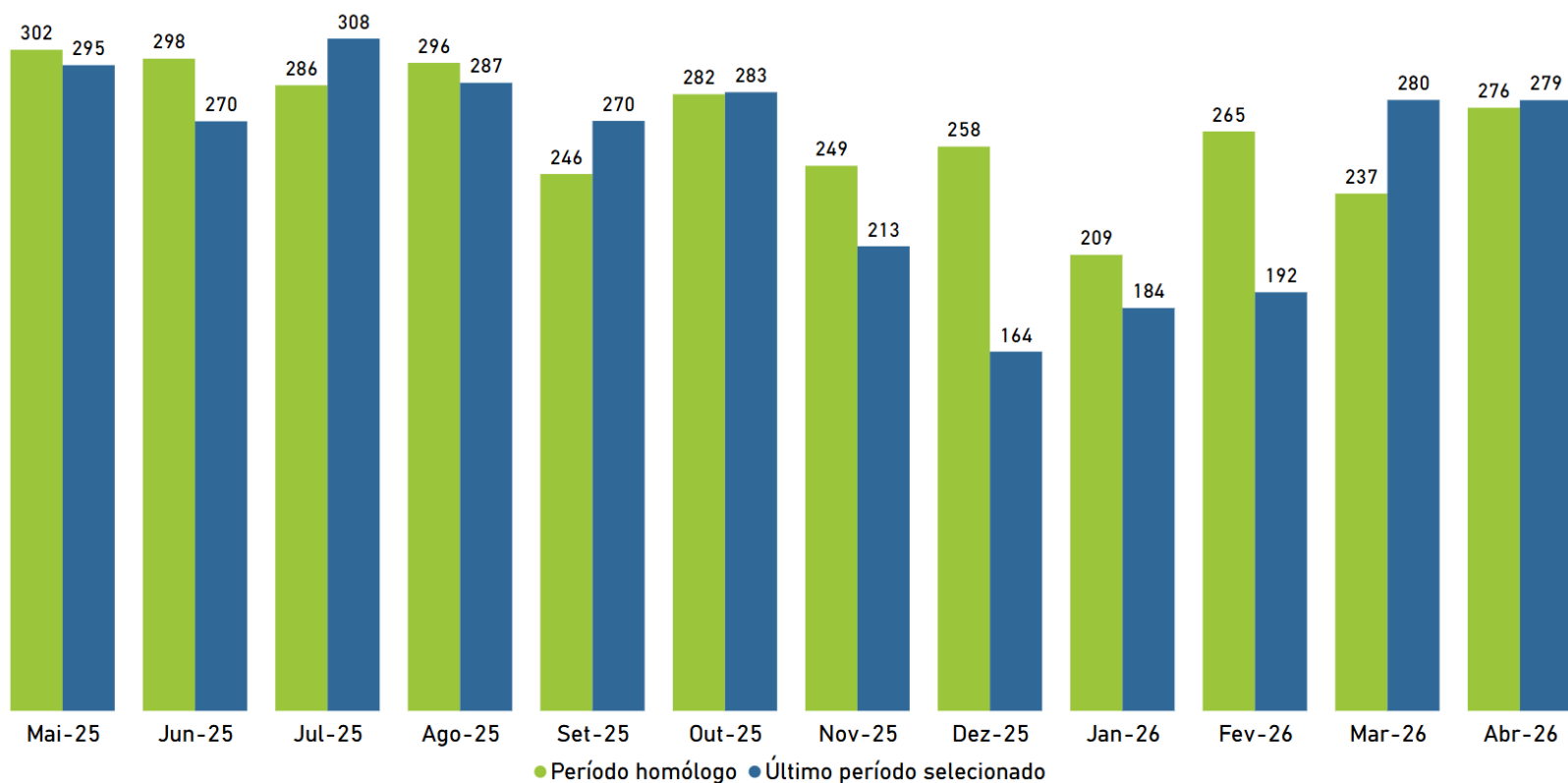
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Leixões	65,2	240,5	25,7%	7,6%
Aveiro				-100,0%
Figueira da Foz	0,3	0,6	0,1%	-83,6%
Lisboa	43,1	151,6	16,2%	1,9%
Setúbal	12,7	50,4	5,4%	3,3%
Sines	158,1	491,6	52,6%	-12,5%
Total	279,4	934,8	100,0%	-5,2%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	1,5%	-2,3%	17,7%	-6,7%	1,3%
Acumulado	-1,0%	-7,6%	15,6%	-6,3%	-5,2%

Sublinha-se, por sua vez, o crescimento deste tráfego verificado nos portos de Leixões (+17 mil TEU; +7,6%), de Lisboa (+3 mil TEU; +1,9%) e de Setúbal (+2 mil TEU; +3,3%).

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



Se analisarmos os primeiros quadrimestres 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 (-1,3%), em resultado das evoluções médias desfavoráveis nos portos da Figueira da Foz (-43,1%), de Sines (-2,9%) e de Setúbal (-2,8%), constatando-se uma tendência positiva em Lisboa (+3,3%) e Leixões (+0,2%) (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 movimento de contentores com o *hinterland* no primeiro quadrimestre de 2026 ascendeu a 562 mil TEU, correspondendo a 60,1% do tráfego total, e foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 40,4%, seguindo-se Sines, com 25,5%, e Lisboa, com 25,2%. Num patamar inferior situaram-se Setúbal, com 8,8%, e a 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 29,2%, nos demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland*

representaram mais de 90% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz.

O segmento de tráfego com o *hinterland* cresceu globalmente +2,4%, suportado nos incrementos em Leixões (+11,9%), Setúbal (+5,1%) e Lisboa (+1,3%), parcialmente atenuado pelas quebras na Figueira da Foz (-83,6%) e Sines (-8%), a par da atual ausência de movimentação de contentores em Aveiro.

O movimento de contentores em operações de *transshipment*, cifrado em 373 mil TEU, correspondeu a 39,9% do tráfego total de contentores do sistema portuário e teve especial preponderância em Sines, onde representou 70,8% do tráfego do porto. Estas operações ocorreram ainda em Lisboa, Leixões e Setúbal, com proporções de 6,6%, 5,7% e 1,8%, respetivamente.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 93,4%, a que se seguem os portos de Leixões (3,7%), de Lisboa (2,7%), e de Setúbal (0,2%).

Este segmento de tráfego registou uma quebra global de -14,8%, concretamente -47,6% em Setúbal, -34,5% em Leixões e -14,2% em Sines, tendo sido exceção a esta tendência o porto de Lisboa, onde o *transshipment* de contentores cresceu +10,5%.

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

Porto	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Leixões	238,4	227,1	223,8	223,6	240,5	25,7%	230,7	0,2%
Aveiro		4,7	7,3	0,0			2,4	
Figueira da Foz	5,5	6,3	6,1	3,5	0,6	0,1%	4,4	-43,1%
Lisboa	133,2	125,8	142,1	148,8	151,6	16,2%	140,3	3,3%
Setúbal	56,4	54,2	49,8	48,8	50,4	5,4%	51,9	-2,8%
Sines	552,3	492,6	624,1	561,6	491,6	52,6%	544,4	-2,9%
Total	985,7	910,7	1.053,1	986,3	934,8	100,0%	974,1	-1,3%

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

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transshipment</i>				Totais mil TEU
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	
Leixões	227	94,3%	40,4%	11,9%	14	5,7%	3,7%	-34,5%	241
Aveiro			0,0%	-100,0%			0,0%		0
Figueira da Foz	1	100,0%	0,1%	-83,6%		0,0%	0,0%		1
Lisboa	142	93,4%	25,2%	1,3%	10	6,6%	2,7%	10,5%	152
Setúbal	49	98,2%	8,8%	5,1%	1	1,8%	0,2%	-47,6%	50
Sines	144	29,2%	25,5%	-8,0%	348	70,8%	93,4%	-14,2%	492
Total Geral	562	60,1%	100,0%	2,4%	373	39,9%	100,0%	-14,8%	935

2.3 Movimento Geral de Navios

Em abril do corrente ano registaram-se 851 escalas de navios (+3,7% que no mesmo mês de 2025), correspondendo a um acumulado no primeiro quadrimestre de 2 903 escalas no sistema portuário, representando -3,7% 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).

Representa também uma tendência de recuperação, na mesma linha do que já foi observado nos movimentos de carga e de contentores.

Analisando o primeiro quadrimestre dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência de redução do número de navios que escalam o sistema portuário (-1%), influenciada pelas quebras em vários portos, concretamente: Figueira da Foz (-10,4%), Sines(-4,3%), Leixões (-2,8%), Setúbal (-1,4%) e Viana do Castelo (-0,3%), parcialmente compensadas pelos crescimentos em Aveiro (+6,4%), Portimão (+6%), Faro (+5,7%), e Lisboa (+2,2%) (ver Quadro 13).

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

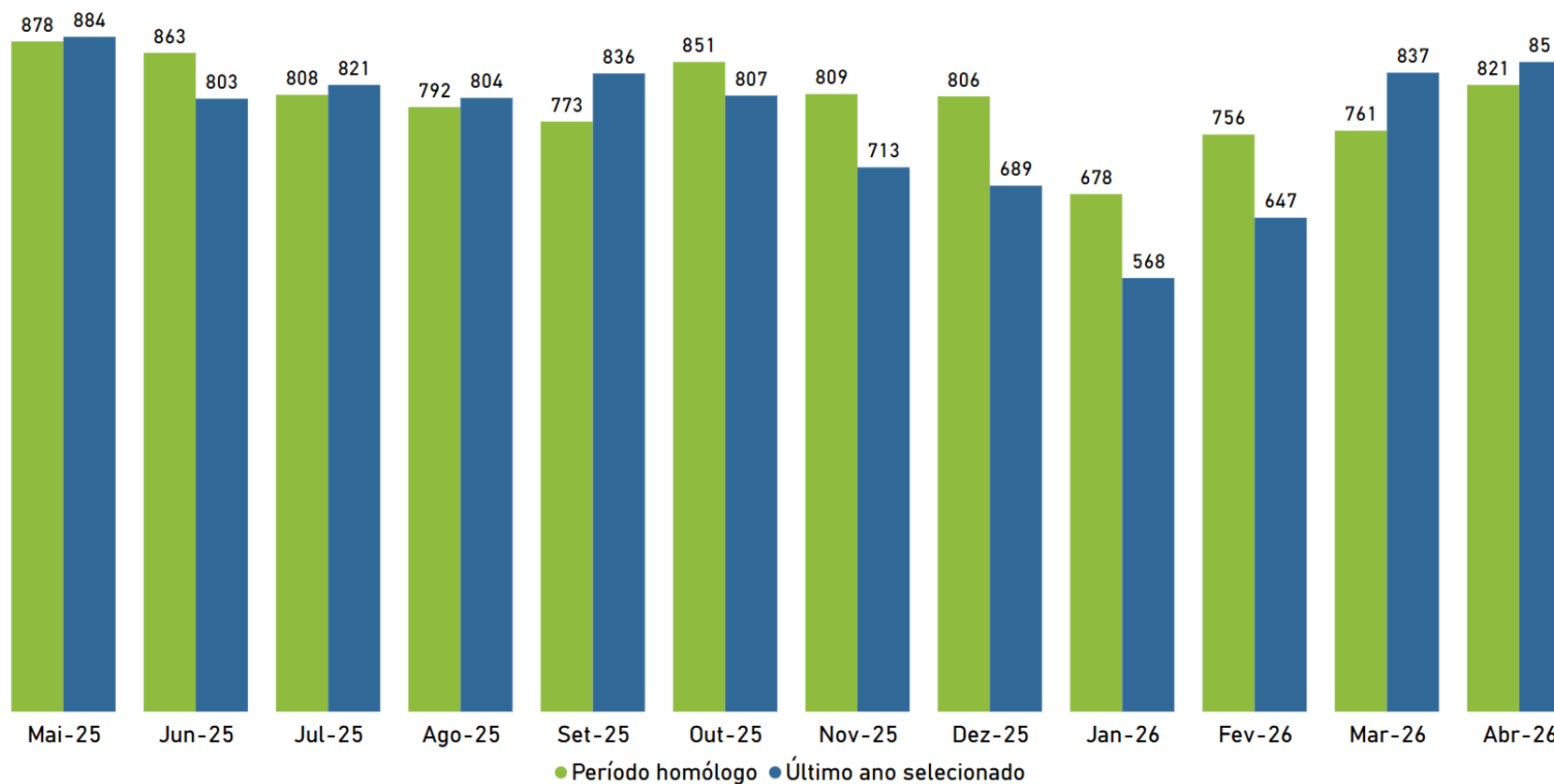
Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲				
Viana do Castelo	17	72	2,5%	-5,3%
Leixões	202	677	23,3%	-5,6%
Aveiro	79	350	12,1%	13,6%
Figueira da Foz	42	91	3,1%	-34,1%
Lisboa	221	700	24,1%	-1,7%
Setúbal	119	463	15,9%	-9,6%
Sines	156	521	17,9%	-2,3%
Faro	1	5	0,2%	400,0%
Portimão	14	24	0,8%	26,3%
Total	851	2.903	100,0%	-3,7%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-2,7%	15,8%	0,9%	-10,3%	3,7%
Acumulado	-2,9%	7,0%	-3,4%	-3,3%	-3,7%

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



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

Porto	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Viana do Castelo	73	78	60	76	72	2,5 %	95	-0,3 %
Leixões	758	752	745	717	677	23,3 %	1.017	-2,8 %
Aveiro	273	357	319	308	350	12,1 %	419	6,4 %
Figueira da Foz	141	151	144	138	91	3,1 %	218	-10,4 %
Lisboa	642	703	698	712	700	24,1 %	1.021	2,2 %
Setúbal	489	532	528	512	463	15,9 %	642	-1,4 %
Sines	620	635	605	533	521	17,9 %	792	-4,3 %
Faro	4	7	6	1	5	0,2 %	8	5,7 %
Portimão	19	16	15	19	24	0,8 %	65	6,0 %
Total	3.019	3.231	3.120	3.016	2.903	100,0 %	4.277	-1,0 %

Lisboa mantém-se como o porto com maior número de escalas, concretamente 700 escalas no primeiro quadrimestre de 2026, o que traduz um decréscimo de tráfego de -1,7% relativamente ao mesmo período de 2025, e representa uma quota de mercado de 24,1%, a que se seguem os portos de Leixões e Sines, respetivamente, com 677 (-5,6%) e 521 (-2,3%) escalas e quotas de mercado, respetivamente, de 23,3% e 17,9%.

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 -4,4%, ou seja, com ligeiramente maior expressão que no número de escalas (-3,7%, como referido), cifrando-se em 60 milhões, e implicando uma redução da dimensão média de navio de -0,6% (ver Quadro 14).

Enquanto porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (42,3%), totalizando 25,4 milhões, e que observou uma contração de -1,6%. Neste caso, com uma redução inferior à do número de escalas, permitindo um aumento da dimensão média dos navios neste porto de +0,6%.

Dadas a suas características, Sines apresenta a maior dimensão média de navio, com 48,7 mil, que é mais do dobro do mesmo parâmetro no porto que se lhe segue, ou seja, Lisboa, com um valor de 21,2 mil.

Assinalam-se ainda Aveiro, Portimão e Faro como os portos que registaram simultaneamente aumentos do número de escalas e AB, embora

acompanhados por uma redução da dimensão média dos navios: Residual em Aveiro (-0,6%), mais expressiva em Portimão (-9,5%) e bastante acentuada em Faro (-73,7%).

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

Porto \ Navios	Jan - Abr / 2026			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	72	334	4,6	2,5%	0,6%	-5,3%	-16,6%	-12,0%
Leixões	677	9 301	13,7	23,3%	15,5%	-5,6%	-12,0%	-6,8%
Aveiro	350	2 258	6,5	12,1%	3,8%	13,6%	13,0%	-0,6%
Figueira da Foz	91	333	3,7	3,1%	0,6%	-34,1%	-29,8%	6,5%
Lisboa	700	14 823	21,2	24,1%	24,7%	-1,7%	-2,9%	-1,2%
Setúbal	463	7 219	15,6	15,9%	12,0%	-9,6%	-9,0%	0,7%
Sines	521	25 389	48,7	17,9%	42,3%	-2,3%	-1,6%	0,6%
Portimão	24	340	14,2	0,8%	0,6%	26,3%	14,4%	-9,5%
Faro	5	3	0,5	0,2%	0,0%	400,0%	31,7%	-73,7%
Total Geral	2 903	60 000	20,7	100,0%	100,0%	-3,7%	-4,4%	-0,6%



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 quase nula do sistema portuário de Espanha no primeiro quadrimestre de 2026 relativamente ao mesmo período do ano transato (-0,3%), que se pode comparar com o desempenho desfavorável do sistema portuário nacional, onde, conforme anteriormente referido, se constatou uma quebra de movimentação de -3,9% (ver Quadro 15).

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

Sistema Portuário	Jan - Abr / 2026							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	12 763	-7,7%	4 619	8,5%	8 905	-4,0%	26 288	-3,9%
Espanha	91 108	-0,5%	25 054	-6,8%	60 775	2,9%	176 936	-0,3%

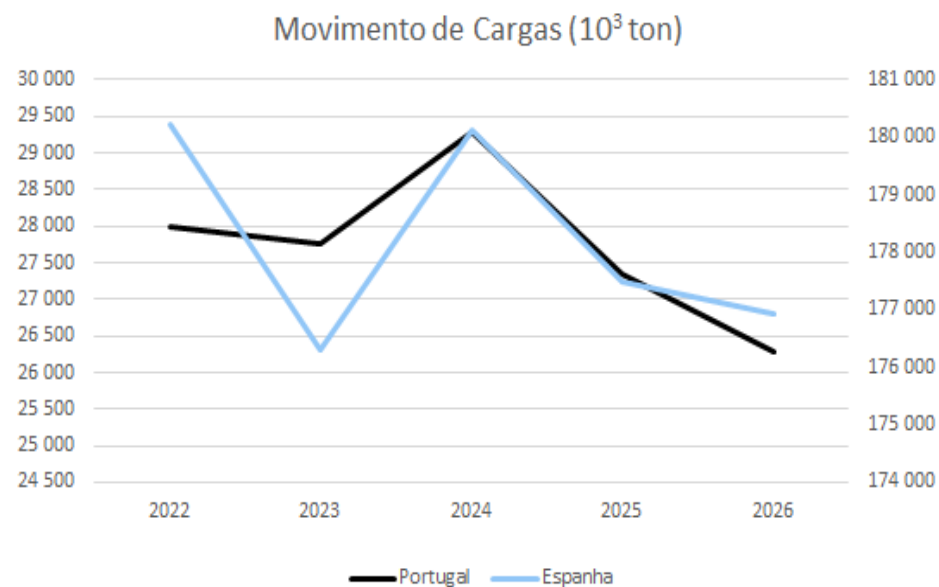
Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram neste quadrimestre 176,9 milhões de toneladas, ou seja, 6,7 vezes mais que o sistema portuário nacional (26,3 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,3 relativo à população e de 5,5 no que reporta ao Produto Interno Bruto.

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

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou uma quebra de -7,7%, ou seja, com um desempenho inferior ao do seu homólogo espanhol que decresceu apenas -0,5%;
- Nos Granéis Sólidos esta situação inverte-se, com o desempenho do sistema portuário nacional a crescer +8,5%, enquanto o conjunto dos portos espanhóis observou uma variação negativa, de -6,8%; e
- Nos Granéis Líquidos, volta a constatar-se uma situação desfavorável aos portos portugueses, com o sistema portuário nacional a registar uma quebra de -4%, enquanto o conjunto dos portos espanhóis cresceu +2,9%.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – no primeiro quadrimestre dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol registou uma quebra de carga movimentada de -1,8% relativamente ao início do quinquénio, enquanto em Portugal essa redução foi comparativamente superior (-6,1%) (ver Gráfico 9).

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



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 quadrimestre de 2026, cresceu +4,2% em relação ao mesmo período de 2025, totalizando 6,2 milhões de TEU, comparando-se com a quebra registada nos portos nacionais (-5,2%), que movimentaram 935 mil TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

Quadro 16 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Jan-Abr/2026)

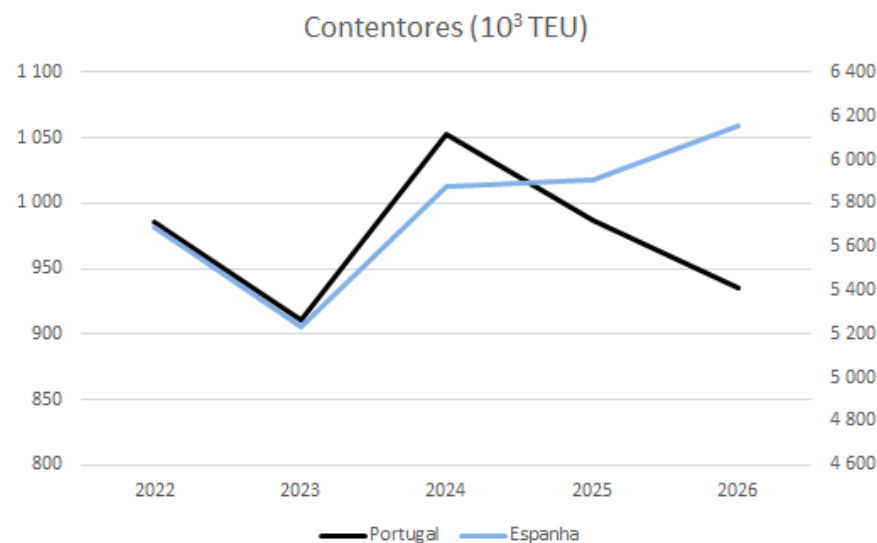
Sistema Portuário	Jan - Abr / 2026 mil TEU	Variação (%)
Portugal	935	-5,2%
<i>Hinterland</i>	562	2,4%
<i>Transshipment</i>	373	-14,8%
Espanha	6 153	4,2%
<i>Hinterland</i>	2 926	2,2%
<i>Transshipment</i>	3 227	6,1%

Por tipos de tráfego, pode observar-se que ambos os sistemas portuários registaram um desempenho positivo no movimento com o *hinterland*, mas muito ligeiramente favorável a Portugal (Portugal: +2,4%; Espanha: +2,2%).

Já no que reporta ao tráfego de *transshipment*, o conjunto dos portos espanhóis cresceu +6,1%, mantendo-se o desempenho do sistema portuário português negativo (-14,8%).

Se observarmos a evolução do movimento de contentores nos dois sistemas portuários no primeiro quadrimestre do ano, desde 2022, os portos espanhóis cresceram no seu conjunto +8,1%, enquanto que o sistema portuário nacional perdeu -5,2% do tráfego (ver Gráfico 10).

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





ANEXO

DESEMPENHO DOS MERCADOS PORTUÁRIOS

Carga Geral	Abr. 2026		Variação		Acumul. 2026		Variação	
	mil ton		mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	3 255	23	0,7%		10 479	100,0% 39,9%	-865	-7,6%
Viana do Castelo						0,0%	0	-100,0%
Leixões	634	54	9,4%		2 384	22,7%	97	4,2%
Aveiro		0	-100,0%			0,0%	0	-100,0%
Figueira da Foz	4	-3	-46,8%		8	0,1%	-16	-66,7%
Lisboa	443	-4	-1,0%		1 613	15,4%	-6	-0,4%
Setúbal	127	9	8,1%		496	4,7%	15	3,0%
Sines	2 048	-33	-1,6%		5 979	57,1%	-954	-13,8%
Faro		0					0	
Carga Fraccionada	394	-43	-9,8%		1 658	100,0% 6,3%	-145	-8,0%
Viana do Castelo	13	-2	-12,2%		53	3,2%	-4	-6,4%
Leixões	93	31	50,3%		296	17,9%	-59	-16,5%
Aveiro	89	-82	-47,8%		664	40,0%	52	8,6%
Figueira da Foz	103	-8	-6,9%		233	14,0%	-95	-28,9%
Lisboa	27	2	7,5%		80	4,9%	-4	-5,3%
Setúbal	67	17	35,3%		323	19,5%	-39	-10,8%
Sines	2	0	27,5%		7	0,4%	3	87,3%
Faro		-2	-100,0%		2	0,1%	0	0,0%
Ro-Ro	189	-11	-5,6%		626	100,0% 2,4%	-50	-7,4%
Viana do Castelo	0	0	354,5%		0	0,0%	0	100,0%
Leixões	139	-14	-9,1%		446	71,2%	-46	-9,4%
Aveiro		0				0,0%	0	
Figueira da Foz		0				0,0%	0	
Lisboa	3	1	37,5%		11	1,7%	2	17,3%
Setúbal	45	1	1,7%		165	26,3%	3	1,7%
Sines	3	1	61,3%		5	0,8%	-9	-63,2%
Faro		0				0,0%	0	
Totais	3 839	-31	-0,8%		12 763	48,6%	-1 059	-7,7%

Granéis Sólidos	Abr.2026		Variação		Acumul. 2026		Variação	
	mil ton		mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	103	-3	-2,6%		433	100,0% 1,6%	124	40,1%
Viana do Castelo		0				0,0%	0	
Leixões	57	-12	-17,5%		203	46,8%	40	24,3%
Aveiro		0				0,0%	0	
Figueira da Foz		0				0,0%	0	
Lisboa		0				0,0%	0	
Setúbal	46	9	25,5%		231	53,2%	84	57,7%
Sines		0				0,0%	0	
Faro		0				0,0%	0	
Carvão	0	-41	-100,0%		65	100,0% 0,2%	-11	-14,4%
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		-41	-100,0%		65	100,0%	5	7,8%
Sines		0				0,0%	-16	-100,0%
Faro		0				0,0%	0	
Produtos Agrícolas	667	288	75,9%		1 799	100,0% 6,8%	196	12,2%
Viana do Castelo		0				0,0%	0	
Leixões	73	16	28,6%		227	12,6%	36	18,9%
Aveiro	95	27	39,2%		291	16,2%	-158	-35,2%
Figueira da Foz		0				0,0%	-12	-100,0%
Lisboa	499	245	96,3%		1 281	71,2%	330	34,7%
Setúbal		0				0,0%	0	
Sines		0				0,0%	0	
Faro		0				0,0%	0	
Outros Granéis Sólidos	710	110	18,3%		2 321	100,0% 8,8%	52	2,3%
Viana do Castelo	4	-10	-72,7%		22	0,9%	-34	-61,4%
Leixões	102	18	21,2%		325	14,0%	-50	-13,3%
Aveiro	170	63	58,4%		598	25,8%	213	55,3%
Figueira da Foz	101	18	21,4%		186	8,0%	-54	-22,6%
Lisboa	87	-29	-25,0%		383	16,5%	-58	-13,1%
Setúbal	193	10	5,6%		686	29,5%	1	0,1%
Sines	53	40	312,9%		122	5,2%	35	39,9%
Faro		0				0,0%	0	
Totais	1 480	354	31,5%		4 619	17,6%	361	8,5%

Granéis Líquidos	Abr.2026	Variação		Acumul. 2026		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	797	103	14,9%	3 175	100,0% 12,1%	-170	-5,1%
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	797	103	14,9%	3 175	100,0%	-170	-5,1%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	1 085	-166	-13,3%	3 969	100,0% 15,1%	-116	-2,8%
Viana do Castelo	3	1	35,8%	9	0,2%	-1	-7,2%
Leixões	179	-13	-6,5%	632	15,9%	24	4,0%
Aveiro	76	-4	-5,4%	304	7,7%	81	36,2%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	123	22	22,0%	362	9,1%	20	5,9%
Setúbal	7	-2	-21,7%	42	1,1%	16	61,1%
Sines	697	-170	-19,6%	2 620	66,0%	-257	-8,9%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	428	-28	-6,1%	1 317	100,0% 5,0%	-135	-9,3%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	9	-21	-70,0%	48	3,6%	-19	-28,3%
Aveiro	4	-5	-55,0%	35	2,7%	-14	-28,9%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0		3	0,2%	-2	-34,8%
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	415	-2	-0,4%	1 231	93,4%	-100	-7,5%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	143	67	89,1%	444	100,0% 1,7%	51	13,0%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	7	3	92,0%	9	2,0%	1	13,0%
Aveiro	94	58	165,6%	253	57,0%	47	22,5%
Figueira da Foz		-4	-100,0%	2	0,4%	-6	-79,0%
Lisboa	19	18	1783,4%	88	19,8%	5	5,4%
Setúbal	14	-8	-37,2%	61	13,8%	1	2,1%
Sines	9	-1	-7,2%	31	7,0%	4	13,8%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	2 454	-24	-1,0%	8 905	33,9%	-370	-4,0%



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

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

www.amt-autoridade.pt