

ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

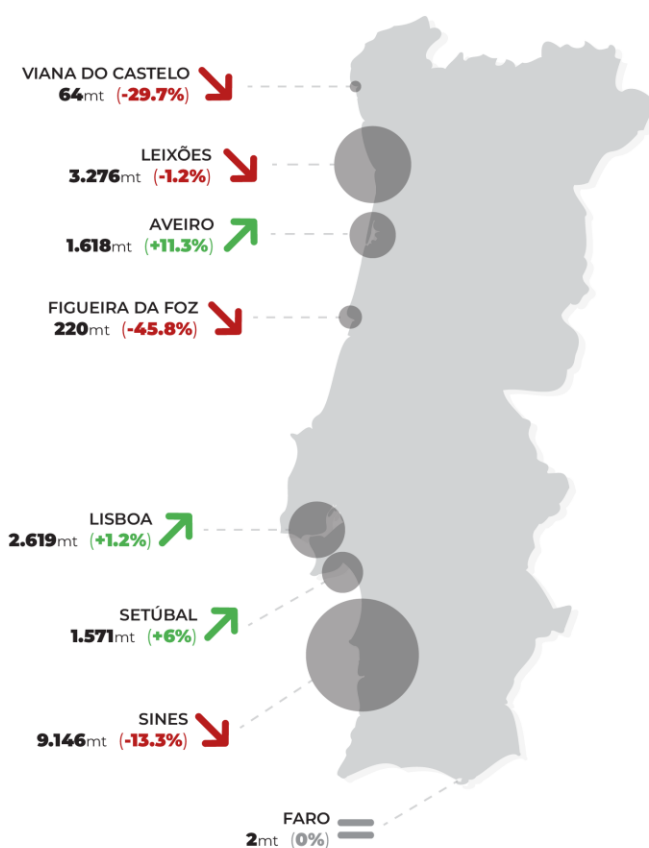
ABRIL DE 2026

O SISTEMA PORTUÁRIO COMERCIAL DO CONTINENTE 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%

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 *Bab el-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

Movimentação por Porto e Variação Homóloga (Acumulado Anual)



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, tendo igualmente contribuído os portos da Figueira da Foz e de Viana do Castelo. Em oposição e pela positiva, sublinha-se o crescimento nos portos de Lisboa, de Aveiro, de Setúbal e de Leixões.

Em abril, o movimento de contentores cifrou-se em 279 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), ou seja, +1,3% 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.

A perda de tráfego contentorizado acumulado teve essencialmente origem no porto de Sines, tendo ainda contribuído para esta quebra a Figueira da Foz, sublinhando-se, por sua vez, o crescimento deste tráfego verificada nos portos de Leixões, de Lisboa e de Setúbal.

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.

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 em Lisboa, e de Outros Granéis Sólidos e de Produtos Petrolíferos no porto de Aveiro, bem como de Carga Contentorizada no porto de Leixões e de Minérios no porto de Setúbal; e
- As reduções de diversas tipologias de carga no porto de Sines, concretamente da Carga Contentorizada, dos Produtos Petrolíferos, do Petróleo Bruto e do Gás Liquefeito, a que se adicionaram as quebras de Produtos Agrícolas em Aveiro e de Carga Fracionada 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% relativamente ao quadrimestre homólogo de 2025, e embarcadas 10,3 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de 7,5%.

Os dados supramencionados podem também ser consultados, em forma de relatórios dinâmicos, no Observatório da AMT, disponível em: <https://observatorio.amt-autoridade.pt/>

AMT, 30 de julho de 2026

Consultar: [Relatório de Acompanhamento do Mercado Portuário. Abril de 2026.](#)