

ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

MAIO DE 2026

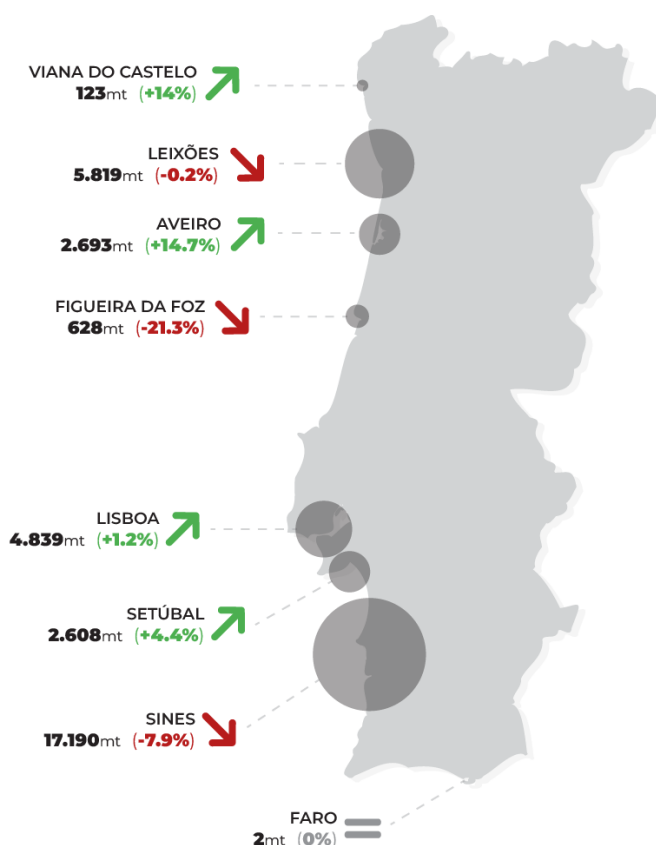
O SISTEMA PORTUÁRIO COMERCIAL DO CONTINENTE MOVIMENTOU 7,6 MILHÕES DE TONELADAS EM MAIO DE 2026, CORRESPONDENDO A UMA REDUÇÃO DE 1,3% FACE AO MESMO MÊS DO ANO ANTERIOR, ACUMULANDO 33,9 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGA NO PERÍODO DE JANEIRO A MAIO, CORRESPONDENDO A UMA PERDA ACUMULADA DE CARGA DE 3,3%.

O período janeiro-maio de 2026 permaneceu marcado por elevada instabilidade geopolítica e pelo agravamento dos riscos associados ao comércio e ao transporte marítimo. A escalada militar envolvendo os Estados Unidos da América, Israel e o Irão afetou fortemente o tráfego no Estreito de *Ormuz*, com repercussões nos mercados energéticos, nos fretes, nos combustíveis marítimos, nos seguros e na previsibilidade das cadeias de abastecimento.

Esta situação veio sobrepor-se às perturbações já existentes no Mar Vermelho e no Estreito de *Bab el-Mandeb*, mantendo sob pressão as ligações marítimas entre a Ásia e a Europa, e prolongando, em diversos serviços, os desvios pelo Cabo da Boa Esperança. Persistiram, assim, tempos de trânsito mais longos, maior consumo de combustível, absorção adicional da capacidade da frota e irregularidade das escalas portuárias.

Apesar de alguma resiliência do comércio mundial nos primeiros meses do ano, as perspetivas para 2026 tornaram-se menos favoráveis, refletindo o choque energético, o enfraquecimento da procura, as tensões comerciais e tarifárias, e o aumento da incerteza. No plano macroeconómico, mantiveram-se perspetivas

Movimentação por Porto e Variação Homóloga (Acumulado Anual)



de menor crescimento e maior inflação na Europa e em Portugal, num contexto de menor dinamismo da procura externa e de condições menos favoráveis aos fluxos comerciais e às atividades industriais e logísticas.

Paralelamente, prosseguiu a adaptação do transporte marítimo e dos portos às exigências de transição energética, descarbonização e digitalização, com necessidades acrescidas de investimento e adaptação operacional. No âmbito europeu, manteve-se uma evolução portuária heterogénea, refletindo diferenças de especialização, exposição às redes intercontinentais, ligação ao *hinterland* e dependência dos mercados energéticos.

Ao nível da Península Ibérica, o sistema portuário espanhol apresentou, no período janeiro-maio, uma evolução global mais favorável do que o sistema portuário português, sustentada sobretudo pelos granéis líquidos e pelo movimento de contentores. Em Portugal, a variação acumulada permaneceu negativa, embora progressivamente menos intensa, refletindo de forma diferenciada o abrandamento da procura externa, a volatilidade dos mercados energéticos, as perturbações das rotas marítimas e a reorganização parcial dos serviços 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, de Viana do Castelo e de Leixões.

Em oposição e pela positiva, sublinha-se o crescimento nos portos de Aveiro, de Setúbal e de Lisboa.

Em maio, o movimento de contentores cifrou-se em 303 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), ou seja, +2,6% que no mesmo mês de 2025, dando origem a um movimento no período de janeiro a maio de 2026 de 1,2 milhões de TEU, correspondendo a uma quebra acumulada de -3,4%, mas mantendo uma tendência de recuperação já constatada últimos dois meses.

A perda de tráfego acumulado teve essencialmente origem no porto de Sines, tendo ainda contribuído para esta quebra a Figueira da Foz.

Sublinha-se, por sua vez, o crescimento deste tráfego verificado nos portos de Leixões, de Setúbal e de Lisboa.

Em maio do corrente ano registaram-se 910 escalas de navios, +2,9% do que no mesmo mês de 2025, correspondendo a um acumulado de 3 813 escalas no período de janeiro a maio, -2,2% do que no período homólogo do ano anterior. A evolução acumulada foi negativa na maioria dos portos nacionais, com exceção de Aveiro, Portimão e Faro.

Este resultado 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 de Produtos Agrícolas em Lisboa, e de Outros Granéis Sólidos e de Produtos Petrolíferos no porto de Aveiro, bem como dos Minérios no porto de Setúbal e da Carga Contentorizada no porto de Leixões; e
- As reduções de diversas tipologias de carga no porto de Sines, concretamente da Carga Contentorizada, dos Produtos Petrolíferos e do Petróleo Bruto.

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 período de janeiro a maio de 2026, foram desembarcadas 20,5 milhões de toneladas, que representaram 60,6% do tráfego total, traduzindo uma quebra de movimentação de -1,4% relativamente ao período homólogo de 2025, e embarcadas 13,4 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de 6,2%.

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

AMT, 31 de julho de 2026

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