

ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

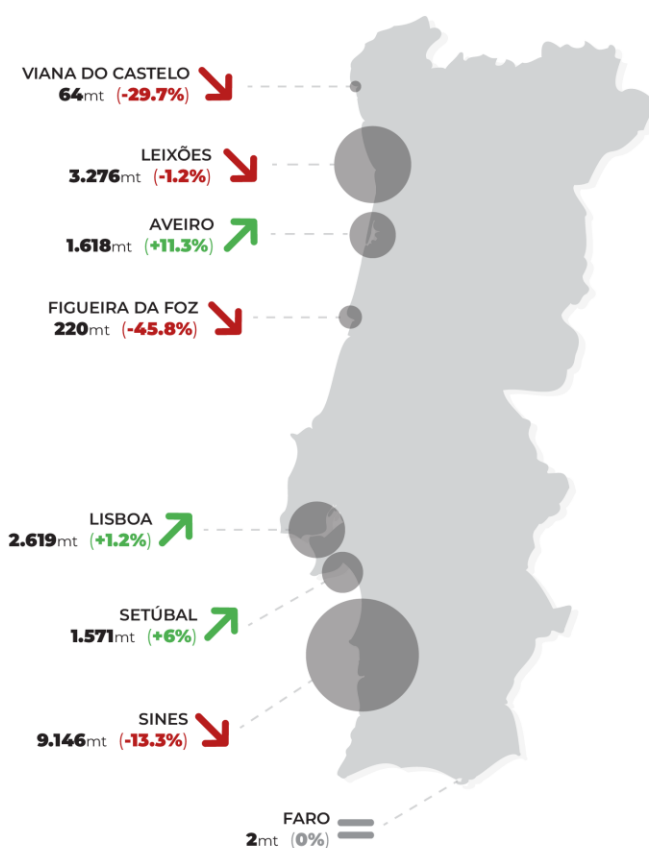
MARÇO DE 2026

O SISTEMA PORTUÁRIO COMERCIAL DO CONTINENTE MOVIMENTOU 7,8 MILHÕES DE TONELADAS EM MARÇO DE 2026, OU SEJA, +14% QUE NO MESMO MÊS DO ANO ANTERIOR, ACUMULANDO 18,5 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGA NO PRIMEIRO TRIMESTRE, REDUZINDO A PERDA ACUMULADA DE CARGA PARA -6,9%, SENDO QUE ENTRE JANEIRO E FEVEREIRO ERA DE -17,8%.

O primeiro trimestre deste ano foi 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, iniciada no final de fevereiro, introduziu um novo fator crítico de perturbação nas 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. No plano macroeconómico, observou-se uma correção em baixa das perspetivas para o comércio internacional, acompanhada de

Movimentação por Porto e Variação Homóloga (Acumulado Anual)



agravamento dos riscos inflacionistas associados aos mercados energéticos. Neste enquadramento, 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 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, bem como a 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 impactos diferenciados da atual conjuntura geopolítica e logística internacional sobre os vários portos e corredores marítimos.

No contexto peninsular, constata-se comportamentos diferenciados entre sistemas portuários e segmentos de mercado, sendo particularmente relevante a concorrência nos segmentos da carga contentorizada, granéis líquidos energéticos e *hinterland* logístico. 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.

Atenta esta envolvente, a que acresceram as más condições climáticas, com chuvas intensas e forte agitação marítima que se registaram desde o início do ano, e que se refletiram na movimentação de navios e respetiva mercadoria, o porto de Sines foi o mais penalizado, a que se seguiram os portos da Figueira da Foz, de Leixões e de Viana do Castelo. Em oposição e pela positiva, sublinha-se o crescimento nos portos de Aveiro, de Setúbal e de Lisboa.

Em março, o movimento de contentores cifrou-se em 280 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), ou seja, +18,1% que no mesmo mês de 2025, dando origem a um movimento no primeiro trimestre de 2026 de 655 mil TEU, correspondendo a uma quebra acumulada de -7,7%, mas com uma recuperação de alguma expressão relativamente aos primeiros dois meses do ano (-20,7%).

Pelos motivos já identificados, 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 verificada nos portos de Leixões, de Setúbal e de Lisboa.

Em março do corrente ano registaram-se 837 escalas de navios (+10% que no mesmo mês de 2025), correspondendo a um acumulado no primeiro trimestre de 2 052 escalas no sistema portuário, representando -6,5% que no período homólogo do ano passado, com base na evolução negativa registada na maioria dos portos nacionais, com exceções em Aveiro, Portimão e Viana do Castelo. Representa uma melhoria em relação ao primeiro bimestre (-15,3%), 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 Outros Granéis Sólidos, de Carga Fracionada e de Produtos Petrolíferos no porto de Aveiro, e de Produtos Agrícolas em Lisboa, bem como de Minérios nos portos de Setúbal e de Leixões; e
- As reduções de diversas tipologias de carga no porto de Sines, concretamente da Carga Contentorizada, do Petróleo Bruto, do Gás Liquefeito e dos Produtos Petrolíferos, a que se adicionaram as quebras de Produtos Agrícolas em Aveiro, de Carga Fracionada e de Outros Granéis Sólidos em Leixões, de Carga Fracionada e de Outros Granéis Sólidos na Figueira da Foz, e de Carga em Setúbal.

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 trimestre de 2026, foram desembarcadas 11,3 milhões de toneladas, que representaram 61% do tráfego total, traduzindo uma quebra de movimentação de -4,4% relativamente ao trimestre homólogo de 2025, e embarcadas 7,2 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -10,5%.

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

AMT, 29 de julho de 2026

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