

Obstáculos a la industrialización de Portugal en el siglo XIX

● JORGE MIGUEL PEDREIRA
Universidade Nova de Lisboa

Introducción*

Desde hace tiempo, los estudios efectuados sobre la historia social y económica de Portugal han intentado explicar porqué el país no logró convertirse en una economía plenamente industrializada. Durante años, se ha buscado dar respuesta a la pregunta de: ¿Porqué la industrialización llegó a ser lo que Magalhães Godinho ha llamado "una de las tres imposibilidades del siglo XIX en Portugal"?'¹. En el curso de esta última década ha habido un importante desarrollo de la investigación que ha aportado nuevos datos que aclaran, hasta cierto punto, cuáles fueron los factores que impidieron la industrialización de Portugal. Y aunque a veces el nuevo enfoque cliométrico ha causado más problemas de los que ha resuelto,² actualmente estamos en mejor situación para emprender la tarea de alcanzar un mayor conocimiento del tema, porque podemos seguir desarrollando el trabajo iniciado por Jaime Reis, David Justino y Maria de Fátima Bonifácio, entre otros. No obstante, estamos aún muy lejos de poder resolver aspectos fundamentales, y muchas de las afirmaciones que aquí se exponen todavía han de ser sometidas a prueba, por lo que sólo deben ser consideradas como posibles líneas de razonamiento.

* Este artículo vuelve a considerar la misma serie de problemas contemplados, bajo una perspectiva comparativa, en Pedreira (1991). Aunque se mantiene la estructura del texto original, se ha efectuado una revisión profunda con el fin de situar el cambio dentro de sus límites cronológicos y para incorporar las contribuciones más recientes. Los estimables comentarios de María de Fátima Bonifácio, a quien quiero manifestar mi agradecimiento, me han ayudado a mejorar mi artículo anterior.

1. Godinho (1985), pp. 141-147.
2. Nunes, Mata y Valério (1989); Lains y Reis (1991).

Para que el estudio de los obstáculos a la industrialización en Portugal sea útil debe situarse en el largo plazo. Lo que se conoce de otras economías pertenecientes a la periferia europea, no incita a pensar que Portugal fuera a lanzarse precozmente por el camino de la industrialización. Sin embargo, no basta con suponer este hecho, sino que también hay que explicarlo, lo que resulta imposible si la investigación se limita a analizar los últimos años del siglo XIX. Se opina muy a menudo que los países ajenos al pequeño grupo de los "pioneros" estaban prácticamente estancados y eran incapaces de transformar sus economías de forma notable, al menos hasta los últimos cuarenta años de la centuria. Esto no siempre fue así. Ciertos cambios sí tuvieron lugar en algunas regiones del continente, y a pesar de que la industrialización fue limitada e incompleta, llevaba ya una larga andadura. Además, algunas de las investigaciones más recientes, basándose en la revisión de la evidencia disponible y la compilación de nuevos datos estadísticos, han subrayado el hecho de que el camino hacia el crecimiento económico moderno en el siglo XIX fue un proceso lento y gradual, y que los "arranques súbitos" solo deben verse como algo excepcional y atípico.³ Se ha llegado a cuestionar incluso que una revolución industrial ocurriera realmente en Gran Bretaña, y algunos autores han destacado también la lentitud del crecimiento y la importancia del cambio estructural a largo plazo durante el siglo XVIII,⁴ si bien, muy recientemente, ha habido una nueva llamada a "rehabilitar" la revolución industrial que allí tuvo lugar⁵. En todo caso, las economías pioneras de la industrialización sí podían contar con el desarrollo más rápido de las industrias textiles, del hierro y del carbón porque ya habían experimentado unos cambios estructurales comprobados. Estos cambios no sólo fueron económicos; también se dieron transformaciones sociales y culturales que a su vez tuvieron ciertas repercusiones económicas, y cuyos orígenes en algunos casos se remontan hasta los siglos XVII y XVIII⁶.

A principios del siglo XIX, la disparidad entre los niveles del Producto Interior Bruto de los diferentes países europeos era escasa⁷, pero las diferencias estructurales (que podían determinar las oportunidades de desarrollo posterior) eran claras. Estas diferencias no siempre pueden expresarse en términos del PIB, pero hace años que Gerschenkron y Kuznets, entre otros, afirmaron que los niveles de PIB pueden llevar a confusión, sobre todo cuando lo que está en juego es el cambio estructural. Por tanto, al considerar las condiciones estructurales con miras al crecimiento económico, hemos de echar la vista atrás, al menos hasta el siglo XVIII. Al hacerlo, veremos que los impedimentos a la industrialización en Portugal eran similares a los que limitaban la modernización económica en otros países tales como España, Italia y otros "perezosos". Aun así, hubo diferencias notables en el peso de esos factores y algunas especificidades que hicieron que la industrialización fuese una perspectiva altamente improbable para Portugal en el siglo XIX.

3. Para más detalles, ver O'Brien (1986).

4. Crafts (1983), Berg (1985).

5. Berg y Hudson (1992).

6. Crafts (1984).

7. Bairoch (1991).

Crecimiento y atraso industrial

Durante la primera mitad del siglo XIX, Portugal padeció una inestabilidad permanente y, sin duda, el progreso económico fue entorpecido por las invasiones francesas y la guerra subsiguiente, por la secesión del Brasil y por una serie de golpes de estado, revoluciones y guerras civiles. Por tanto, suponer que Portugal iba a emprender una trayectoria gradual hacia el crecimiento económico no resulta lógico, y las fluctuaciones tan marcadas que se produjeron no deberían causar sorpresa alguna.

El desarrollo industrial que comenzó en la década de 1770⁸ había perdido la mayor parte de su fuerza a principios del siglo XIX. En esa época, el primer impulso provino del Estado, al producirse una reducción de los grandes cargamentos de oro y brillantes procedentes del Brasil que hasta entonces habían hecho que una política industrial⁹ se considerase innecesaria. Se desarrollaron prototipos de zonas industriales para la producción de lino y lana, y hubo algunos intentos de modernización, tales como la implantación de hiladoras mecánicas en la década de 1790. La neutralidad de Portugal en las guerras causadas por la Revolución Francesa resultó particularmente ventajosa. El comercio con las colonias se benefició de las crisis padecidas por otros imperios, atrayendo así las inversiones y estimulando el desarrollo comercial e industrial. Según los cálculos de Paul Bairoch, en el año 1800 entre un cinco y un siete por ciento de todas las exportaciones europeas se realizaron a través de puertos portugueses¹⁰.

No obstante, las dos ciudades portuarias más importantes de Portugal, Lisboa y Oporto (la primera más que la segunda), se limitaban básicamente a servir de tránsito entre los países extranjeros y el Brasil. Si bien el volumen de la exportación de mercancías de producción nacional iba en aumento, entre 1796 y 1806 estas representaban menos de la mitad de los envíos al Brasil. Los tejidos de algodón y de lino ocupaban un lugar destacado entre todas las exportaciones industriales. Estos dos sectores industriales eran diferentes entre sí. Por una parte, el sector algodonero estaba bajo el control de unos cincuenta grandes talleres dedicados al estampado de tejidos de algodón; este era un negocio próspero que proporcionaba trabajo a más de mil personas y que destinaba la mayor parte de la producción a la exportación¹¹. Por otra parte, la producción de tejido e hilo de lino tenía lugar en las zonas industriales del noroeste del país, donde la alta densidad de población y una agricultura intensiva, aunque insuficiente, exigían el desarrollo de otros recursos complementarios. La producción de lino y de encajes, una industria puramente doméstica que usaba materias primas tanto nacionales como importadas, floreció con el apoyo de algunos comerciantes y sus intermediarios¹². A principios del siglo XIX, las exportaciones al

8. Macedo (1951), pp. 141-184.

9. Pedreira (1988) p. 287; Forsyth y Nicholas (1983) pp. 601-10, demostraron como la abundancia de oro podía alejar a la economía de la industria.

10. Bairoch (1976), p. 267.

11. Alrededor de un 75 %. Ver Pedreira (1991b), p. 553.

12. Sobre este sector específico, ver Pedreira (1990), pp. 529-531.

Brasil equivalían al trabajo anual de unos 30.000 telares y se calcula que representaban alrededor de un quince por ciento de toda la producción nacional¹³.

Dejando aparte los tejidos de lino y algodón, las únicas exportaciones industriales importantes se componían de otros productos textiles, sombreros (tanto los artículos más bastos hechos en los talleres de ciudades y pueblos del noroeste y destinados a los esclavos y a los obreros, como los más refinados producidos en Lisboa) y de clavos y herramientas industriales producidos en los talleres de hierro tradicionales. En los telares, talleres y fábricas repartidos entre los distritos del noreste, en Lisboa y en Oporto, la manufactura de la seda era un sector industrial muy importante y en su desarrollo los mercados coloniales sin duda jugaban un papel destacado. Por el contrario, el comercio con las colonias no era tan vital para el sector industrial lanero ya que sólo se exportaba una pequeña parte de su producción, dado que ésta se destinaba básicamente a la demanda nacional; tampoco eran importantes los mercados coloniales para otros destacados sectores industriales como la piel, la cerámica y el vidrio.

Pero los productores portugueses nunca llegaron a desplazar los grandes volúmenes de productos importados, y las exportaciones al Brasil nunca se equipararon con los envíos de mercancías similares "en tránsito" procedentes de la India y del noroeste de Europa. La implantación de innovaciones técnicas se convirtió en algo esporádico y restringido y hasta el hilado del algodón se abandonó casi por completo en favor del estampado de tejidos en crudo, procedentes principalmente de la India¹⁴. Sin duda, hubo algún crecimiento industrial durante los últimos años del siglo XVIII, pero nada parecido a los impulsos regionales en la producción textil que tuvieron lugar en otros países mediterráneos (tejidos de algodón y lana en Cataluña o de seda en Lombardía y Piamonte). Y fue entonces cuando sobrevino el desastre: el país se negó a rendirse al "Sistema Continental" hasta que fue demasiado tarde, lo que propició la ocupación francesa y el que la Corte, contando con la ayuda británica, se refugiara en el Brasil. Posteriormente se produjo la interrupción temporal de todos los contactos entre el país y las colonias a causa del bloqueo marítimo por parte de Inglaterra, y el "Sistema Colonial" tuvo que ser suspendido. La consecuencia fue que los puertos sólo quedaron abiertos a los países amigos, en otras palabras a Gran Bretaña. Además, conforme con lo pactado en secreto cuando la familia real se escapó al Brasil, en 1810 se firmó un tratado comercial que eliminaba todas las trabas impuestas a las mercancías británicas (o sea, tejidos de algodón) y se impuso un arancel único del quince por ciento sobre el valor declarado a todas las importaciones procedentes de Gran Bretaña.

Junto con la destrucción y los disturbios causados por la guerra, este nuevo enfoque de las relaciones exteriores fue directamente responsable del colapso de las exportaciones de mercancías al Brasil (1808-1812)¹⁵. Entre 1816 y 1818 se produjo

13. Pedreira (1992b).

14. Macedo (1963), pp. 224-25, y Pedreira (1987), pp. 567-71.

15. Alexandre (1986) y Pedreira (1987).

una lenta recuperación; a pesar de las importaciones cada vez mayores de Gran Bretaña, las exportaciones industriales portuguesas también aumentaron. Pero esta recuperación duró poco. El comercio entre el Brasil y Europa ya no necesitaba intermediarios metropolitanos y por tanto el comercio portugués cayó en picado. El volumen de exportaciones disminuyó, incluso antes de que surgiera el movimiento de secesión, y finalmente se colapsó del todo en la década de 1830.

Por aquel entonces, un nuevo proceso político ya estaba en marcha. En 1820, una revolución liberal impuso la expulsión de los oficiales británicos (que hasta esa fecha habían mantenido sus rangos en el ejército portugués) y obligó al Rey Juan VI a regresar a Lisboa. Pero por mucho que lo intentasen, las nuevas élites gobernantes nada pudieron hacer respecto a la protección industrial y a la sumisión comercial del Brasil y, de hecho, su acción precipitó el movimiento de secesión exterior¹⁶. En 1823 el régimen liberal fue derrocado, pero ya no se pudo volver exactamente al "*status quo ante*". Los temas ideológicos se mezclaron con discusiones sobre la sucesión, provocando una revuelta en la sociedad portuguesa que acabaría en una guerra civil. En una época de tanta incertidumbre política y social poco crecimiento económico podía esperarse. Prueba de ello es que en algunas regiones, como Oporto (uno de los centros industriales más destacados), la producción llegó a paralizarse totalmente.

Al restablecerse la paz, el impulso industrial resurgió, si bien la tranquilidad social y la estabilidad política no estaban del todo aseguradas. El final de la guerra, junto a los cambios institucionales (tales como la prohibición de los gremios y las leyes agrarias que tenían como objetivo acabar con el viejo régimen) y las medidas proteccionistas de 1837, crearon de nuevo condiciones adecuadas para relanzar el proceso industrializador. Los talleres de tejidos de algodón (que usaban hilo británico) florecieron en Oporto, y durante los veinte años que siguieron a 1839, período dominado por gobiernos conservadores, se fundaron una serie de grandes fábricas, tanto textiles como metalúrgicas¹⁷.

La máquina de vapor ya se había implantado e incluso algunas de ellas empezaban a ser fabricadas en el país. Pero la industria portuguesa seguía estando dominada por los sectores artesanos y por los talleres tradicionales que producían géneros algo bastos. Cuando después de 1842 se entablaron negociaciones con vistas a un acuerdo comercial con Gran Bretaña, se elaboró una lista de todos los artículos producidos en Portugal sobre los que las medidas proteccionistas deberían aplicarse¹⁸. Esta lista demuestra que la producción industrial portuguesa sólo podía abastecer el mercado nacional con las mercancías más bastas, aquellas a las que les estaba vedado el acceso al mercado internacional.

Desde mediados de la década de 1850, nuevos obstáculos impidieron el crecimiento económico. La difusión del *oidium tuckeri* en los viñedos portugueses produjo una fuerte caída en la producción vinícola, seguida por varias malas cosechas de cereales (en 1854, 1856 y 1858) junto con epidemias de cólera y de fiebre amarilla.

16. Alexandre (1982), pp. 293-300 y (1988), pp. 1114-1233.

17. Bonifácio (1991), p. 515.

18. Bonifácio (1991), pp. 519-23.

Lógicamente, la demanda nacional de productos industriales se vio alterada por estas circunstancias tan adversas. Además, la falta de algodón que se produjo a principios de los años sesenta afectó las ya débiles industrias portuguesas, sobre todo los pequeños talleres de tejidos de Oporto. Incluso los sectores del lino y de la lana se vieron afectados por esta crisis, en la que los precios de las materias primas aumentaron sin cesar. En consecuencia, el PIB *per capita* no creció en absoluto y la mejora industrial que tuvo lugar entre 1855 y 1865 fue muy escasa¹⁹.

A partir de 1865 el crecimiento económico se reempezó de nuevo, aunque de forma algo lenta. Las importaciones de algodón en rama aumentaron, se instalaron nuevas fábricas de lana y algodón y, sobre todo, hubo un aumento considerable en la elaboración de tabaco, que se había liberado temporalmente del monopolio estatal. Este impulso continuó hasta la década de los años setenta. Aun así, de no haber sido por el desarrollo de la industria tabaquera, la estructura industrial portuguesa no habría registrado ninguna transformación importante. Los sectores textiles continuaban teniendo un peso decisivo, mientras que la industria metalúrgica, que carecía de altos hornos y no producía acero, apenas se había modernizado. En este sentido, el retraso fue notorio; no se pusieron las bases para el futuro desarrollo de las industrias de ingeniería, y tampoco se dedicó aten-

CUADRO 1
ESTRUCTURA DE LA INDUSTRIA PORTUGUESA
Porcentaje de mano de obra empleada en los diversos sectores industriales

	1815-25	1852	1881
Alimentación y bebidas	1.3	0.7	2.7
Tabaco	6.3	7.8	13.7
Textiles*	42.4	61.4	50.7
Sombrerería	9.8	4.0	2.9
Cordelería	1.5	1.0	0.1
Madera, piedra, corcho	1.2	2.3	7.0
Piel/Cuero	9.6	2.0	2.2
Metalurgia, ingeniería	7.8	4.8	7.8
Papel	4.5	6.8	5.6
Vidrio y cerámica	15.2	6.4	7.2
Química	0.3	2.7	0.1

* Los textiles están muy infraestimados. En gran medida, los empleados domésticos fueron omitidos de las estadísticas.

Fuente: Informes industriales. Pedreira (1986); Justino (1988-89) vol. 1, pp. 81-124.

19. Justino (1987), p. 459, y (1988-89) vol. 11, pp. 101-5.

ción a las actividades metalúrgicas tradicionales. Pero, sin duda, las causas de todo ello no pueden buscarse únicamente en la falta de unos recursos naturales adecuados.

En el período situado entre 1870 y la Primera Guerra Mundial, se dió un crecimiento industrial sostenido; la producción aumentó a un tasa anual de entre un 2,5 y un 2,8 por ciento, claramente superior a la del sector agrícola²⁰. Junto a las industrias sustitutivas de importaciones (tales como la hilatura y tejido de algodón y la metalurgia), esta etapa de crecimiento contó también con la presencia de dos nuevos sectores exportadores: las conservas de pescado y la manufactura del corcho. De todas maneras, la productividad continuó siendo muy modesta y el progreso de los principales sectores industriales fue limitado al depender de materias primas importadas. Por tanto, no debe sorprender que a mediados de la década de 1880 la tasa de crecimiento no fuese mayor y que incluso se desacelerara un poco. Todas las oportunidades para sustituir importaciones se habían agotado en los años ochenta y las exportaciones no podían propiciar el desarrollo industrial en sí. Los tejidos de algodón enviados a las colonias no lograron pasar la barrera del diez por ciento de la producción total y los nuevos sectores exportadores eran demasiado pequeños como para encabezar el impulso industrial. Por tanto, el ritmo de crecimiento en las últimas décadas del siglo XIX, interesante desde un punto de vista histórico, era demasiado lento para que un país atrasado como Portugal pudiera unirse a las economías más industrializadas.

Aunque hubo similitudes notables, por lo que respecta a la cronología, entre el crecimiento industrial portugués y el que se produjo en España y en Italia, no se dieron en cambio impulsos suficientes hacia la mecanización, por lo que la industrialización se mantuvo dentro de unos límites muy estrechos. De hecho, el atraso industrial empezó en el siglo XVIII, y no sólo en comparación con Inglaterra y otros países pioneros de la industrialización, lo que no es sorprendente, sino en relación también a algunos países de la semiperiferia, lo que es más insólito. A lo largo del siglo XIX la distancia se hizo aún mayor, pues aunque hubo crecimiento industrial en Portugal, éste fue mucho más lento que en otros países. ¿Pero porqué era Portugal una economía más atrasada?

Agricultura, urbanización y mercado interior

La agricultura portuguesa no logró modernizarse ni en el siglo XVIII ni en el XIX. Parte de la culpa puede ser atribuida a los recursos naturales y al hecho de que la mayoría de las nuevas técnicas que favorecieron la mejora en la productividad de la agricultura europea resultaron inadecuadas para la tierra y el clima portugueses, sobre todo en las zonas más mediterráneas. Ni la "revolución del nitrógeno", ni los arados pesados específicamente adaptados a las tierras húmedas del norte de Europa, podían servir de mucho en Portugal. Además, ni el marco institucional ni las es-

20. Reis (1987), p. 213.

estructuras sociales ofrecían las condiciones adecuadas para un importante desarrollo de la agricultura, y pasó mucho tiempo antes de que los derechos sobre la tierra fueran reducidos a los títulos de propiedad y arrendamiento, por lo que nunca surgió un grupo especializado de empresarios, terratenientes o arrendatarios orientados hacia el mercado.

No hay evidencia alguna de que a finales del siglo XVIII hubiera un crecimiento de la producción agrícola; al contrario, son numerosas las indicaciones de descensos regionales, sobre todo en la producción de trigo. En el sur, ante el aumento de los precios de la lana y de la carne, los grandes latifundistas del Alentejo empezaron a dedicarse a la ganadería²¹, y en el Algarve el crecimiento llegó a estancarse a mediados del siglo²². En el noroeste, hay claras pruebas de que también hubo serias dificultades; la producción de cereales disminuyó y, a partir de 1760, se inició una recesión que persistiría hasta entrado el siglo XIX²³. Los cereales de importación aumentaron su presencia en el mercado público de Lisboa, desde el 55 por ciento en 1729 hasta el 75 por ciento en 1778 y 1789²⁴. La mejor descripción que puede hacerse de los últimos treinta años del siglo sería la de una "época de crisis" para la agricultura portuguesa²⁵.

A principios del siglo XIX, la mayor parte de las importaciones la constituían productos alimenticios (cereales, pescado, mantequilla, queso), lo que pone en evidencia la debilidad de la producción agrícola²⁶. Esta situación se agravó como consecuencia de las guerras napoleónicas: las cosechas fueron escasas y resultaba imposible sembrar en extensas zonas del país, lo que propició un gran aumento de las importaciones de cereales y de harinas, al tiempo que hubo que pedir ayuda a Gran Bretaña²⁷. Pero más adelante la producción de cereales se recuperó y en los años 1820, al adoptarse medidas proteccionistas flexibles basadas en los niveles de precios, las importaciones decayeron. Ello permitió su total prohibición en la década siguiente.

La mayor extensión de tierra cultivada, y el nuevo marco institucional más liberal, propiciaron un mayor crecimiento, hasta que en 1858 la producción de cereales *per capita* llegó a alcanzar el nivel más alto de todo el siglo. Desde ese momento, y hasta 1870, no hay pruebas de un nuevo desarrollo, aunque la extensión del cultivo de la patata pudo haber compensado en parte este estancamiento en la producción de cereales. El vino y el aceite de oliva se ajustan bastante bien a este esquema de comportamiento: crecimiento a partir de los años treinta y estancamiento o caída desde mediados de los años cincuenta (cuando el *oidium* asestó un duro golpe a los viñedos). En cuanto a la ganadería, parece que creció debido al incremento de la demanda generada por el aumento de la población²⁸.

21. Justino (1981), p. 66.

22. Magalhães (1988), p. 193.

23. Oliveira (1979), pp. 482-97, y Maia (1991), p. 161.

24. Justino (1981), p. 66.

25. Justino (1988-89), vol. II, p. 111.

26. Alexandre (1988), p. 126.

27. Custodio (1983), pp. 482-97, y Maia (1991), p. 161.

28. Justino (1988-89), vol. II, p. 118.

A partir de 1870, la producción agrícola experimentó un nuevo crecimiento, si bien hasta 1885 no se alcanzaron los niveles registrados en los años 1850. El aumento en la producción de cereales explica el crecimiento sostenido que se produjo hasta el final del siglo, con una tasa anual del 1,44 por ciento²⁹; ello explica que antes de producirse la Primera Guerra Mundial la producción *per capita* fuera ya más alta que en 1850³⁰. Por tanto, el panorama general es el de un desarrollo moderado hasta mediados del siglo XIX y de nuevo a partir de 1870, basado sobre todo en la mayor extensión de la superficie cultivada, y que apenas contó con inversiones de capital ni con mejoras técnicas. Sin que se produjeran grandes cambios estructurales, las fuertes variaciones de las cosechas seguían siendo un factor clave de la agricultura portuguesa, incluso si se considera el crecimiento a largo plazo. Por lo que respecta al sector vitícola (el vino era, más aún que en España o Italia, el principal artículo de exportación), hay que decir que su importancia decayó en los años sesenta, pero así y todo su peso específico era todavía lo suficientemente grande como para determinar el grado de estabilidad de la agricultura en su conjunto³¹. Cualquier aumento en su producción bastaba para sustentar una lenta expansión demográfica. Sin embargo, no fue capaz de proporcionar ni los mercados ni el capital suficiente para dar impulso al desarrollo industrial.

Los cambios institucionales, que supusieron el desmantelamiento del viejo régimen agrario, sólo marginalmente fueron favorables al progreso económico. La supresión de las cargas feudales y eclesiásticas aliviaron las condiciones de los agricultores y, en consecuencia, pudieron haber estimulado una mayor extensión de las tierras dedicadas al cultivo. Pero dada la forma como este incompleto desmantelamiento se llevó a cabo (las vinculaciones laicas perduraron hasta los años 1860) no aceleró significativamente el progreso. Las nuevas estructuras agrarias –pequeñas granjas en el norte (donde las familias campesinas mantenían una forma intensiva pero atrasada de policultivo), y latifundios en el sur (con sus grandes cultivos de trigo y ganadería)–, no constituían las condiciones adecuadas para el desarrollo de la agricultura ni para el crecimiento de la demanda interior. De estas medidas abolicionistas no emergió ni una clase media compuesta por prósperos propietarios medianos, ni tampoco un grupo activo de modernos empresarios agrícolas. Tal como ha sugerido Vitorino Magalhães Godinho, esto puede estar relacionado con el hecho de que una nueva oligarquía de terratenientes sustituyó a los viejos conventos e instituciones³². De hecho, sólo un 10 por ciento de los mayores compradores se hizo con el 72 por ciento de todas las tierras desamortizadas³³. Además, la mayor parte de los pagos se efectuó mediante billetes y valores del gobierno y sólo una fracción de ellos

29. Lains (1990), p. 24

30. Lains (1990), p. 24

31. Lains (1990), p. 25.

32. Godinho (1975), p. 152.

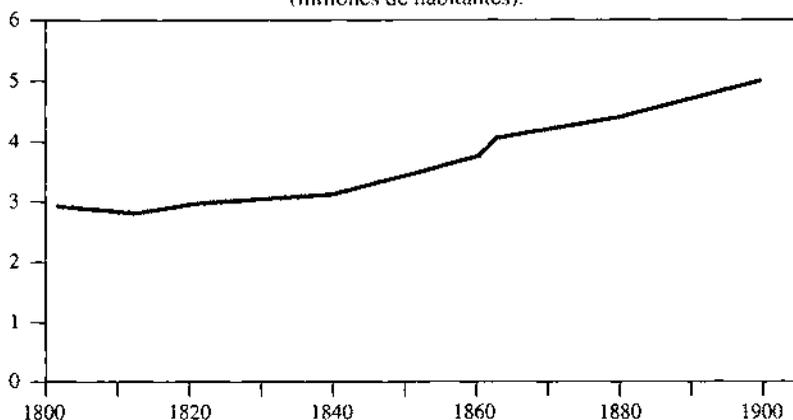
33. Silva (1989), p. 441.

(11%) se hizo en metálico³⁴. La vieja aristocracia (a fin de cuentas no tan vieja y muy dependiente de los fondos y dádivas del estado³⁵) iba a sufrir una larga crisis que llevaría finalmente a su desaparición. Pero los nuevos propietarios (en su mayor parte acreedores del estado, comerciantes, terratenientes y algunos aristócratas y funcionarios³⁶) no destacaron como empresarios agrarios. Y, al menos hasta los años 1870, la propiedad agraria fue todavía un signo de distinción social.

El reducido tamaño del país y su lento crecimiento demográfico³⁷ restringieron las dimensiones del mercado nacional. El fracaso en la modernización de la agricultura también frenó el desarrollo del mercado y representó una seria carga para su estructura, ya que el sector primario ocupaba a la mayor parte de la población; esto fue aún más notorio tras la caída del imperio brasileño. Las élites locales no eran ricas y casi todos los campesinos y jornaleros eran pobres. El mantenimiento de una agricultura basada en el autoconsumo y la subsistencia implicaba que los campesinos no compraran apenas en los mercados regionales, pues sus excedentes monetarios eran muy escasos. Aunque Portugal seguía el modelo general de las sociedades mediterráneas, notorio por su irregular distribución de la riqueza y de la renta³⁸, este empobrecimiento del país sin duda hay que atribuirlo a un reparto muy sesgado del ingreso nacional. Por ello, el resultado fue, a pesar de que existen algunas indicaciones que muestran un cierto aumento de los salarios durante la primera parte del siglo,

GRÁFICO 1

CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN PORTUGUESA EN EL SIGLO XIX
(millones de habitantes).



Fuente: Rocha Pinto y Rodrigues (1992)

34. Silva (1989), p. 389.

35. Monteiro (1987), pp. 32-38 y (1991).

36. Silva (1989), p. 473 y Silveira (1988), p. 455.

37. Pinto y Rodrigues (1992).

38. Davis (1977), p. 75.

una concentración de ingresos de la que sólo una pequeña élite pudo beneficiarse. La demanda que surgió de esta élite y del estado sin duda influyó el mercado nacional y contribuyó con ello a configurar la estructura industrial.

La desigual distribución social de los ingresos estuvo acentuada, además, por las disparidades regionales y por la estructura urbana. Lisboa y Oporto acumularon las riquezas de todo el país, hasta el extremo de que apenas hubo centros urbanos regionales. De hecho, los pueblos de provincias eran incapaces de atraer a los miles de personas pobres que año tras año abandonaban sus tierras en la segunda mitad del siglo, ya que era imposible encontrar suficientes puestos de trabajo en la vecindad. La estructura urbana era en Portugal un reflejo de la pobreza general y del pasado imperial del país, y representó un nuevo impedimento para el crecimiento económico, ya que los niveles sociales medios, a los que suele atribuirse la mayor parte del incremento del consumo en las economías industrializadas, fueron forzosamente muy escasos.

La distribución irregular de la población urbana era aún más destacada que su reducido tamaño. Lisboa, la capital, era una ciudad muy grande, aunque estancada, de unos 200.000 habitantes, mientras que Oporto, la segunda ciudad del país, tenía en 1850 menos de la mitad. Con la excepción de estas dos ciudades, no había ninguna otra población importante, o, dicho de otra manera, según los patrones europeos apenas existían centros urbanos de tamaño medio. Esta era una característica específica del país. El nivel de urbanización no era particularmente bajo, pero como Lisboa tenía tanto peso en la estructura demográfica, la proporción de la población que vivía en pueblos de tamaño medio era extraordinariamente reducida. Precisamente habrían sido estos pueblos, y no las grandes ciudades donde las masas de gente po-

CUADRO 2

ESTRUCTURA URBANA COMPARADA

Porcentaje de población residente en ciudades de entre 10.000 y 150.000 habitantes en diversos países europeos.

	1750	1800
Bélgica	19.6	18.3
Holanda	23.0	17.6
Italia	11.6	10.9
España	9.4	8.6
Gran Bretaña	6.9	9.6
Alemania	5.0	5.5
Francia	6.6	6.7
Portugal	3.2	4.5

Fuentes: Bairoch, Batou, Chèvre (1988) y De Vries (1984).

bre iban acumulándose, los lugares más capaces de proporcionar las bases para que las clases medias pudieran desarrollarse.

Si, como se ha sugerido³⁹, la estrechez de los estratos intermedios de la población representaba ya de por sí un obstáculo para el moderno crecimiento económico y, sobre todo, para el desarrollo de la producción en masa, y si la distribución de la población urbana puede considerarse un indicador preciso de la magnitud de este grupo específico, entonces podemos apreciar como Portugal se encontraba en desventaja respecto de otros países europeos como España e Italia, cuyas redes urbanas permitían el florecimiento de centros provinciales capaces de proporcionar un marco adecuado para el desarrollo de clases medias. De hecho, el modelo urbano portugués resulta más adecuado compararlo con el del *mezzogiorno* italiano o, en todo caso, con el de algunos países de la Europa del este.

Además, la integración económica nacional no pudo lograrse hasta finales del siglo XIX. La dualidad entre el norte y el sur, y también entre la costa y las áreas interiores, era notable⁴⁰. Esta situación no era comparable a la que podía observarse en España o en Italia, ya que no establecía una clara separación entre lo que era moderno y lo que era atrasado, ni entre los sectores y regiones dinámicos y los lentos. Al contrario, evidenciaba la fragmentación económica de todo el país, como demuestran las constantes diferencias regionales de los precios y sus disparidades. De hecho, sólo unos pocos bienes eran capaces de superar los límites de los mercados regionales.

Las oportunidades para lograr una industrialización moderna se vieron, por tanto, gravemente asfixiadas por la dimensión y estructura del mercado nacional. En los años setenta, el crecimiento basado en la sustitución de importaciones alcanzó rápidamente su límite, de forma que si en 1900 el sector industrial portugués hubiera podido importar todos los productos textiles y metálicos que necesitaba, esto habría representado un aumento del PIB de tan sólo un 1,73 por ciento. Las fábricas portuguesas, cuyas dimensiones eran inferiores a las de los países avanzados, apenas podían desarrollar economías de escala y se vieron forzadas a diversificar su producción. Además, algunas de las empresas industriales más avanzadas, como las acerías, no podían, sensatamente, establecerse en Portugal, donde un sólo alto horno producía más de lo que toda la demanda nacional podía necesitar⁴¹.

Vemos así cómo el círculo vicioso de la pobreza ya se había instalado: la agricultura, al no modernizarse salvo en algunas regiones productoras de vino y de fruta, era incapaz de generar una creciente demanda nacional de bienes industriales; en consecuencia, los pueblos no podían desarrollarse y atraer así a las masas de campesinos pobres, quienes, a partir de mediados del siglo XIX, encontraron la respuesta a sus males en la emigración. Esta, impresionante en relación a los niveles europeos,

39. Justino (1988-89), vol. II, p. 242.

40. Justino (1988-89), *passim*.

41. Reis (1984), p. 16, y (1987), p. 26.

colaboró a que las viejas estructuras perdurasen: las remesas de los emigrantes permitieron conservar los pequeños enclaves campesinos, que, sin dichos fondos, no hubieran podían mantenerse. Pero esta situación se dio sobre todo a finales de siglo.

Comercio exterior y política arancelaria

Durante el siglo XIX, la demanda interior de productos industriales de consumo no registró ningún aumento rápido. El bajo índice de crecimiento de la población, restringido aún más por la galopante emigración, la lentitud del cambio en la agricultura y la persistencia de la economía familiar campesina (con sus mercados tan reducidos), impedían cualquier expansión significativa del mercado nacional. Por tanto, para que la industrialización pudiera avanzar las exportaciones debían compensar, al menos en parte, esta carencia de la demanda interna. Además, en un país pequeño como Portugal, la demanda exterior siempre ha jugado un papel muy destacado⁴². Por ello, conviene observar ahora el comercio exterior y un tema íntimamente relacionado con él: la política arancelaria.

Ya se ha podido apreciar cómo a partir de 1808, y, tras una corta recuperación, de nuevo desde la década de los años 1820, los productos manufacturados portugueses perdieron su principal salida al exterior, el Brasil. Las importaciones brasileñas cayeron en picado y se limitaban a tejidos tradicionales de lino y a los encajes procedentes de los distritos protoindustriales del noroeste, junto a unos pequeños e insignificantes envíos de tejidos estampados de algodón. Al mismo tiempo, el ventajoso comercio de reexportación fue perdiendo terreno hasta que, finalmente, cesó del todo. Desde entonces, y hasta el final del siglo XIX, las exportaciones industriales fueron muy escasas y jamás excedieron del cinco o seis por ciento de todos los bienes que se enviaban a otros países y a las colonias. Esto no debería extrañarnos, pues difícilmente, sobre todo después de que los vínculos preferentes con el Brasil se hubieron roto, halláramos ventajas competitivas en el sector industrial. Al final de la centuria, las exportaciones de tejidos de algodón a las colonias africanas no llegaron a sobrepasar el diez por ciento de la producción⁴³.

Aun así, el comercio exterior podría haber ayudado a elevar el PIB y en consecuencia a incrementar la demanda interior de productos manufacturados, y podría también haber aportado los capitales necesarios para la inversión industrial. Si el volumen de exportación de productos acabados era insignificante, podían entonces los productos primarios convertirse en el principal recurso para que el país pudiera participar en el comercio internacional. Pero los recursos naturales del país, tanto mineros como agrícolas, no ofrecían mejores oportunidades; los únicos productos que Portugal podía ofrecer al mercado mundial con alguna ventaja eran el vino y el bran-

42. Saul (1982).

43. Cabral (1979), p. 349, y Smith (1985), p. 90.

CUADRO 3

EXPORTACIÓN DE MANUFACTURAS

Porcentaje de los promedios anuales sobre el total de las exportaciones nacionales

1796 - 1806	35.6
1816 - 1822	21.6
1825 - 1831	16.8
1840 - 1849	5.4
1850 - 1859	4.0
1860 - 1869	2.9
1870 - 1879	3.4
1880 - 1889	4.0
1890 - 1899	8.0

Fuentes: Las cifras de 1796-1831 proceden de las estadísticas del comercio exterior. Las de 1840-1899 proceden de Lains (1986, 395), y de ellas he restado las re-exportaciones de tejidos británicos de algodón a España; ver Pedreira (1991, 369).

CUADRO 4

EXPORTACIÓN DE VINO

Porcentaje sobre el total de las exportaciones nacionales

1800	42.7	1851	52.7
1810	65.8	1861	38.0
1820	60.5	1870	40.1
1830	59.5	1880	38.9
1839	59.7	1890	50.6
1843	45.5	1900	34.4

dy, la fruta y el aceite de oliva, la madera y el corcho. Pero incluso estos productos tenían que enfrentarse a la competencia feroz de otros países mediterráneos. A esta serie de productos se atribuía más del sesenta por ciento de todas las exportaciones, aunque el mineral de cobre alcanzó también alguna importancia en la década de 1860. De hecho, hubo una especialización desmedida en el sector vitícola que, año tras año, cubría por sí solo casi la mitad de todas las exportaciones.

Durante todo el siglo XIX, las actividades exportadoras fracasaron al no desarrollar los vínculos adecuados que hubieran permitido extender el crecimiento a otras esferas de la economía portuguesa. La demanda de productos primarios y de bienes industriales era demasiado pequeña para dar lugar a cualquier proceso de desarrollo digno de mención, y no hay ninguna evidencia de que los exportadores -tanto productores como comerciantes- tuviesen un gran interés en el tema industrial.

La producción de vino de Oporto se llevaba a cabo en una especie de “círculo cerrado”, y no sólo porque no logró modernizar la economía regional, sino porque los intereses de los británicos, bien representados por su fábrica situada en Oporto, tenían una influencia extraordinaria sobre la vida económica de la ciudad y de toda la región del valle del Duero. Basta decir que al principio de la década de 1840, el comercio con Gran Bretaña suponía el 68,7 por ciento de las importaciones y el 77,1 por ciento de todas las exportaciones que pasaron por la aduana de Oporto. La demanda británica cubría casi la totalidad de las exportaciones de vino de Oporto, con una cifra superior al noventa por ciento en 1839⁴⁴. Este patrón de especialización del comercio exterior portugués resultó nocivo para su propio crecimiento a largo plazo. La demanda internacional del tipo de productos que Portugal vendía en el extranjero aumentaba a un ritmo más lento que el del comercio mundial en general⁴⁵. Además, otros productores mediterráneos podían ofrecer más a cambio de sus exportaciones porque su capacidad importadora era mucho mayor; esta es una de las razones por la que España aumentó su participación en el mercado británico del vino⁴⁶. Por tanto, la constante y abrumadora presencia de la viticultura en el comercio exterior portugués llegó a representar un gran impedimento para su industrialización, y acabó con las primeras expectativas concebidas sobre una plena integración en la economía internacional⁴⁷. Esto se puede atribuir al hecho de que los exportadores portugueses dependían exclusivamente de dos mercados: el del Brasil y, por encima de todo, el de Gran Bretaña.

CUADRO 5

ESTRUCTURA REGIONAL DEL COMERCIO EXTERIOR PORTUGUÉS

Porcentaje del comercio exterior global (importaciones, exportaciones y re-exportaciones)

	Gran Bretaña	Brasil	Colonias
1800	20.4	34.8	8.7
1810	47.4	19.5	4.2
1820	30.2	30.9	6.7
1830	44.2	27.1	3.4
1843	53.5	14.0	2.5
1851	54.1	15.7	4.4
1861	54.0	14.5	5.2
1870	53.3	13.8	4.5

44. Bonifácio (1987), pp. 97-8.

45. Lains (1986), pp. 406-7.

46. Pereira (1987), p. 62.

47. Tal como sugieren Berend y Ranki (1982).

La estructura de las importaciones acentuó aún más esta faceta específica del comercio exterior portugués. Los productores y comerciantes británicos proveían permanentemente más de la mitad de esas importaciones, en forma de productos textiles, alimenticios, metálicos y, sobre todo a partir de 1850, carbón. Brasil enviaba diversos artículos tropicales, pieles y otras materias primas. Los tratados de 1810, firmados en plena guerra, intensificaron esta tendencia bilateral en el comercio exterior del país. Gran Bretaña explotó al máximo el bajo arancel único del quince por ciento sobre el valor declarado, y durante algunos años se produjo una verdadera inundación de tejidos británicos de lana y de algodón, que fue sin duda excesiva ya que el mercado portugués era incapaz de absorber envíos tan abundantes. Pero la diferencia de niveles arancelarios, en una época de creciente proteccionismo⁴⁸, permitió desarrollar una persistente y beneficiosa actividad comercial que consistía en reexportar géneros de algodón a otros países, sobre todo a España. Práctica ésta que siguió incluso después de que Portugal adoptara políticas más proteccionistas. Se calcula que un veinte por ciento de todas las exportaciones textiles de Gran Bretaña a Portugal se "reexportaba" a España mediante el contrabando⁴⁹. Los estampadores de tejidos de algodón establecidos en Lisboa, que utilizaban tejidos importados sin acabar, también se beneficiaron de las diferencias arancelarias y enviaban sus productos al otro lado de la frontera⁵⁰.

Durante muchos años se creyó que las trabas más importantes en el camino hacia la industrialización de Portugal fueron la escasa protección y las voluminosas importaciones del extranjero⁵¹. Después del Congreso de Viena, y en una época en que las naciones continentales pretendían proteger sus industrias de reciente creación y frenar la entrada de géneros industriales británicos, el caso portugués era ciertamente una excepción en cuanto a su comercio con Gran Bretaña. Esta situación, por supuesto, perjudicó las industrias textiles en una etapa importante de su desarrollo. Pero esto por sí solo no puede explicar el atraso industrial global, aun teniendo en cuenta que los sucesivos gobiernos dejaron de renegociar un nuevo tratado comercial con Gran Bretaña, con lo que permitieron que el acuerdo alcanzado en 1810 siguiera todavía en vigor en 1836, año en que Portugal finalmente recuperó su soberanía sobre la política arancelaria⁵². Ni la concesión de privilegios británicos a otros países en 1834, ni el arancel proteccionista de 1837, fueron factores destacados en el cambio de la estructura comercial general, que siempre fue muy restringida por el bajo nivel de la demanda nacional⁵³. La sustitución de importaciones, en ausencia de otros cambios sociales y económicos, sólo podía dar lugar a una industrialización muy limitada, como la que se produjo más avanzado el siglo⁵⁴.

48. Pollard (1974), pp. 109-10.

49. Prados de la Escosura (1984), pp. 129-30.

50. Pedreira (1991b), pp. 554-55.

51. Pereira (1971) y Sideri (1970).

52. Bonifácio (1991b), pp. 60-70.

53. Bonifácio (1987), p. 93.

54. Reis (1984) pp. 14-17, y (1987), pp. 218-19.

El Estado, los ferrocarriles y la inversión industrial

La política arancelaria respondió a los intereses creados dentro de la estructura industrial. La presión de ciertos sectores, más concentrados y mejor asentados que otros, llegó a proporcionarles una mayor protección. Ello explica porqué los estamadores de algodón se beneficiaron más de estos aranceles que los hiladores y éstos, a su vez, más que los tejedores⁵⁵. Pero por lo general, los aranceles eran más una cuestión hacendística que un instrumento para la protección industrial. Por ello no lograron frenar la entrada de productos británicos, aunque sí proporcionaron al Estado unos ingresos que le eran esenciales.

De hecho, durante una gran parte de la primera mitad del siglo XIX el Estado en Portugal era algo casi ficticio. Después de la ocupación francesa, el país pasó a depender estrechamente de Gran Bretaña. Entre 1810 y 1815, un representante británico ocupaba puesto en el gobierno portugués, y hasta 1820 Marshall William Beresford fue el Comandante en Jefe del ejército y la verdadera autoridad en todo el país. Aún después de la expulsión de Beresford y de sus oficiales, Gran Bretaña siguió manteniendo una parte considerable de su influencia en los asuntos portugueses; su flota atracaba de vez en cuando en el puerto de Lisboa y su presión militar tuvo repercusiones decisivas en el desarrollo de los acontecimientos políticos en Portugal. De todas formas, el desorden social y político —revoluciones, golpes de estado y dos guerras civiles entre 1820 y 1861— obstaculizó gravemente la construcción de un estado moderno, a pesar de los esfuerzos que se dieron en ese sentido al principio de los años cuarenta. Estas revueltas, y los elevados gastos militares, tuvieron un importante coste económico. Por ello, los problemas financieros, que venían de finales del siglo XVIII y que se agravaron con los disturbios de las guerras napoleónicas, llegaron a ser sumamente serios y obligaron a solicitar préstamos tanto internos como externos.

A pesar de algunos cambios institucionales, el Estado seguía contando con la vieja estructura financiera: impuestos indirectos y, sobre todo, derechos de aduanas eran las fuentes principales de los ingresos públicos. Temerosos, no sin razón, de suscitar más conflictividad social, los gobiernos fueron incapaces o bien estuvieron muy poco dispuestos a elaborar una reforma fiscal o a desarrollar un sistema de impuestos directos. En este sentido, las nuevas administraciones liberales no llegaron a ser más efectivas que las viejas instituciones absolutistas. Los impuestos directos no representaban más que una quinta parte de todos los ingresos estatales y los gastos públicos solían excederlos de largo. Al fracasar en la solución de este problema, el endeudamiento se convirtió en la solución más óbvia y sencilla para compensar los sistemáticos déficits presupuestarios. Pero, como era de preveer, esto se convirtió en un proceso acumulativo que llevó, a mediados de siglo, a una situación de suspensión de pagos. La consolidación de la deuda y algunas negociaciones permitieron

55. Lains (1987), p. 493.

obtener nuevos préstamos. En la década de 1860, la deuda pública superaba ya en veinte veces a los ingresos estatales, algo así como un ciento cincuenta por ciento del PIB⁵⁶. Este era, sin duda, un alto precio a pagar por la recién conseguida tranquilidad social.

Todo el aparato financiero se vio afectado por esta situación de las finanzas públicas. La demanda institucional de dinero y la evaluación que los inversores extranjeros hacían de los riesgos que encerraba prestar al Estado portugués, llevaron a un aumento de los tipos de interés. Además, es indudable que la seguridad era también la principal consideración para los capitalistas portugueses, que exigían el aval de un mercado prestigioso antes de invertir su dinero. Así, cuando los bonos de la deuda pública fueron aceptados de nuevo en la Bolsa de Londres, creyeron que podían invertir sus capitales en la deuda pública porque había llegado a ser "digna de fiar"⁵⁷, y los ahorros de origen portugués y portugués-brasileño una vez más se encaminaron hacia la financiación del Estado a través de los mercados extranjeros⁵⁸. De todas formas, Portugal todavía carecía de una red adecuada de intermediarios financieros.

El Estado atrajo de manera muy intensa el ahorro interior que era evidentemente escaso y esto representó un nuevo obstáculo para la formación de capital industrial. Además, la administración no dio muestra alguna de disponer de una estructura eficiente para manejar los recursos de que disponía y la mayor parte de éstos se dedicaron al consumo público y al pago de los intereses de los préstamos. El consumo público no estimuló la producción industrial, pues el Estado prefirió comprar normalmente a proveedores extranjeros. De todas formas, una demanda basada fundamentalmente en equipamientos militares no habría provocado ningún movimiento significativo en el sector industrial, y lo mismo puede decirse en cuanto a la inversión pública, ya que ésta nunca llegó a representar más que una décima parte del gasto total.

El tema de la inversión pública en el siglo XIX está estrechamente ligado a los problemas del ferrocarril y de los transportes en general. Ante todo hay que subrayar el hecho de que no hubo planificación coherente alguna para la implantación de una moderna red de transportes. La construcción de carreteras y del ferrocarril fue tardía, lenta y costosa. Hasta 1852, sólo se habían construido 218 kilómetros de carreteras modernas; la compañía de obras públicas, así como los proyectos de los años 1840 para la construcción del ferrocarril, habían fracasado estrepitosamente⁵⁹. A partir de entonces, el ritmo de construcción de obras de ingeniería civil aumentó y en 1870 ya estaban en uso más de 3.000 kilómetros de nuevas carreteras. En cuanto al

56. Para detalles de la estructura financiera, ver Silveira (1987) y Mata (1985). El valor del PIB ha sido tomado de Justino (1987).

57. Vieira (1983).

58. Pereira (1987), p. 64.

59. Vieira (1985) y Alegria (1988), pp. 43-45.

ferrocarril, habría que añadir que no llegó a significar un cambio sustancial en la estructura tradicional de la economía hasta finales del siglo XIX.

El ritmo de construcción del ferrocarril fue sin duda muy lento. La primera línea, de sólo 36 kilómetros, se puso en funcionamiento en 1856. En 1870, dado que entre 1861 y 1864 los trabajos se hicieron a mayor velocidad, los trenes ya podían circular a lo largo de 694 kilómetros en tres líneas: una que unía Lisboa con Gaia (justo al otro lado del río Duero desde Oporto), otra hasta la frontera cerca de Badajoz, y finalmente la que enlazaba los distritos sureños productores de trigo del Alentejo. Aun siendo limitado, el despliegue del ferrocarril no fue una tarea fácil. Los trabajos se retrasaron a causa de la tardanza en elegir el trayecto en dirección a España y, sobre todo, porque al haber optado el Estado por no construir las líneas por sí mismo favoreció acciones especulativas de promotores y contratistas, que dieron lugar a un alto nivel de ineficacia y corrupción. No era nada infrecuente que los promotores carecieran de recursos financieros adecuados y, a menudo, las compañías ni tan siquiera existían antes de que les fueran otorgadas las concesiones. Sólo entonces reunían el capital mediante la emisión acciones o bonos que frecuentemente no podían reembolsar, dejando al Estado con la responsabilidad final. Hubo otros casos en los que lo único que los capitalistas extranjeros querían conseguir eran los contratos para la construcción de las líneas o bien para el suministro de rieles, vagones y locomotoras. La construcción resultaba demasiado costosa y los malos resultados de los acuerdos alcanzados con empresarios privados eran tan evidentes que, en 1867, se creía que la mejor solución sería que el Estado se hiciera cargo de la construcción⁶⁰. Incluso aquellos que al principio habían expresado su oposición ahora daban su apoyo a esta solución.

Además, los beneficios de la inversión en el ferrocarril y las ventajas que de ello se podían derivar para el sector industrial eran insignificantes. La baja densidad de la red, la carencia de líneas secundarias y carreteras y el hecho de que los antiguos trayectos del sur y del este pasaban por áreas escasamente pobladas, fueron factores que contribuyeron a reducir los ingresos procedentes del tráfico ferroviario. Por otra parte, cuando se tomó la decisión sobre la distribución general de la red ferroviaria, las duras realidades de la geografía industrial no se tuvieron en cuenta. Baste como ejemplo el que en 1880 el distrito industrial lanero de Serra da Estrela todavía se encontraba a 200 kilómetros del ferrocarril más cercano. Los sectores de construcciones metálicas y de ingeniería tampoco se vieron realmente favorecidos por la construcción del ferrocarril. Los rieles y las locomotoras fueron importados libres de derechos, ya que se creía que esta era la estrategia adecuada para agilizar las tareas de construcción, y no se produjo ninguna tentativa de producir las locomotoras a nivel nacional. Finalmente, esto significó que los sectores del metal, estancados desde hacía tiempo, no pudieron progresar y convertirse en industrias pesadas; de la misma forma, ni la ingeniería ni los conocimientos técnicos pudieron desarrollarse. En con-

60. Alegria (1988), pp. 56-60.

secuencia, la metalurgia nunca llegó a ser una fuerza dinámica de la industrialización de Portugal⁶¹.

La construcción del ferrocarril estuvo también vinculada con las inversiones extranjeras y con las instituciones bancarias. Ya hemos visto algunas de las maneras en que esta empresa llegó a financiarse, pero aún queda mucho por decir. La construcción de las primeras líneas fue asignada a promotores y contratistas ingleses y españoles, pero no hubo inversiones importantes de capital extranjero en el negocio ferroviario de Portugal. Los inversores portugueses, e incluso los ricos emigrantes que habían vuelto del Brasil, también participaron en las compañías constructoras.

La inversión extranjera directa —con la excepción notoria de la producción y comercialización del vino de Oporto— fue escasa. Es cierto que se encuentran un buen número de apellidos extranjeros entre los industriales⁶² de la época, pero la mayoría de ellos se habían establecido en el país desde hacía ya tiempo; estaban muy integrados en la sociedad local y de hecho muchos de ellos eran los herederos de los técnicos y comerciantes que llegaron a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX. Su llegada a Portugal fue un proceso lento, que no dio lugar a una inmigración notable de talentos empresariales. El único movimiento de interés, hasta la década de los años setenta, vino por parte de unos capitalistas ingleses interesados en las minas de cobre; posteriormente, a finales del siglo XIX, algunos negociantes extranjeros se interesaron en las nuevas industrias exportadoras como la de conservas de pescado y la corchera. Pero, por lo general, la llegada de conocimientos empresariales fue casi insignificante y las entradas de capital extranjero se disiparon en la deuda pública. Por otra parte, el pequeño sector exportador difícilmente podía atraer grandes inversiones⁶³.

Poco puede decirse sobre el sector bancario dado el actual nivel de las investigaciones, aunque es posible aventurar algunas afirmaciones. El aparato financiero portugués se desarrolló muy lentamente; en 1835 sólo había dos bancos; en 1858 se había llegado a cinco; y a principios de los años setenta, cuando se produjo el gran auge del sector bancario, no había más de quince. Aun cuando no disponemos de información fiable, las pistas que tenemos parecen indicar que se trataba casi exclusivamente de bancos comerciales. Sus relaciones con la industria solían limitarse al descuento de letras y al crédito a corto plazo, aunque algunas compañías "fiables" podían obtener dinero a más largo plazo. Si los banqueros tenían que arriesgarse, preferían hacerlo en operaciones altamente especulativas —como se vio claramente cuando, antes de la crisis de 1876, intervinieron en la financiación del ferrocarril en España. De hecho, el descuento de letras, la concesión de hipotecas (a partir de los años 1860) y el manejo de las remesas de los emigrantes, ocupaban la mayor parte de las "energías" del sector bancario. Resulta evidente, por tanto, que ningún impulso

61. Pedreira (1985), pp. 336-337 y Reis (1984), p. 116 y (1987), pp. 218-19, 226.

62. Mónica (1987), p. 845.

63. Reis (1987), p. 218.

importante hacia la industrialización podía esperarse de semejante estructura financiera.

Capacidad empresarial, tecnología y trabajo

Durante largo tiempo, la falta de capacidad empresarial y de audacia de los capitalistas portugueses fueron consideradas como uno de los mayores obstáculos en el camino hacia la industrialización. Las investigaciones más recientes, sin embargo, no han aceptado este punto de vista en su totalidad y han señalado las limitaciones de esta antigua hipótesis como explicación plausible del atraso económico de Portugal⁶⁴. Se trata de una cuestión que necesita más investigación.

Una de las más llamativas características del empresariado portugués es su persistente falta de especialización. Desde finales del siglo XVIII, las actividades industriales no estuvieron únicamente en manos de verdaderos empresarios industriales o manufactureros, muchos grandes comerciantes tuvieron también interés en ellas. En algunas ocasiones suplieron al Estado –cuando éste restringía sus ayudas a la industria– y sostuvieron la presencia de técnicos extranjeros, pero generalmente mantuvieron otros intereses económicos, como el comercio colonial, el arrendamiento de impuestos y, naturalmente, la obtención de monopolios públicos. Para esta élite mercantil, que emergió en los años 1750 y controló buena parte de los grandes negocios durante casi una centuria, la industria era una actividad más, a menudo subsidiaria. Sin embargo, las más importantes fábricas pertenecían a esta élite, y ello pese a que su verdadero interés podía estar en los contratos del Estado vinculados a la fabricación (por ejemplo, los uniformes de lana para el ejército)⁶⁵.

No se trata sólo de un caso de desviación de capital desde el comercio hacia la industria. Los grandes comerciantes apostaban por la inversión industrial cuando ésta parecía suficientemente prometedora, pero nunca ligaban su futuro al éxito o fracaso de sus fábricas. Seguían buscando contratos con el Estado (como los muy rentables monopolios de cultivo de tabaco) y no dudaban en participar en empresas puramente comerciales. Los comerciantes que poseían una de las mayores hilaturas de algodón, por ejemplo, no desdeñaron; en los primeros años 1860, la posibilidad de especular con algodón en rama. Era habitual que los industriales mantuvieran sus fondos en circulación en negocios comerciales y financieros.

Estos negociantes adquirieron gran reconocimiento en la sociedad portuguesa. En cambio, muy pocos pequeños fabricantes alcanzaron prominencia. La estructura social y los criterios de estratificación social vigentes no eran los más favorables para estimular las perspectivas de promoción de los pequeños empresarios industriales. Durante largo tiempo, los prejuicios contra el trabajo manual –ampliados a

64. Reis y Fonseca (1987) y Pedreira (1988b).

65. Macedo (1951), pp. 107-110 y (1983), p. 72; Pedreira (1986), pp. 319-23 y (1988b), p. 77.

los pequeños comerciantes y tenderos—dificultaron su ascenso social y pudieron incluso desalentar sus esfuerzos para alcanzar el éxito a través de la diligencia en el trabajo⁶⁶. De hecho, había pocas posibilidades de que un maestro artesano pudiera convertirse en industrial⁶⁷; una carrera en el comercio presentaba mayores posibilidades de promoción.

La industrialización pudo verse dificultada por este entramado social. Puede ser cierto que las fábricas pertenecientes a los comerciantes ricos no se vieran afectadas por falta de capital. Pero, por otro lado, estos negociantes no dependían vitalmente del éxito de sus fábricas y podían fácilmente detener su funcionamiento en caso de dificultades. En cualquier caso, cuando realizaban inversiones industriales —lo que requería un cambio en sus prácticas habituales— tendían a ser muy prudentes. Las grandes fábricas fundadas en los años 1830 y 1840 solían pertenecer a compañías con una lista sorprendentemente larga de socios. Esta era una vía para conseguir el capital indispensable, pero era también un procedimiento para reducir, mediante la dispersión, los riesgos inherentes a las actividades industriales. Sin embargo, esto no debe interpretarse tan sólo como un caso de aversión al riesgo o como un signo de falta de espíritu empresarial. Por lo regular, cuando colocaban sus capitales⁶⁸, los inversores parecían responder a las oportunidades del mercado. Seguramente, la hilatura y el tisaje del algodón pudieron beneficiarse, a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, de la prohibición de importar y de la oferta abundante y barata de materia prima procedente del Brasil, pero los comerciantes de Lisboa optaron por dedicarse al estampado y la hilatura no se desarrolló. Sin embargo, esto pudo deberse a la ventaja competitiva que ofrecía el comercio marítimo en un período de problemas para otros imperios coloniales⁶⁹. En cualquier caso, tras las invasiones francesas, cuando los comerciantes más cautelosos habían preferido dejar Portugal por Brasil o Inglaterra, las condiciones económicas del país eran muy descorazonadoras y habían representado la ruina para industriales realmente emprendedores⁷⁰. Un fundado temor al exceso de capacidad y a la competencia extranjera refrenaba al empresario y limitaba la expansión del factory-system. Había otras direcciones más prometedoras a las que dirigir los capitales disponibles.

El carácter de esta élite económica pudo haber perjudicado el progreso industrial por otra vía adicional. Algunos empresarios desarrollaron un interés por las cuestiones tecnológicas. Contrataron personalmente técnicos extranjeros, adquirieron maquinaria en los países más avanzados y viajaron al extranjero para conocer nuevas técnicas. Pero muchos de los que siguieron ocupados en el comercio y las finanzas no se preocuparon por la mejora de sus fábricas. Consecuentemente, la dirección técnica cotidiana era a menudo confiada a empleados poco preparados o poco cuali-

66. Pedreira (1992), pp. 414, 437-40.

67. Mónica (1987), p. 845.

68. Reis y Fonseca (1987).

69. Macedo (1963), pp. 235-36, y Pedreira (1986), pp. 238-41.

70. Pedreira (1988b), p. 81.

ficados. Los artesanos podían ser expertos en su oficio (aunque este no fuera siempre el caso), pero carecían normalmente del tipo de conocimientos necesario para gestionar las empresas en su conjunto. Las fábricas pertenecientes a compañías estaban abocadas a sufrir este tipo de problema.

De esta forma, y con sólo algunas excepciones, la mala gestión hizo que el atraso tecnológico se convirtiera en uno de los más serios obstáculos para las posibilidades competitivas de la industria portuguesa. A finales del siglo XVIII, la precoz adopción de algunas innovaciones tecnológicas estaba confinada en un cierto número de fábricas, ya que habían sido concedidos privilegios exclusivos a nivel regional y nacional a los primeros empresarios que introdujeron tales innovaciones. Conflictos sobre los derechos de prioridad surgieron a menudo, como, por ejemplo, sobre la introducción de la máquina de vapor para usos industriales (producida muy tarde, en 1816-19). Estas disposiciones legales obstruyeron la difusión de la nueva maquinaria y de los nuevos procesos de producción y, en último término, provocaron el aislamiento de las innovaciones⁷¹. En Portugal no hubo invenciones originales, sólo algunas mejoras menores en la destilación del coñac son destacables. Como puede comprobarse en el registro de patentes, casi todas las solicitudes pretendían el uso exclusivo de técnicas ya conocidas en el extranjero, y eran extranjeros la mayor parte de los solicitantes.

En estas circunstancias, el cambio tecnológico quedaba restringido a la importación de bienes y de conocimientos, lo que presentaba indudables problemas⁷². Sin embargo, como ha establecido Jaime Reis, el problema no era simplemente la falta de maquinaria, tal como lo expresa la ratio entre capital y trabajo, sino también los bajos rendimientos de la maquinaria instalada. De hecho, la adaptación de los trabajadores portugueses a los nuevos procesos y modos de producción no se hizo sin problemas⁷³. La necesidad de conocimientos técnicos fue un obstáculo permanente para la modernización a lo largo de todo el siglo XIX. La falta de formación profesional obstruyó seriamente la mejora de la cualificación laboral, y lo mismo debe atribuirse a las altas tasas de analfabetismo. Si estamos de acuerdo con Lars Sandberg y Rondo Cameron, que señalan que la educación es el más importante componente social en el camino hacia la industrialización para los países atrasados⁷⁴, entonces Portugal era una de las naciones con menos posibilidades de iniciar el camino del crecimiento económico moderno.

En el Portugal de mediados del siglo XIX, las tasas de analfabetismo eran incluso superiores a las de España e Italia⁷⁵ y la distancia aumentó en las décadas siguientes. Circunstancias culturales y sociales convergían en generar una baja demanda de

71. Godinho (1975), p. 149.

72. Clark (1987) ha demostrado como la importación de tecnología y mano de obra cualificada aumenta los costos iniciales y representa un grave obstáculo en el camino hacia la industrialización. Para Portugal, ver: Reis (1987), p. 227; Pedreira (1986-7), pp. 588-89 y (1991b), p. 549.

73. Reis (1987), pp. 224-225.

74. Sandberg (1982) y Cameron (1985). Ver también Berend y Ranki (1982), pp. 56-59.

75. Reis (1989), pp. 99-100.

educación, especialmente entre los pequeños campesinos, los trabajadores rurales y las mujeres (en el Norte). Por regla general, las familias pobres no podían hacer frente a un retraso en la entrada de los jóvenes en la vida activa y, en algunas áreas, no tenían confianza en la educación como forma de mejorar sus condiciones de vida⁷⁶. En el siglo XIX, el progreso de la alfabetización fue sólo marginalmente dependiente de la extensión de la educación pública y a los Estados sólo se les puede atribuir una pequeña parte de responsabilidad por la persistencia de altas tasas de analfabetismo⁷⁷. Pero en Portugal, el Estado no proporcionó educación básica formal y no asumió el papel que le correspondía en la promoción y dirección de la enseñanza. Lo que inclinó a los gobernantes a no dedicar fondos a la educación pública no fueron las limitaciones presupuestarias, fue el hecho de que el analfabetismo no se contemplaba en aquellos tiempos como un problema económico, y también la ausencia de problemas de integración social (ningún conflicto fronterizo, una lengua común bien establecida, el apaciguamiento de los conflictos sociales desde mediados de siglo)⁷⁸. Consecuentemente, las tasas de analfabetismo se mantuvieron muy elevadas, incluso para los niveles de la Europa del sur, y esto constituyó otro obstáculo para que Portugal disminuyera la distancia que lo separaba de las economías más precozmente industrializadas.

Conclusión: Portugal, una industrialización improbable

Para introducir nuestras conclusiones podríamos formular la siguiente pregunta: ¿Cuál era la verdadera situación de la inversión industrial en Portugal? Algunos industriales, como hemos visto, estaban también vinculados a otros negocios y su actitud colectiva estaba exageradamente concentrada en la demanda de mayores barreras arancelarias, si bien ésta podía quedar inhibida en algunos sectores por su pequeña escala y por su dispersión⁷⁹. En algunos períodos, en los primeros años y de nuevo en los últimos años 1830, la protección a la industria fue una cuestión destacada. Pero a pesar de la opinión casi unánime en favor de altos aranceles para los bienes manufacturados⁸⁰, los políticos nunca adoptaron realmente el apoyo a la industria como su primera prioridad. Se pensaba que un sistema de ferrocarriles públicos y carreteras sería la palanca inicial del desarrollo económico, y fue planificado independientemente de las necesidades de la industria. Algunas voces clamaron por un mayor crecimiento industrial y llamaron la atención sobre su importancia para el progreso económico y social, pero las ideas tradicionales persistieron, y en algunos círculos se pensaba todavía que era la agricultura el verdadero destino económico de la nación.

76. Ramos (1988), pp. 1080-1091.

77. Ramos (1988), pp. 1110-1102.

78. Sobre el papel del Estado, ver Reis (1989), pp. 108-111, 121-35.

79. Lains (1986), p. 4000.

80. Bonifácio (1991b), pp. 119-279.

Pese a todo, aunque se hubiera materializado una política favorable a la industrialización, Portugal hubiera encontrado muchos de los obstáculos que impidieron que otros países europeos se convirtieran en economías plenamente industrializadas. Estructuras agrarias tradicionales, mercados interiores pequeños, difícil integración en la economía internacional, escasez de capitales, estructuras políticas inadecuadas, insuficiente formación técnica y empresarial y altas tasas de analfabetismo explican en general el retraso industrial. Todos estos impedimentos estaban presentes en Portugal y eran claramente mayores que en otros países del sur de Europa. A principios del siglo XIX Portugal era ya un país más pobre. Esto, sin duda, contribuye mucho a explicar porqué el desarrollo industrial fue tan limitado, incluso en relación a economías de desarrollo lento como las de España e Italia⁸¹. Y, desde esta perspectiva, la divergente evolución de la economía portuguesa de finales del siglo XIX y principios del siglo XX, en comparación con la de otras naciones atrasadas de Europa, no es en absoluto sorprendente. La industrialización era mucho menos posible si el punto de partida quedaba por debajo de un cierto nivel de atraso⁸².

En cualquier caso, si nuestra aproximación a de demostrarse esclarecedora, debe señalar las características específicas de la economía y sociedad portuguesas que estorbaron su modernización en el siglo XIX. En primer lugar, deberíamos tratar de poner algún orden en el conjunto de obstáculos generales a la industrialización, pero esto es casi irrealizable. De hecho, se trata de elementos estrechamente interrelacionados que no pueden ser completamente desenmarañados. Por ejemplo, el mantenimiento de las estructuras agrarias y la pequeña dimensión de los mercados interiores van de la mano, y lo mismo la escasez de la demanda, la insuficiencia de la formación técnica y empresarial y las elevadas tasas de analfabetismo. Sin embargo, si uno tuviera que señalar un conjunto concreto de problemas como el impedimento más importante para la industrialización, la elección debería recaer en la combinación entre una agricultura estancada, una lenta urbanización y una limitada demanda interior. En esta asociación se expresa el círculo vicioso de la pobreza.

De hecho, el mercado representaba un gran problema: la demanda interior estaba muy limitada no sólo a causa de que Portugal era un país todavía más pobre que España o Italia, sino también porque era un país mucho menor y los estados pequeños enfrentan especiales problemas en el camino hacia la modernización. Portugal no pudo aprovechar las ventajas del tamaño para desarrollar una economía nacional plenamente integrada hasta muy avanzado el siglo XIX⁸³. Además, el mercado interior se vio adicionalmente restringido por la lenta urbanización y por la más llamativa peculiaridad de Portugal: una estructura urbana desequilibrada que subrayaba la

81. Para una perspectiva comparativa, ver Pedreira (1991).

82. Este es uno de los argumentos principales de la hipótesis de convergencia; ver Baumol (1986) y De Long (1988).

83. Justino (1988-89).

debilidad de la clase media. Esta configuración económica y social dejaba lugar, en amplias áreas, a la persistencia de la industria rural, que no evolucionó hacia la industria moderna (sólo unas pocas fábricas modernas surgieron de las formas de producción tradicionales), pero tampoco sucumbió en la desindustrialización. La ausencia de tensiones en la economía significó que esta industria doméstica casi fuera capaz de perpetuarse a sí misma, y que los viejos procesos pudieran asimilar algunas innovaciones⁸⁴.

Otros rasgos peculiares fueron negativos para el desarrollo económico. Por un lado, los recursos naturales no fueron muy favorables: el clima, el suelo y los recursos minerales difícilmente podían considerarse adecuados para el crecimiento económico. En este aspecto, Portugal estaba en desventaja respecto a Italia y, especialmente, respecto a España. La integración económica internacional, limitada por los recursos naturales, hizo poco por compensar las pequeñas dimensiones del mercado interior. Después de las guerras napoleónicas, el imperio quedó roto y Portugal no sólo perdió la única salida exterior para sus manufacturas, sino que quedó privado de un arma que muchos países europeos estaban usando para defenderse de la competencia industrial británica, esto es la protección arancelaria. Durante largo tiempo, el comercio exterior portugués mostró una superespecialización, una fuerte concentración en determinados productos y regiones. Las estrechas relaciones con Gran Bretaña no abrían nuevas posibilidades de exportación en los sectores industriales más dinámicos, y la demanda internacional de vino –con mucho la mayor exportación de Portugal– creció más lentamente que el comercio mundial, con lo que, como era de esperar, también lo hizo el porcentaje de exportaciones⁸⁵. Además, los productos que Portugal vendía en el exterior no requerían un fuerte soporte del sector industrial, con lo que el factor arrastre que podía haber estimulado otras producciones no se desarrolló. De este modo, este tipo de especialización demostró ser perjudicial en el largo plazo, al contrario, por ejemplo, de la concentración del comercio escandinavo en productos de mucha mayor demanda (hierro, madera, cerdo).

Durante el siglo XIX, las condiciones estructurales e históricas se combinaron para obstruir la industrialización de Portugal. Podemos concluir que constituyeron obstáculos al crecimiento económico mucho mayores que los que encontraron la mayoría de los países europeos, incluidos los de desarrollo más tardío. Por consiguiente, la cuestión que debe ser considerada es si estas aparentes diferencias de grado no denotan después de todo una diferencia estructural. Si este es el caso, Portugal parecería como un país de muy improbable industrialización.

84. Pedreira (1990).

85. Lains (1986), p. 582.

BIBLIOGRAFÍA

- ALEGRIA, Maria Fernanda (1985), «A política ferroviária do fontismo», *Revista de História Económica e Social*, 23
- ALEXANDRE, Valentim (1982), «O nacionalismo vintista e a questão brasileira», en *O Liberalismo na Península Ibérica na Primeira Metade do Século XIX*, vol.1, Lisboa.
- (1986), «Um momento crucial do sub-desenvolvimento português: efeitos económicos da perda do império brasileiro», *Ler História*, 7
- (1988), *Os Sentidos do Império. Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*, Tesis de Ph. inédita, Universidad Nueva de Lisboa
- BAIROCH, Paul (1976), *Commerce Extérieur et Développement Economique de l'Europe au XIX Siècle*. París y La Haya.
- (1991), «How and not Why? Economic Inequalities Between 1800 y 1913: Some Background Figures», en BATOU, Jean (ed.), *Between Development and Underdevelopment*, Ginebra.
- BAIROCH, Paul, BATOU, Jean, CHEVRE, Pierre (1988), *La Population des Villes de l'Europe 800-1850*, Ginebra.
- BAUMOL, William J. (1986), «Productivity Growth, Convergence and Welfare: What the Long-Run Data Show», *American Economic Review*, vol.76
- BERG, Maxine (1985), *The Age of Manufactures. 1720-1800*, Londres.
- BERG, Maxine y HUDSON, Pat (1992), «Rehabilitating the industrial revolution», *Economic History Review*, XLV, 1
- BONIFACIO Maria de Fátima (1987), «Comércio externo e política pautal na primeira metade do século XIX», *Ler História*, 10
- (1991), «Lisboa, bastião do proteccionismo (pautas, política e indústria nos anos 30-40 do século passado», *Análise Social*, 112-113
- (1991b), *Seis Estudos sobre o Liberalismo Português*, Lisboa.
- BEREND, I. y RANKI, G. (1982), *The European Periphery and Industrialization 1780-1914*, Cambridge y París.
- CABRAL, Manuel Villaverde (1979), *Portugal na Alvorada do Século XX*, Lisboa.
- CAMERON, Rondo (1985), «A new view of European industrialization», *Economic History Review*, XXXVIII, 1
- CLARENCE-SMITH, Gervase (1985), *The Third Portuguese Empire (1825-1975)*, Manchester.
- CLARK, Gregory (1987), «Why isn't the whole World developed? Lessons from the cotton mills», *Journal of Economic History*, 47
- CRAFTS, N.F.R. (1983), «British economic growth 1700-1831: a review of the evidence», *Economic History Review*, XXXVI

- (1984), «Patterns of Development in Nineteenth Century Europe», *Oxford Economic Papers*, vol.36, pp.438-58.
- CUSTODIO, Jorge (1983), «Considerações sobre Acúrsio das Neves, os melhoramentos económicos e a indústria portuguesa», introducción a José Acúrsio das Neves, *Memória sobre os Meios de Melhorar a Indústria Portuguesa*, Lisboa.
- DE LONG, J. Bradford (1988), «Productivity Growth, Convergence and Welfare: Comment», *American Economic Review*, vol.78, 5.
- DE VRIES, Jan (1984), *European Urbanization 1500-1800*, Londres.
- DAVIS, John (1977), *People of the Mediterranean. An Essay in Comparative Social Anthropology*, Londres.
- FORSYTH, P.J. y NICHOLAS, S.J. (1983), «The decline of Spanish industry: a neo-classical analysis», *The Journal of European Economic History*, vol. 12, 3
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1975), *A Estrutura da Antiga Sociedade Portuguesa*, Lisboa.
- JUSTINO, David (1981), «Crises e 'decadência' da economia cerealífera alentejana no século XVIII», *Revista de História Económica e Social*, 7
- (1987), «Acerca da evolução do P.N.B. em Portugal (1850-1913)», *Análise Social*, 97
- (1988-89), *A Formação do Espaço Económico Nacional 1810-1913*, 2 vols. Lisboa.
- LAINS, Pedro (1986), «Exportações portuguesas, 1850-1913: a tese da dependência revisitada», *Análise Social*, 91
- (1987), «O proteccionismo em Portugal (1842-1913): um caso mal sucedido de industrialização concorrencial», *Análise Social*, 97
- (1990), «A Evolução da Agricultura e da Indústria em Portugal (1850-1913). Uma interpretação quantitativa», *História Económica*, 1, Banco de Portugal, Lisboa.
- LAINS, Pedro y REIS (Jaime) (1991), «Portuguese Economic Growth, 1833-1985: some doubts», *The Journal of European Economic History*, 20
- MACEDO, Jorge Borges de (1951), *A Situação Económica no Tempo de Pombal* (Oporto), 3ª ed. 1989, Lisboa.
- (1963), *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*, Lisboa.
- MAGALHAES, Joaquim Romero (1988), *O Algarve Económico 1600-1773*, Lisboa.
- MAIA, Fernanda Sousa (1991), *O Mosteiro de Bustelo: Propriedade e Produção Agrícola no Antigo Regime (1638-1670 e 1710-1821)*, Oporto.
- MATA, Maria Eugénia (1985), *As Finanças Públicas Portuguesas da Regeneração à Primeira Guerra Mundial*, Tesis de Ph.D. inédita; Universidad Nueva de Lisboa.

- MONICA, Maria Filomena (1987), «Capitalistas e Industriais (1870-1914)», *Análise Social*, 99
- MONTEIRO, Nuno Gonçalo (1987), «Notas sobre Nobreza, Fidalguia e Titulares nos Finais do Antigo Regime», *Ler História*, 10
- (1991), «Os rendimentos da aristocracia portuguesa no antigo regime», *Análise Social*, 111
- NUNES, Ana Bela, MATA, Eugénia y VALERIO, Nuno (1989), «Portuguese Economic Growth, 1833-1985» *The Journal of European Economic History*, 18
- O'BRIEN, Patrick (1986), «Do we have a typology for the study of European industrialization in the nineteenth century?», *Journal of European Economic History*, vol. 15, 2
- OLIVEIRA, Aurélio (1979), *A Abadia de Tibães 1670/80-1813. Propriedade, exploração e produção agrícolas no Vale do Cávado durante o Antigo Regime*, tesis de Ph.D. inédita, Universidad de Oporto.
- PEDREIRA, Jorge Miguel (1985), «Indústria 1800-1870», en *Dicionário Ilustrado da História de Portugal*, Lisboa.
- (1986), *Indústria e Atraso Económico em Portugal. 1800-1825*, tesis inédita, Universidad Nueva de Lisboa.
- (1987), «Indústria e atraso económico em Portugal, 1800-1825: uma perspectiva estrutural», *Análise Social*, 97
- (1988), «Industrialização e flutuações económicas. Preços, mercados e inovação tecnológica. Aparentamentos e reflexões sobre o caso português (1670-1890)» en *Estudos e Ensaios em Homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*, Lisboa.
- (1988b), «O 'Genio Empreendedor': espírito de empresa e dificuldades económicas no itinerário de um fabricante português. Custódio Braga (1796-1832)», *Penélope. Fazer e Desfazer a História*, 1
- (1990), «Social Structure and the Persistence of Rural Domestic Industry in Nineteenth Century Portugal», *The Journal of European Economic History*, 19
- (1991), «The Obstacles to Early Industrialization in Portugal, 1800-1870: a comparative perspective», en BATOU, Jean (ed.), *Between Development and Underdevelopment*, Ginebra.
- (1991b), «Indústria e Negócio: a estampanaria da região de Lisboa 1780-1880», *Análise Social*, 112-113
- (1992), «Os Negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII: padrões de recrutamento e percursos sociais», *Análise Social*, 116-117
- (1992b), «The Portuguese Economy and the end of the Portuguese-Brazilian Empire», en PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro y AMARAL, Samuel (eds.), *Las Consecuencias Económicas de la Independencia de América Latina*, Madrid, (en curso de publicación).
- PEREIRA, Miriam Halpern (1971), *Livre-câmbio e Desenvolvimento Económico. Portugal na Segunda Metade do Século XIX*, Lisboa.

- (1987), «Atitudes políticas e relações económicas internacionais na primeira metade do século XIX em Portugal», *Ier História*, 10
- PINTO, Maria Luís Rocha y RODRIGUES, Teresa (1992) «A Evolução da População Portuguesa ao longo do Século XIX – uma perspectiva global», (en curso de publicación).
- POLLARD, Sidney (1974), *European Economic Integration 1815-1970*, Londres.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro (1984), «El Comercio Hispano-Británico en los Siglos XVIII y XIX. I.Reconstrucción», *Revista de Historia Económica*, 2
- RAMOS, Rui (1988), «Culturas da alfabetização e culturas do analfabetismo em Portugal: uma introdução à História da Alfabetização no Portugal contemporâneo», *Análise Social*, 103-104
- REIS, Jaime (1984), «O atraso económico português em perspectiva histórica (1860-1913)», *Análise Social*, 80
- (1987), «A industrialização num país de desenvolvimento lento e tardio: Portugal (1870-1913)», *Análise Social*, 96
- (1989), «O analfabetismo em Portugal no século XIX: uma interpretação», en *Nova Economia Portuguesa. Estudos em Homenagem a Daniel Pinto Barbosa*, Lisboa.
- REIS, Jaime y FONSECA, H.A. (1987), «J.M. Eugénio de Almeida: um capitalista de Regeneração», *Análise Social*, 99
- SANDBERG, Lars (1982), «Ignorance, poverty and economic backwardness in the early stages of European industrialization: variations on Alexander Gershenkron's grand theme», *Journal of European Economic History*, 11
- SAUL, S.B. (1982), «The Economic Development of Small Nations: the experience of Northwest Europe in the Nineteenth Century», en KINDLEBERGER, C.P. y TELLA, G. di (eds.) *Economics in the Longview. Essays in Honour of W.W. Rostow, vol.2* (Nueva York)
- SIDERI, Sandro (1970), *Trade and Power. Informal Colonialism in Anglo-Portuguese Relations*, Rotterdam.
- SILVA, António Martins (1989), *Desamortização e Venda dos Bens Nacionais em Portugal na Primeira Metade do Século XIX*, Tesis de Ph.D. inédita, Universidad de Coimbra.
- SILVEIRA, Luís Espinha da (1987), «Aspectos da evolução das finanças públicas portuguesas (1800-1827)», *Análise Social*, 97
- (1988), *Revolução Liberal e Propriedade. A Venda dos Bens Nacionais no Distrito de Évora (1834-1852)*, Tesis de Ph.D. inédita, Universidad Nueva de Lisboa.
- VIEIRA, A.P. Lopes (1983), *The Role of Britain and France in the Finance of Portuguese Railways 1850-1890*, Tesis de Ph. D., inédita, Universidad de Leicester.
- (1985), «Os caminhos de ferro antes dos caminhos de ferro», *Revista de História Económica e Social*, 15



Obstacles to industrialization in nineteenth-Century Portugal

ABSTRACT

Portugal shared many of the obstacles facing other European countries on the route to modern industrialization: traditional agricultural structures, small domestic markets, difficult integration into the international economy, scarce capital resources, insufficient entrepreneurial and technical skills and high illiteracy rates. But, in Portugal, these formed still greater impediments than those to be found in late developing European countries and the vicious circle of poverty was definitely at work in the combination between unprogressive agriculture, slow and imbalanced urbanization and restricted home demand. Natural endowments could hardly be taken as beneficial, either, and foreign trade, thwarted by overspecialization, did little to compensate for the smallness of the domestic market. So, in the nineteenth century, both structural and historical conditions combined to raise almost unsurmountable obstacles the industrialization of Portugal. In this light, the divergent path of the Portuguese economy in the late nineteenth and early twentieth centuries compared to other backward nations of Europe is not at all surprising. In fact, Portugal was a very unlikely industrializer.

