

Strecke Lissabon-Porto vereint mehr als die Hälfte des Verkehrsaufkommens auf sich; nur diese Strecke entspricht internationalem Niveau. Große Bedeutung hat der Straßenverkehr. Das Straßennetz ist in den dichtbesiedelten Regionen des Nordens und auf der Strecke Lissabon-Porto chronisch überlastet; eine Autobahn zwischen den beiden Städten soll 1984 fertiggestellt sein. 1978 waren 1,456 Mio. Kraftfahrzeuge registriert. Pkw werden in Portugal montiert und unterliegen sehr hohen Einfuhrzöllen; Produktionsbetriebe sind von Renault (Aveiro) und Ford (Sines) geplant. (Statistisches Bundesamt 1979; INE 1979b)

Im ganzen Land gibt es 85.000 Einzelhandelsbetriebe (INE 1979b, 295 ff.), zum großen Teil Kleinstbetriebe mit sehr begrenztem Warenangebot und Umsatz. 1970 waren es noch 135.000, davon allein 20 % Händler ohne feste Verkaufsstellen. Bezogen auf die Bevölkerung ist die Zahl der Betriebe sehr hoch. Viele können so nur schwer überleben (bzw. nur mit unzulässig hohen Gewinnspannen). 1970 gehörte mehr als die Hälfte der Betriebe zur Lebensmittelbranche. (Matos 1973, 189) In den kommenden Jahren wird es wahrscheinlich noch zur Schließung einer Vielzahl dieser Läden kommen – dieser Prozeß hat mit der Durchsetzung von Supermarktketten mit z. T. brasilianischem Kapital und «modernen» Einkaufszentren schon begonnen. Traditionelle Formen des Handels (Markt) haben aber heute – und nicht nur ökonomisch – noch großes Gewicht.

Der Anteil des Auslandskapitals an Großhandel und Import/Export-Firmen ist mit 28 % (1970) relativ hoch. Diese allzeit florierende Branche hat ihr Teil zur portugiesischen Wirtschaftsstruktur beigetragen: indem der leichtere Import oder der Export von Rohstoffen dem Aufbau einer einheimischen verarbeitenden Industrie vorgezogen wurde. (Matos 1973, 190 ff.)

Die Politik der Banken war nach dem 2. Weltkrieg so vorsichtig wie die Währungspolitik der Regierung – die Zinsen auf Sparkonten überschritten nicht 3 %, Kredite wurden nur kurzfristig gewährt. Ab den 60er Jahren erforderte die kapitalistische Entwicklung jedoch günstigere Kreditbedingungen; die gewährten Kredite vervierfachten sich. 1975 wurden die Banken verstaatlicht, die vorher zentrales Machtmittel in den Händen weniger Industriemagnaten waren. Sie wurden jedoch nicht zu einer einzigen zusammengeslossen. Die Kreditbedingungen sind vereinheitlicht und verbindlich. Für spezielle Zwecke bestehen besondere Kreditinstitute (*IFADAP, Crédito Predial Português*).

Das Versicherungssystem ist wenig entwickelt (für Kfz wurde erst 1980 eine Haftpflichtversicherung obligatorisch, allerdings mit einer Deckungssumme von nur ca. 50.000 DM).

Der Tourismus spielt seit den 60er Jahren eine zunehmende Rolle. Bisheriger Höhepunkt war das Jahr 1973; die revolutionäre Periode 1974/75 hat zu einem starken Rückgang der Zahl ausländischer Besucher geführt, und der Wert von 1973 wurde erst 1979 überschritten. Die Einreisen von Ausländern betragen (1980 geschätzt): 1971: 3,9 Mio.; 1973: 4,1 Mio.; 1974: 2,6 Mio.; 1975: 1,9 Mio.; 1979: 5,3 Mio.; 1980: 6,9 Mio.

Im Vergleich etwa mit Spanien sind diese Zahlen sehr gering. Hierbei muß aber berücksichtigt werden, daß es sich in der Regel um einen Luxustourismus handelt, mit relativ hohen Einnahmen pro Tourist. Die Algarve und Madeira sind die wichtigsten touristischen Regionen. Andere als modernste 4- und 5-Sterne-Hotels sind hier kaum zu finden. Die Costa do Sol bei Lissabon hat dagegen für den internationalen Tourismus geringere Bedeutung. Seit einigen Jahren wird auch die «Grüne Küste» nördlich von Porto touristisch entwickelt. Charakteristisch für die heutige Situation ist die Konzentration auf einige wenige Landstriche und die Vernachlässigung des Landesinnern, wo der Tourismus gerade einen deutlichen Beitrag zur Entwicklung leisten könnte.

Von großer Bedeutung ist schließlich die Tatsache, daß das Preisniveau in den touristischen Regionen vielen Portugiesen verbietet, dort Urlaub zu machen.