



# O GRUPO **BARRAQUEIRO**

subsídios para a sua história







# O GRUPO **BARRAQUEIRO**

subsídios para a sua história

**Texto de**

Paulo Eduardo Guimarães



# ÍNDICE

<b>5</b>	<b>Mensagem do Presidente</b>
<b>9</b>	<b>Introdução</b>
<b>15</b>	<b>As origens: uma lenta e difícil implantação</b>
19	Joaquim Jerónimo, pioneiro do transporte rodoviário de passageiros em Portugal
26	O regresso às carreiras de auto-omnibus: a empresa Joaquim Jerónimo, Lda.
<b>33</b>	<b>A formação do Grupo Barraqueiro (1967-1998)</b>
36	Novos protagonistas: a família Pedrosa
40	Revolução e nacionalização: a Rodoviária Nacional e os pequenos operadores
50	Momentos decisivos: as reestruturações (1992-1995)
<b>55</b>	<b>Reestruturar, racionalizar e qualificar o transporte rodoviário de passageiros</b>
60	As empresas algarvias: a Eva Transportes, S.A., a Frota Azul (Algarve) e a Translagos
71	A Rodoviária do Tejo, S.A.
77	A Rodoviária do Alentejo, S.A.
83	A Rodoviária da Estremadura, S.A. / Barraqueiro Transportes, S.A.
104	A Rodoviária de Lisboa, S.A.
<b>115</b>	<b>Consolidação, diversificação e internacionalização</b>
120	A Fertagus: um marco na diversificação do Grupo Barraqueiro
121	O projecto MST – Metro Sul do Tejo
125	Internacionalização do Grupo Barraqueiro
<b>131</b>	<b>Notas</b>
<b>139</b>	<b>Bibliografia</b>



# Introdução

O Grupo Barraqueiro, cujas origens remontam à actividade iniciada por Joaquim Jerónimo, em 1915, é hoje o maior grupo ibérico no transporte rodoviário suburbano e interurbano de passageiros. Contando com mais de 4.600 trabalhadores e 2.800 viaturas (dados de 2005), desenvolve a sua actividade no transporte rodoviário e ferroviário de passageiros, no transporte de automóveis, no transporte internacional rodoviário de mercadorias (TIR), no transporte fraccionado de mercadorias e distribuição porta à porta e nos transportes especiais de combustíveis e matérias perigosas. Foi este o resultado de um processo de crescimento fulgurante por parte de uma empresa – a Joaquim Jerónimo, Lda. – que, ainda na década de 1970, se poderia considerar de pequena dimensão ou, pelo menos, de dimensão não suficientemente grande para entrar no lote das empresas que seriam objecto de nacionalização na sequência da Revolução de 1974.

Na base deste notável sucesso encontramos, como figura central, o empresário Humberto Pedrosa, que, neste percurso, assentou o crescimento da actividade na qualificação do serviço prestado e na aquisição de empresas estratégicas. Como homem de *visão*, arriscou em diversos momentos decisivos, quan-





As parcerias desempenham um papel estratégico na internacionalização do Grupo Barraqueiro.

Com o fim do ciclo das privatizações das empresas formadas a partir da cisão da R.N. em 1995, o Grupo Barraqueiro procedeu à sua reorganização no ano seguinte, integrando a empresa de João Sardinha Dias, Lda. no perímetro da Rodoviária da Estremadura e procedendo à fusão da Rodoviária de Lisboa na Inorange. Uma vez que a transferência de recursos e de serviços entre empresas permitiam aumentos de rentabilidade e ganhos relevantes, deu-se início à reestruturação na área suburbana de Lisboa, no Alentejo e Algarve (mediante acordos de exploração entre a Eva e os Belos), e à centralização do Serviço de Aprovisionamento e Gestão de Stocks “com o objectivo de colher os benefícios inerentes à actual dimensão do Grupo e às economias de escala daí decorrentes”<sup>68</sup>. Definiu-se como prioridade a eliminação de viaturas de marcas descontinuadas como as *AEC*, *Leyland* e *Magirus*, procedendo a novas aquisições de marcas seleccionadas em função do consumo, custo de manutenção e fiabilidade.

Entre 1996 e 1998 procedeu-se à reafecção do passivo do grupo, até aí concentrado na Joaquim Jerónimo, Lda., através de cessões de participações entre as suas empresas de acordo com as suas possibilidades. Neste ano, através duma empresa

associada, a CGDP – Companhia Geral para o Desenvolvimento do Transporte de Passageiros, S.A., que integrava um consórcio liderado pela Siemens, o grupo participa no concurso internacional para a concepção, construção e exploração do Metropolitano do Porto. Tenta ainda entrar no mercado rodoviário em Angola e Moçambique.

Em 2000, Humberto Pedrosa adquire a participação que a Générale des Eaux (agora denominada Vivendi) detinha na Joaquim Jerónimo, Lda., e que, nessa altura, representava já 49% do capital dessa sociedade. Mais recentemente, na sequência das dificuldades criadas pela Autoridade da Concorrência relativamente à *joint-venture* Barraqueiro / Arriva, a família Pedrosa alienou 21,5 % do seu capital ao grupo inglês Arriva, Plc, também com o objectivo de reforçar a sua imagem e capacidade de internacionalização. Por outro lado, a Arriva estabelecia uma forte plataforma para reforçar os seus negócios, presentes e futuros, em Portugal.