

O GRUPO **BARRAQUEIRO**

subsídios para a sua história



Revisão de Texto

Ilzeida Role

Design Gráfico

Mário Neve

Pré-impresão

Cristina - Produção Gráfica, Lda

Impressão

Tipprint - Acim Gráficas, S.A.

ISBN

978-972-707-146-9

Deposito Legal

34894/07

Quarta da Projecto Editorial

Quinta da Moura, 1000-001, Lisboa, S.A.

1.º andar do Bloco 1, Av. D. C. II

1600-001 Lisboa

Tel. 218051100 Fax. 218051107

www.projetopublicitario.pt

projetopublicitario@gmail.com

projetopublicitario@projetopublicitario.pt

projetopublicitario@projetopublicitario.pt

ÍNDICE

5 Mensagem do Presidente

9 Introdução

15 As origens: uma lenta e difícil implantação

- 19 Joaquim Jerónimo, pioneiro do transporte rodoviário de passageiros em Portugal
26 O regresso às carreiras de auto-ônibus: a empresa Joaquim Jerónimo, Lda

33 A formação do Grupo Barraqueira (1967-1998)

- 36 Novas paragens: a Grãfia Pedras
40 Revolução e nacionalizações: a Rodoviária Nacional e os primeiros operadores
50 Momentos decisivos de reestruturação (1992-1998)

55 Reestruturar, racionalizar e qualificar o transporte rodoviário de passageiros

- 60 As empresas algarvias: a Eva Transportes, S.A., a Prota Azul (Algarve) e a Tondagim
71 A Rodoviária do Tejo, S.A.
77 A Rodoviária do Alentejo, S.A.
85 A Rodoviária da Beira Interior, S.A. / Barraqueira Transportes, S.A.
104 A Rodoviária de Lisboa, S.A.

115 Consolidação, diversificação e internacionalização

- 120 A Fertagus: um marco na diversificação do Grupo Barraqueira
121 O projecto MST - Metro Sul do Tejo
125 Internacionalização do Grupo Barraqueira

131 Notas

139 Bibliografia



Autocarro *Düsseldorfer Omnibusgesellschaft* em Neupfenz, na Alemanha, apenas 2 anos antes (1) altura o auto-ómnibus prussiano já ser um meio de transporte flável e a sua exploração economicamente viável. Foto datada de 1904. Foto AGB.

Autocarro *Düsseldorfer Omnibusgesellschaft* em Neupfenz, na Alemanha, apenas 2 anos antes (1) altura o auto-ómnibus prussiano já ser um meio de transporte flável e a sua exploração economicamente viável. Foto datada de 1904. Foto AGB.

Contrariamente ao que sucedeu com os caminhos-de-ferro, a implantação das empresas de transporte rodoviário de passageiros foi um processo histórico lento e, sobretudo, menos visível o seu impacto na vida económica e social do país. Em torno dos projectos ferroviários movimentaram-se grandes interesses capitalistas que logo se tornaram assuntos de Estado, pois exigiam, desde o início, pesados investimentos, arriscados em regiões atrasadas. Reconhecido o seu papel como agente demolidor de velhos particularismos locais e instrumento tecnológico quase indispensável à formação dum mercado nacional, os caminhos-de-ferro actuavam também (assim se acreditava) como catalizadores duma nova consciência nacional e difusores do progresso. Tal como aconteceu por toda a Europa, também em Portugal recaíram sobre os caminhos-de-ferro grandes expectativas relativamente ao seu papel indutor do desenvolvimento do país e, de forma significativa, o período que viu nascer a rede ferroviária ficou conhecido como Regeneração. O entusiasmo dos primeiros tempos deu como garantidas façanhas que o meio rodoviário colectivo, barato e “democrático”, viria silenciosamente a cumprir quase um século depois.

A história da implantação do transporte rodoviário de passageiros foi, em contrapartida, um processo que se corria com a difusão do transporte automóvel, com quem partilhava, aliás, os avanços tecnológicos. Dependeu de uma mudança de factores, a começar pelo estado das estradas, que os seus actores, por si só, eram impotentes para mudar. Talvez por isso, o seu impacto na economia e na sociedade portuguesa seja ainda hoje frequentemente subestimado.

Mais de duas décadas decorreram, desde a primeira implantação protagonizada por alguns visionários, até ao surto da segunda metade dos anos '20 do século XX. A prorrogação na língua do nome usado para designar o novo modo de transporte levará algum tempo. Os “veículos movidos a tracção mecânica, sem emprego de carris, para o transporte de passageiros” começam por ser designados ora por “veículos de carga servindo de diligências” (1906), ora por “auto-omnibus” ou mesmo “auto-omnibus-camion”. Nos últimos anos da I República, o termo “auto-omnibus” ficou fixado para designar os “camions” carroçados para o transporte de passageiros, quando surgiu outro, “camionett