

# MATATUS, CHAPA 100 & Cia



Em Kinshasa encontramos os fula-fula (camiões de dez toneladas) e os kimalu-malus (que significa «os que vão muito depressa»); em Dakar, os «carros rápidos»; em Dar-Es-Salam, os dala-dalas, nome de moeda que corresponde ao preço de cada corrida; em Nairobi, os matatus, miniautocarros que devem o seu nome à tarifa única de trinta cêntimos; em Angola, eram os «processo quinhentos» (antes da reforma económica); em Moçambique começaram por ser os «chapa cem» e hoje são os «chapa duzentos»...

A capacidade de transporte destes pequenos empresários

aumentou consideravelmente nos anos 80 e em muitas cidades africanas o transporte público pertence-lhes em pelo menos cinquenta por cento. E dão empregos: em Dakar, 523 «rápidos» dão trabalho a 3420 pessoas (em 1975) e alimentavam 22 230. No Quênia este sector empregava 17 mil pessoas em 1986 e envolvia um negócio à volta de 140 milhões de dólares.

Apesar da legalização dos matatus no Quênia ter melhorado o serviço e aumentado o investimento, continua a existir algum perigo para os passageiros destas viaturas. Em Moçambique, a recente tentativa de contro-

lar estes transportes tem encarado enormes dificuldades, pois os proprietários recusam inscrever-se, alegando impostos muito altos e a quase impossível manutenção dos seus carros, devido aos novos preços instaurados pelas reformas económicas.

No Quênia, 15 por cento dos matatus pertenciam a pessoas que não possuíam mais do que um veículo. Mas os restantes são donos de parques importantes e rendosos. E gabam-se de empregar mais 50 por cento de gente que os próprios transportes estatais. Na sua maioria, gente pobre. Que pobre continua.