

# DER PILOT UND DER MOTOBOY

São Paulo. Das New York der Südhalbkugel. 100, manchmal 200 Kilometer Stau pro Tag. Und zwei Männer, die ihn überwinden: der eine im Helikopter, der andere auf seiner 125er Yamaha. Eine teilnehmende Beobachtung

FOTOS JOÃO PINA TEXT ARIEL HAUPTMEIER



São Paulo lässt sich nur aus der Totalen begreifen: ein faszinierender 20-Millionen-Moloch, den die Eiligen überfliegen und die Geduldigen erleiden – wie rechts unten auf der Avenida Paulista, der Aorta der Stadt





Jorge Bitar Neto, der Pilot (im Cockpit), war Bankangestellter. Heute gehören ihm 13 Helikopter, ein gepanzerter Mercedes und ein Apartment im 27. Stock. Sergio do Carmo, der Motoboy (im Rückspiegel), hat sein Motorrad auf Kredit gekauft, liefert Medikamente aus und wohnt am Rande einer Favela



**M** EIN BILD VON SÃO PAULO – das war grau. Von einem Moloch hatte ich gehört, reich geworden über Nacht, gefährlich, ein Meer aus Hochhäusern, umgrenzt von Bretterbuden. Dass ständig Stau herrscht, wusste ich, mehr als 200 Kilometer lang an manchen Tagen; während am Himmel Helikopter rattern, um Menschen, die fliehen wollen vor Stillstand und Entführern, von Hochhausdach zu Hochhausdach zu bringen.

Freudlos klang das. Kein bisschen anziehend. Grau.

Doch dann hoben wir ab. Stiegen höher. Eilten zum Himmel, waren oben, über dem Ozean aus Häusern. Sie lagen im Abendsonnenschein. Die Hässliche begann sich zu verwandeln – in eine Friedvolle. Die Gesichtlose in eine Gewaltige. Die Hochhäuser, knapp 5000 sollen es sein, von unten wirken sie schäbig, belanglos oder pompös, erschienen nun harmonisch – ein Gebirge aus Beton, Wogen aus Wohntürmen, die zum Zentrum hin höher brandeten. Da: Das musste die Avenida Paulista sein, die Aorta der Stadt, blinkende Antennen auf den Häusern. Dort: eine Insel aus Grün, scharf von Hochhäusern umkantet, Jardim América, eine der teuersten Villengegenden Lateinamerikas.

Jorge Bitar Neto, der Pilot, drehte noch eine Runde. Und noch eine. Das hatte eine Leichtigkeit, die man aus Träumen kennt. Ich verstand die Manager, die nicht mehr Auto fahren wollen.

„Schau mal“, sagte Neto und wies hinab zur Umgehungsautobahn, auf zehn Spuren stockte der Verkehr, „was für ein herrlicher Stau.“

**AM NÄCHSTEN TAG**, auf dem Rücksitz eines Motorrads, steckte ich mittendrin. Vorn: Sergio do Carmo, ein Motoboy, einer jener unerschrockenen Kuriere, die für Bewegung sorgen; ein tollkühner Hermes auf einer 125er Yamaha, der morgens ein Gebet spricht, ehe er sich hinausstürzt, um Dokumente, Ersatzteile, homöopathische Medikamente zu fahren – durch diese Stadt des rasenden Stillstands. Durch diesen größten Ballungsraum der Südhalbkugel, 80 Kilometer breit, 60 Kilometer lang, bewohnt von 20 Millionen Menschen. In São Paulo fahren 6,9 Millionen Autos, rund 500 Wagen kommen täglich hinzu. Vier Millionen Menschen nehmen Tag für Tag die U-Bahn, 8,5 Millionen Mal steigt jemand in einen der 15 000 Busse ein. Oder lässt sich von einem der rund 50 000 Motoboys eine Pizza bringen, Sushi, Medizin.

Die Autos standen in Fünferreihen still. Wir aber fuhren. Do Carmo stürmte durch die Gassen, als gäbe es kein Morgen – mit 50, 60 Stundenkilometern flitzte er durch den schmalen Spalt zwischen den Blechkolonnen, den Daumen unablässig auf die Hupe tippend. Er bremste scharf, wenn die Autos zu dicht standen, kurvte knapp an Außenspiegeln vorbei, beschleunigte, und weiter.

„Wie viele Autospiegel hast du schon abgefahren?“, fragte ich ihn später.

„Habe ich nicht gezählt.“

„Trittst du sie manchmal ab?“ Das hatte ich gehört: Motoboys, verärgert darüber, dass die Autos ihnen nicht genug Platz lassen, strecken den Fuß aus und treten den unaufmerksamen Fahrern die Spiegel ab.

„Würde ich nie tun. Love and Peace!“

Der Stau löste sich. Nun ging es zügiger voran. Wir bogen ein in die Avenida Vinte e Três de Maio, die neunspurig durch die Betonschluchten des Zentrumschneidet. 70, 80 Kilometerschnell waren jetzt die Autos. Do Carmo umkurvte sie in weiten Bögen, ein vorwitziger Hüpfen in einem steten Strom aus Fortbewegung. Ignorierte die Dieselschwaden eines Lastwagens, wich aus auf den Standstreifen, schlüpfte vorbei an einem Bus, und dann rauschten wir hinab in den Tunnel Ayrton Senna, der den Ibirapuera-Park unterquert. Ich presste meine Knie an do Carmo. Es war ein Rausch. Schon wieder.

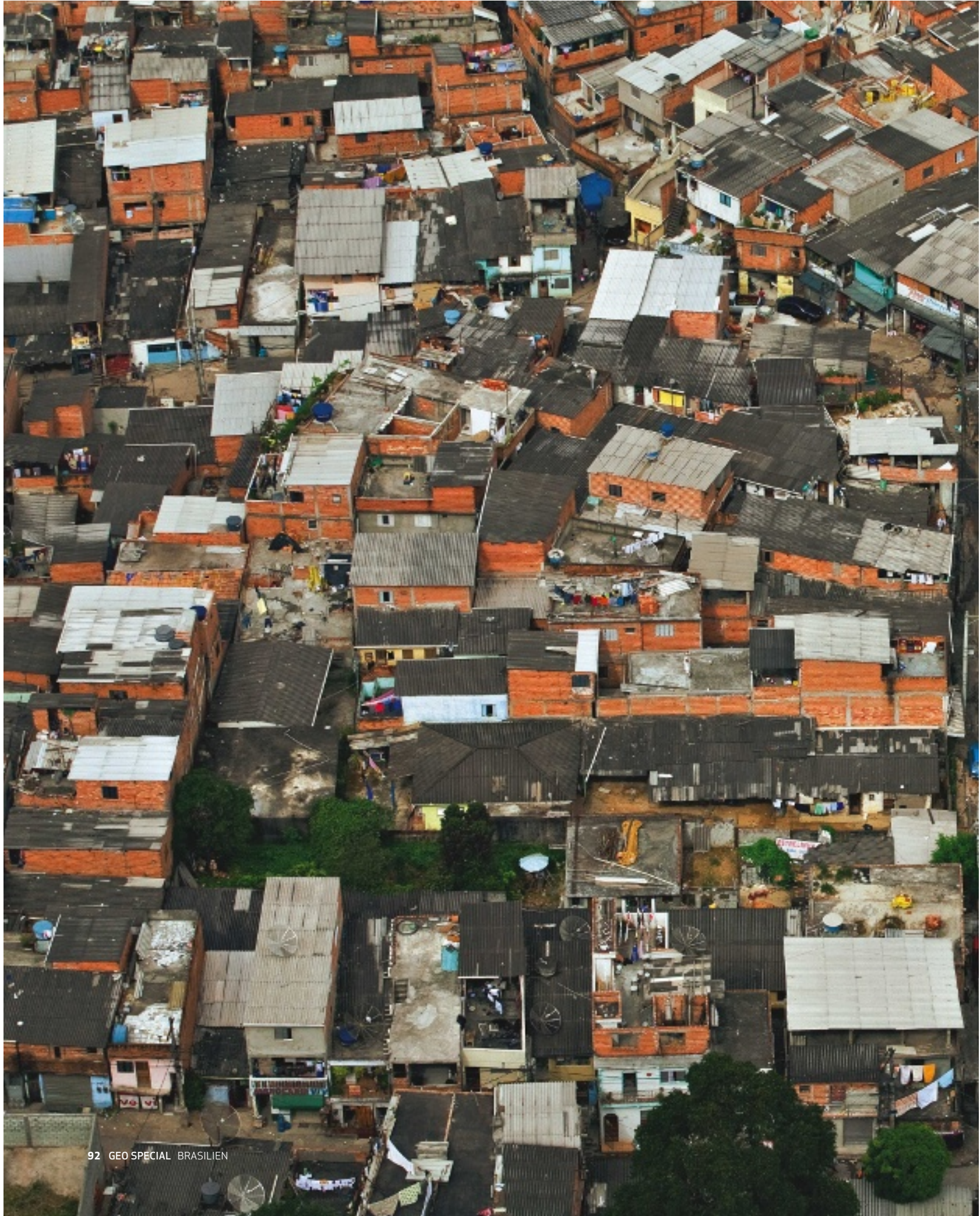
**UND WIEDER EINIGE TAGE SPÄTER** ... zittert der Helikopter wie ein nervöses Pferd, schwankt im Strom der prasselnden Rotorblätter und hebt ab. Auf der Rückbank der fünfsitzigen Maschine hocken zwei Fallschirmspringer. Wir fliegen hinaus nach Taubaté, dem Hubschrauber-Stützpunkt der brasilianischen Luftwaffe. Ein Militärpilot wird Neto dort zeigen, was zu tun ist, wenn sich Fallschirmspringer aus einem Helikopter stürzen; und soll ihm für solche Flüge eine Lizenz erteilen, als erstem zivilen Piloten in Brasilien.

Wir eilen über die Hochhäuser des Zentrums hinweg, passieren die endlose Blechdach-Wüste der Favelas und knattern bald, 400 Meter hoch, über die grünen Hügel des Umlandes, in die sich immer wieder Industriegebiete mischen, riesige Anlagen von VW, Sony Ericsson, →



Die Estaiada-Brücke an der Umgehungsautobahn, dahinter die Türme des Bankenviertels von Brooklin. Ein Ausschnitt aus der urbanen Hochdruckzone. Zwischen den fast sieben Millionen Autos: die Motorradkurier. Fast 300 von ihnen verunglücken jedes Jahr tödlich







In weiter Ferne so nah: Wer in den Luxusapartments von Morumbi in seinen Balkonpool steigt, schaut hinweg über die Dächer der Favela Paraisópolis



Knapp 5000 Hochhäuser, ein endloser Teppich aus Licht. Und unzählige Träume, erfüllte und unerfüllte. Millionen Menschen hat São Paulo den Aufstieg aus dem Elend ermöglicht und Hunderttausende reich gemacht. Jene, die dann im Hilton Morumbi schwimmen



Sergio do Carmo übergibt einer Kundin die Ware. Er verdient gut, rund 600 Euro pro Monat. Das entspricht dem Zweieinhalbfachen des brasilianischen Mindestlohns und annähernd dem Preis, den Bitar Neto für eine Heli-Stunde berechnet



General Motors oder LG. Der Großraum São Paulo ist das Ruhrgebiet der Tropen: Seine Wirtschaftskraft entspricht der der Schweiz, allein über 1000 deutsche Firmen haben sich hier niedergelassen.

Derweil erzählt Neto, wie alles das begann, was ihn zum Überflieger machte. Zehn langweilige Jahre stand er hinter dem Schalter einer Bank. Dann kratzte er seine Ersparnisse zusammen und erwarb eine Pilotenlizenz. Klapperte ein Dutzend Banken ab und fand schließlich eine, die ihm einen Heli finanzierte. Flog Stau-Reporter für einen Radiosender und folgte, als Geleitschutz, Lastwagen mit wertvoller Fracht. Hatte Glück: Anfang 1999 halbierte eine Währungs-krise seine Schulden. Und weil Kunden seine lockere, zugleich professionelle Art mochten, konnte er bald eine zweite Maschine kaufen. Eine dritte. Inzwischen hat seine Firma Helimarte 13 Helikopter, vier Lear-Jets und 43 Angestellte.

„Heli-Taxis gibt es viele in São Paulo“, sagt Neto, aber „die Preise sind überall gleich“. Die günstigste Heli-Stunde kostet knapp 700 Euro. „Du kannst nur durch guten Service punkten“, meint Neto, weshalb er höchsten Wert darauf legt, junge, besonders freundliche Piloten einzustellen.

Und weil die Konkurrenz so hart ist, weil auch günstige einmotorige Maschinen über São Paulo fliegen dürfen – über New York oder Tokio sind nur zweimotorige erlaubt –, hat sich das Heli-Fliegen demokratisiert: Einige Tausend Euro pro Monat genügen, um sich einzukaufen in den regelmäßigen Helikopter-Bringdienst. Und weil São Paulo so wohlhabend ist, und weil kaum ein Büroturm mehr gebaut wird ohne ein hellblaues Helipad auf dem Dach, fliegen nirgends mehr Helikopter als hier. Rund 700 Flüge täglich. Und jedes Jahr werden es mehr.

Der Anwalt lässt sich zum Konzert von Phil Collins bringen, der Manager seine



ausländischen Gäste vom Flughafen abholen, reiche Töchter landen auf dem Dach des Luxuskaufhauses Daslu. Heli-Piloten fischen an Regentagen, wenn alles stillsteht, verzweifelte Manager aus dem Stau, damit die ihr Flugzeug noch erreichen; Touristen buchen eine Heli-Stunde in der Dämmerung, wenn das Riesenlichtermeer zu leuchten beginnt. Und es gab den Mann, der seiner Freundin in der Luft einen Heiratsantrag machte – und ein „Nein“ erntete.

Einmal sollte Neto einen Weihnachtsmann zu einer Familie fliegen, auf eine Ranch im Umland. Er landete mit ihm, der Weihnachtsmann öffnete seinen Sack, die Kinder strahlten. Kurz darauf ein Anruf – wo er denn bliebe? Neto hatte sich im Haus geirrt.

Weit erfolgreicher, fügt er hinzu, sei neuerdings das Paket für Verliebte. Rundflug, Landung auf einem Fünf-Sterne-Hotel, Abendessen und Übernachtung, zwei Personen, alles inklusive, umgerechnet 600 Euro; 40 Paare hätten das am Valentinstag gebucht. „Fly and fuck“, wirft einer der beiden Fallschirmspringer von hinten ein. Alle lachen.

**H**ELIKOPTER SIND DAS SYMBOL der Ungleichheit“, sagt Sergio do Carmo, der Motoboy. Wir sitzen in einem kleinen Park und blicken hinab auf das Gassengewirr einer Favela, do Carmo wohnt in der Nähe. Gleich daneben, auf einem uneinnehmbaren Sockel,

erheben sich einige blendend weiße Wohntürme. „Ein Flug von hier ins Zentrum kostet so viel, wie jemand da unten in einem Monat verdient“, sagt do Carmo und weist auf die Blechdächer. „Dazu steht der jeden Tag noch viele Stunden mit dem Bus im Stau.“ Er fügt verächtlich hinzu: „Das Babylon-System.“

Do Carmo ist Rastafari. Um den Hals trägt er einen Davidstern, er spielt Schlagzeug in einer Reggae-Band, isst kein Fleisch und trinkt keinen Alkohol; seine langen Rastalocken hat er vor Kurzem abgeschnitten, sie waren zu unpraktisch unter dem Helm. Das Babylon-System: Für Rastafaris verkörpert dieser Begriff alles Schlechte dieser Welt – Ungleichheit, Unfreiheit, Unterdrückung. Am liebsten würde do Carmo fortziehen aus São Paulo. Dem Dschungel aus Beton. Der Hure Babylon.

54 Jahre ist es her, dass sein Vater im Nordosten, dem einstigen Hungergürtel Brasiliens, auf einen Lastwagen kletterte, um nach São Paulo auszuwandern; er war der Sohn von Kaffeepflückern, Nachkomme von Sklaven, einst zur Plantagenarbeit herangeschifft; er konnte kaum lesen und schreiben, damals, kam mit leeren Händen in die große Stadt, genau wie Millionen andere Nordestinos; São Paulo explodierte. Do Carmo, der Vater, wurde Schweißer, besetzte ein Stück Land, baute darauf ein Haus. Nun ist er pensioniert und reist viel, mit seiner Frau. Um Brasilien kennenzulernen. Meist nehmen sie das Flugzeug.

Und Sergio, der Sohn, 29 Jahre alt, der abends mit seinen Facebook-Freunden chattet, der ein Semester Informatik studiert und Konzerte vor Tausenden von Menschen gegeben hat, ein durch und durch urbaner Mensch – er hat genug vom Moloch, der den sozialen Aufstieg der Familie ermöglichte. →



Einige Jahre hat do Carmo in einer Computerfirma gearbeitet, aber das war ihm zu langweilig; einige Jahre hat er von Konzerten gelebt, aber schlecht; also wurde er Motoboy. Den Job kann jeder machen, der sich traut. Man verdient nicht schlecht, rund 600 Euro pro Monat, das Zweieinhalbfache des brasilianischen Mindestlohns; aber man lebt gefährlich, rund 500 Motoboys sterben jedes Jahr im dichten Verkehr. Die Motoboy-Agenturen heißen Moto Bullet, Fly Boy, Adrenaline Express, Motoboy Speed oder Maverick Express. Die Fahrer sind jung und nervös, sie tragen Jeans, Turnschuhe, wattierte Jacken, manche hinken, ihre Maschinen sind zerkratzt, die meisten hatten einen Unfall, mindestens. „Wer noch nicht gefallen ist, wird fallen“, sagen sie. Wenn sie sich verabschieden, dann mit: „Fahr mit Gott!“ Sie erzählen von Chefs, die zuerst fragen: „Hat er die Sendung noch abliefern können?“ Ehe sie sich nach dem Zustand eines Verunglückten erkundigen.

**B EWEGUNG, BEWEGUNG:** Statistiker haben errechnet, dass São Paulos Autofahrer pro Jahr fast 50 Tage im Stau stehen; so gehen der Stadt 200 Millionen Arbeitsstunden und 200 Milliarden Liter Benzin verloren; ein Schaden von jährlich 14,7 Milliarden Euro. Autos haben hier eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 17 Stundenkilometern. Die Motoboys aber preschen durch die Kolonnen. Und werden gehasst. Weil sie die Spiegel abtreten. Weil sie in einem fort hupen. Weil sie, wenn ein Autofahrer mit einem Motoboy kollidiert, schuldhaft oder nicht, in Rudeln anhalten und den Fahrer beschimpfen, 20, 30 Motoboys; manchmal nehmen alle ihre Helme ab und zerbeulen damit den Wagen.

Ist die Wut mit ihm schon einmal durchgegangen?

„Nein“, sagt do Carmo im Park über der Favela, „ich bin ein friedlicher Mensch. Ich höre den ganzen Tag Reggae unter dem Helm. Das beruhigt mich. Ich versuche, jeden Kunden einmal anzulächeln.“

Unten, in der Favela, lassen junge Männer ihre Motorräder heulen, sie tragen keine Helme, fahren viel zu schnell. „Das sind die bösen Jungs“, sagt do Car-



Hier wird es ganz teuer: eine Villengegend im Westen der Stadt. 21 Milliardäre wohnen in São Paulo, der zehntstärksten Wirtschaftsmetropole unseres Planeten

mo, „die Dealer, sie haben immer die schicksten Maschinen.“ Früher sei dieser Park eine Müllkippe gewesen, ständig seien hier Leichen aufgetaucht. Lange her. Gegenwärtig ist es erstaunlich friedlich. Die Mordrate ist in den vergangenen zehn Jahren um 80 Prozent gesunken. Die stärkere Polizei, der Wirtschaftsaufschwung, der PCC, das allmächtige Verbrecher-Syndikat von São Paulo, das alle Ganoven unter seine Knute gezwungen hat: Alles das sind Gründe dafür.

**SÃO PAULO IST EINE STADT** der Möglichkeiten“, sagt Neto, der Pilot. Er sitzt in seinem Büro mit Blick in den Hangar, in dem zwei blank polierte Jets und einige Helikopter parken. Gegenüber von seinem Schreibtisch hängt eine alte Uhr. Die stammt aus der Tankstelle seines Vaters. Neto kommt aus der Mittelschicht, er hat sich nach oben durchgeholt. Seit er einmal in seinem Wagen überfallen und beschossen wurde, fährt er einen gepanzerten Mercedes; er besitzt eine Yacht und ein Apartment im 27. Stock eines Hochhauses. Manchmal geht er mit Freunden etwas trinken, doch meist arbeitet er lange. Zu einem Playboy-Leben hat er weder Zeit noch Lust.

„São Paulo ist eine Stadt, die alle über- rascht“, fährt Neto fort. „Ich erlebe es immer wieder, dass Ausländer etwas ganz anderes erwarten. Es gibt hier gran-

diose Bars und Restaurants. Ich war kürzlich in Paris. Ich konnte es nicht glauben. Um Mitternacht ist alles still. São Paulo ist ganz anders. Hier gibt es alles, rund um die Uhr.“

Aber ist die Stadt nicht furchtbar hässlich, ein endloses Manhattan, ohne Ordnung, ohne Mittelpunkt?

„Überhaupt nicht“, entgegnet Neto. „Jardins, Morumbi, Ibirapuera, Vila Madalena – wunderschöne Viertel. Und auch die alten Hochhäuser aus den 1930er Jahren im Zentrum haben ihren Reiz.“ Zugegeben: Der Fluss sei dreckig und stinke. Die Stadt sei laut. „Aber ich finde São Paulo schön.“

Hier der Pilot. Dort der Motoboy. Zwei Menschen, eine Stadt. Zwei Planeten.



Das schweiß zusammen: Viele Stunden saß Heftredakteur **Ariel Hauptmeier** auf dem Sozios von Sergio do Carmo; seitdem chatten sie gelegentlich über Facebook. **João Pina**, 31, aus Portugal, hat viele schnöselige Heli-Unternehmer fotografiert. Bitar Neto fand er sehr sympathisch.

## Die Stadt, die niemals schläft

Thomas Milz berichtet seit mehr als zehn Jahren für den ARD-Hörfunk aus Brasilien. Hier seine Tipps für São Paulo:

### ANKOMMEN

São Paulo geht der Ruf voraus, eine gefährliche Stadt zu sein. Das stimmt nur zur Hälfte. Tagsüber kann man sich im gesamten Innenstadtbereich bedenkenlos bewegen. Nachts sollte man das alte Zentrum um den Praça da República meiden. Mir ist in mehr als zehn Jahren nie etwas passiert. Vernunft, ein wenig Vorsicht und eine gelegentliche Taxifahrt schaden nie.

### SCHLAFEN

São Paulo ist eine der teuersten Städte der Welt, die Hotelpreise sind gesalzen. Freunden empfehle ich das zentrale **Comfort Suite Oscar Freire** in Jardins: faire Preise, guter Service, [www.comfortsuites.com](http://www.comfortsuites.com), DZ ab 140 €. Sparfüchse übernachten in einem Hotel der Kette **Formule 1**, [www.accorhotels.com](http://www.accorhotels.com), in Jardins, Consolação oder Liberdade: schlichte, saubere Doppelzimmer ab 65 €. Wer es sich leisten kann, gönnt sich das **Unique** mit seinem atemraubenden Pool auf der Dachterrasse (siehe Seite 53), [www.hotelunique.com.br](http://www.hotelunique.com.br), DZ ab 340 €.

### ESSEN UND TRINKEN

São Paulo schmückt sich mit dem Titel „Internationale Hauptstadt der Gastronomie“. Mit einem gewissen Recht: Die Stadt ist ein riesiger Schmelztiegel – und alle Einwanderer haben ihre Esskultur mitgebracht. Allen voran die Italiener. Meine Lieblingspizzeria ist **Santa Pizza**, Rua Harmonia 117, mit ihren ungewöhnlichen Kreationen: Ananas mit Gorgonzola etwa oder die „Lombo“, Lendenfilet mit Mangomarmelade. Eingerichtet ist das Lokal mit gebrauchten Möbeln – die man kaufen kann. Durch die asiatische Küche probiert man sich am leckersten auf dem Kunst- und Kultur-Straßenmarkt auf dem **Praça da Liberdade** (Sa/So 9–18 Uhr). Probieren: „Yakisoba“, ein Nudelgericht in vielen Varianten. Eines der besten Sushi-Restaurants ist das **Sushi Kiyu**, Rua

Tutóia 223. Liebhaber der arabischen Küche kommen im **Saj**, Rua Girassol 523, auf ihre Kosten – dort unbedingt eine Portion „Chakri“ probieren, ca. 15 €. Wer romantische Atmosphäre mag, ist im **Santa Gula**, Rua Fidalga 340, richtig: Hier isst man Steak mit Paruss-Risotto und Roquefortkäse bei Kerzenschein in einem lauschigen Garten. Typisch brasilianisch ist ein „Rodizio“, *all you can eat*, bei dem feinstes Fleisch gereicht wird. Drei der besten Churrascarias: **Vento Haragano**, Avenida Rebouças 1001, **Jardineira**, Avenida dos Bandeirantes 1001, **Fogo de Chão**, Avenida dos Bandeirantes 538. Hauptgerichte kosten in der Regel ab 20 €, in den Churrascerias ab 40 €.

### ANSCHAUEN

Wer den Beton-Dschungel von oben sehen möchte, bucht einen Rundflug mit Helimarte, 30 Min., 350 €, max. 3 Pers., Tel. 0055-11/2221 32 00. Oder fährt gratis auf das 161 Meter hohe **Banespa-Gebäude**, Edifício Altino Arantes, Rua João Brícola 24, Zentrum – Ausweis nicht vergessen! Vom Großstadtstress erholt man sich am besten im **Ibirapuera-Park** – und stattet bei der Gelegenheit dem **Museu Afro Brasil**, [www.museuafrobrasil.org.br](http://www.museuafrobrasil.org.br), einen Besuch ab, das die Wurzeln der afrobrasilianischen Kultur

erkundet. Genauso sehenswert: das Fußballmuseum in den Katakomben des **Pacaembu-Stadions**, auf die Unterseite der Tribünen werden Bilder singender Fanhorden projiziert. Der FC São Paulo spielt im **Morumbi-Stadion** – Karten gibt es für gut 20 € in der **Bar Brahma**, Avenida São João, 677, zu kaufen. Unbedingt die **Avenida Paulista** mit ihren verspiegelten Hochhäusern entlangschlendern – und dabei im **MASP**, dem Museum für Moderne Kunst, vorbeischaun. Danach durchatmen im dichten Dschungel des **Trianon-Parks** gleich gegenüber. Anschließend eine Schmökerstunde in den Plüschsesseln der **Livraria Cultura** einlegen, Brasiliens größter Buchhandlung, Avenida Paulista 2073, und hinunter-schlendern zur **Rua Oscar Freire**, Brasiliens teuerster Einkaufsstraße.

### NACHTLEBEN

Vergessen Sie New York – die Stadt, die niemals schläft, ist São Paulo! Die Kneipen und Live-Musik-Schuppen im Bohemenviertel **Vila Madalena**. Die Retro-Diskotheken **Trash 80**, Rua Álvaro de Carvalho 40, und **Autobahn**, Tribe House, Avenida Henrique Schaumann 517. Shows und Disco im **Studio SP**, Rua Augusta 591. Feiern Sie! Schlafen können Sie dann wieder daheim in Deutschland. ■

