

CAÇULA DOS TRÊS FILHOS DO COMANDANTE ROLIM,  
MARCOS AMARO, AOS 40 ANOS, VIVE NA SUÍÇA E PROTAGONIZA  
HISTÓRIA EMPREENDEDORA INCOMUM: AVIAÇÃO EXECUTIVA,  
PRODUÇÃO ARTÍSTICA E DIREÇÃO DE MUSEU EM ITU

POR DÉCIO GALINA  
FOTOS MARCUS STEINMEYER

# A ARTE DE VOAR

Olhar de Marcos Amaro voa longe ao reproduzir, mentalmente, a cena da primeira vez que pilotou. Foi aos 15 anos de idade, ao lado do pai, Rolim Amaro (1942-2001), ícone do pioneirismo da aviação nacional, o homem por trás do sucesso da TAM nas décadas de 1970, 1980 e 1990. Ombro a ombro, eles estavam em um monomotor Cessna 140, na Fazenda Jaguarundi, em Ponta Porã (MS), município vizinho a Pedro Juan Caballero (Paraguai). Com Rolim no comando, colocavam em prática lições que Marcos aprendia no curso teórico de piloto privado. Em certo momento, o pai parou no meio da pista, virou para o filho e pediu que ele assumisse o comando. Marcos titubeou, perguntou se o pai tinha mesmo certeza disso – e ele respondeu que sim, que “o máximo que poderia acontecer era quebrar o avião”. O filho sorriu nervoso, deu conta do recado, fez a máquina voar e pousou sem incidentes. Como acontece no batismo da aviação, o novato deveria tomar um banho de óleo de avião, algo em falta na fazenda naquele instante. O jeito, então, foi usar outro óleo disponível – e bem mais espesso: o de trator. “Brinco que até hoje estou impregnado com esse óleo!”

Hoje, aos 40 anos, o paulistano crescido em Moema vive em Lugano, na Suíça, é o sócio-fundador e CEO da Amaro Aviation: empresa de táxi aéreo, gerenciamento e compartilhamento de aeronaves no Brasil, inaugurada há quatro anos e que conta em seu portfólio com um Pilatus PC-12NGX, um Pilatus PC-24, um Cessna Citation XLS, um Embraer Phenom 300 e um helicóptero Bell 429 (um segundo desse modelo deve chegar no primeiro bimestre de 2025). Embora jovem, com carreira longa e bem-sucedida, mais do que um empreendedor, Marcos se destaca graças ao seu “outro lado”: é artista plástico, colecionador de arte, fundador e atual presidente do Fama Museu (Fábrica de Arte Marcos Amaro), em Itu (SP), membro dos conselhos do MAM e do Masp e patrono do Masp. Como se não bastasse, o caçula dos três filhos do comandante Rolim tem um grande objetivo de vida: ampliar e dar um novo endereço para o Museu Asas de um Sonho, com mais de 100 aeronaves, criado por seu pai e pelo tio João Francisco, em 1996 – o maior museu de história aeronáutica de uma empresa privada no mundo.

Marcos, o caçula do Comandante Rolim, ao lado do pai, no início dos anos 1990; Abaixo, obra de 2015, com partes de aeronaves; festa de confraternização da Amaro Aviation no museu Fama (Fábrica de Artes Marcos Amaro), em Itu (SP)



ACERVO



“O TRAÇO QUE EU MAIS ADMIRO NO MEU PAI É A CORAGEM, SEM DÚVIDA NENHUMA. É O QUE MAIS ME INSPIRA ATÉ HOJE. A FORÇA PARA PODER SER O HOMEM QUE SOU HOJE VEM DAÍ.”



Ah, então, você acha que está diante do clássico perfil de profissional workaholic, que se multiplica em uma extensa agenda de trabalho e mal tem tempo para a família, certo? Errado! Aí vem mais uma característica de Marcos fora da curva: ele é casado e adora curtir os sete filhos (sim, sete!). A seguir, acompanhe os melhores momentos da entrevista.

**Forbes – Qual é a ascendência dos seus pais?**  
**Marcos Amaro** – Achei que você fosse perguntar a ascendência do meu signo! (risos) Minha ascendência se divide entre Itália e Portugal, embora tenha descoberto recentemente que também tem França.

Marcos Amaro, 40 anos, em ensaio exclusivo para a Forbes, no Aeroporto de Congonhas

**O que eles faziam profissionalmente quando você nasceu?**  
Meu pai era aviador, piloto de avião. E já dirigia a TAM, muito embora a TAM não tivesse ainda uma projeção nacional, pois operava mais no estado de São Paulo e no sudeste do Brasil. Minha mãe [Sandra Senamo], uma estilista – na verdade, uma empresária da moda – que já tinha sua confecção. Ela fez roupa para muita gente e tem a marca dela até hoje, com showroom na Vila Olímpia. Convivi com esses dois universos: o da moda e o da aviação. Por isso, de certa forma, a arte está muito presente na minha vida.

**Em sua personalidade, consegue enxergar o que vem do pai e da mãe?**  
Na verdade, os dois são artistas – cada um no seu no seu jeito. Meu pai, apesar de ser um empresário, tinha alma de poeta. Ambos são pessoas emotivas e construíram a sua trajetória pelo impulso das emoções. Claro que meu pai tinha um lado bastante racional, do ponto de vista do pragmatismo, para poder ser um empresário – como eu também tenho. Ambos me presentearam com a criatividade.

**Há um traço em seu pai que você admire de maneira especial?**  
A coragem, sem dúvida nenhuma. É o traço que mais me inspira até hoje. A força para poder ser o homem que sou hoje vem daí. E há o pioneirismo na aviação, as passagens da vida dele ligadas aos primeiros voos para a Amazônia, assim como meu tio, outro aviador que desbravou os céus do Brasil [no fim da década de 1960, Rolim comprou um Cessna 140, seu primeiro avião, e fez as malas para São Félix do Araguaia (MT), onde fundou a ATA (Araguaia Transportes Aéreos) em 1968 – em dois anos, a empresa já contava com 15 aviões]. Tinha que ter coragem para uma época de condições muito precárias: transportavam indígenas, gado, tudo... Meu pai sempre foi muito destemido no sentido de fazer os negócios, assumir compromissos. Nunca se preocupava muito com isso. Encarava o mundo dessa maneira.

**Você sentiu frio na barriga em seu primeiro voo, na Fazenda Jaguarundi?**  
Não tive essa barreira. Engraçado, não tinha a menor preocupação que fosse acontecer, nem muita noção do perigo. Na época, foi pura diversão. Desde muito cedo, herdei do meu pai ser uma pessoa destemida. Eu tenho até hoje esse Cessna 140 do meu primeiro voo, ele está no Centro Cultural São Pedro [interior de SP].

**Desde cedo você sonhava em viver da aviação?**  
Sonhava em ser alguém que pudesse dar orgulho aos meus pais... [Marcos se emociona e interrompe a fala]. Você vai me fazer me emocionar aqui... Mas eu sonhava em dar orgulho para eles. Me lembro, com 12, 13 anos, eu escrevendo para o meu pai, que ele teria muito orgulho de mim, e que, de alguma forma, eu também estaria na aviação. Esse meu sonho ficou trilhado desde muito cedo.

**E, desde cedo, você gostava de desenhar?**  
Gastava muito tempo desenhando, até mesmo quando estava com meu pai, em reuniões da TAM. E não desenhava só aviões – desenhava retratos. Nos domingos à noite, sim, eu desenhava aviões. Mais tarde, como artista, o ponto alto da minha produção é o desenho que faço com carvão.



**Como que você começou a usar o carvão?**  
Meu pai faleceu [em um acidente de helicóptero na Fazenda Jaguarundi] quando eu tinha 17, em 2001. Nesse momento, tive que amadurecer muito rápido, assumi muitas responsabilidades, me empenhei nos negócios. Então, o lado artístico ficou adormecido. Só 10 anos mais tarde, depois de vender a Óticas Carol [antes disso, trouxe os óculos da Tag Heuer ao Brasil, comprou a rede Óticas Carol em 2008 e a transformou na maior varejista do setor no país antes de vendê-la por R\$ 108 milhões], em 2012, retomei o meu contato com a arte do ponto de vista puro da produção. Fui estudar filosofia, arte, voltei a desenhar, a fazer esculturas e trabalhar com os materiais aeronáuticos. Assim, criei minha obra. Por outro lado, depois da venda da ótica, mesmo com uma certa tranquilidade financeira, acabei também caindo em um abismo, pois, do dia para a noite, me vi sem um negócio com que estava acostumado, sem o dia a dia da empresa. Muito desafiador – e compensatório – ter que trilhar um novo caminho que me levou para onde estou hoje. Valeu muito a pena.

**Na carreira de empreendedor, teve outros negócios?**

Tive outros negócios, fiz outros investimentos – alguns deram certo, outros não – em diversos setores. Até hoje, minha participação mais relevante é no setor imobiliário. Acabei atuando em diversas áreas nesse setor, tanto em empreendimentos logísticos como em galpões e terrenos. Parte dos resultados dos meus negócios sempre invisto no mercado imobiliário.

**Qual é a importância do erro no mundo dos negócios?**

A importância do erro é total. Com sucesso, a gente não aprende nada. A gente só aprende com o erro. É ele que move a nossa busca pela qualidade e evolução.

**Como surgiu a ideia de montar a Amaro Aviation?**

Eu já tinha ideia de ter uma empresa de aviação executiva desde a época em que vendi minhas ações da TAM [de 2009 a 2011]. Queria voltar para a aviação executiva, mas não tinha visto uma oportunidade. Veio o período da pandemia e, então, uma nova regulamentação da Anac. Com a criação da propriedade



Cessna 140 com Rolim Amaro no comando. Foi nesse modelo que Marcos, ao lado do pai, pilotou pela primeira vez

compartilhada, surgiu uma brecha no mercado, um momento histórico favorável. Existia uma oportunidade. Em 2020, começamos a elaborar a empresa. O primeiro avião chegou em 2021; hoje temos seis aeronaves.

**Qual é o carro-chefe da companhia hoje?**

É o fretamento de aeronaves. Oferecemos também o serviço de venda de cartão de horas, um derivado do táxi aéreo. Oferecemos o serviço da propriedade compartilhada: vendemos uma fração da aeronave para que o cliente possa ter o uso fruto dela com uma redução significativa de custos e investimentos. Oferecemos ainda o serviço de gerenciamento de aeronave: podemos colocá-la no táxi aéreo ou apenas administrar. Nosso objetivo é sempre adquirir, ou pelo menos gerenciar, de uma a duas novas aeronaves por ano. Hoje não sou tão agressivo em relação ao crescimento. Procuro mais a qualidade: a empresa não tem dívida, gera caixa líquido. Estamos crescendo de forma gradativa. A gente já deve ter atendido mais de mil pessoas, sendo que cerca de 100 clientes são mais recorrentes – metade usa aeronave para trabalhar, outra metade para o lazer. Queremos nos consolidar no estado de São Paulo e crescer em direção ao Paraná, Santa Catarina, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e sudeste do Brasil.

**Quais são os diferenciais de ESG da Amaro Aviation?**

Do ponto de vista da sustentabilidade, a gente tem uma preocupação efetiva, evidente, com a questão do crédito de carbono. Sabemos que as aeronaves menores têm um efeito até pior por transportar menos passageiros. Então, com a receita da empresa, fazemos uma compensação ambiental plantando árvores na Amazônia através de uma ONG. No pilar, digamos, humano do ESG, temos um compromisso bem significativo, um acordo com a Secretaria de Saúde do Estado de São Paulo, em que oferecemos um voo por mês para o transporte de órgãos. Já contribuímos para salvar sete vidas, entre elas, três crianças.

“A GENTE SÓ APRENDE COM O ERRO. É ELE QUE MOVE A NOSSA BUSCA PELA QUALIDADE E EVOLUÇÃO.”



**Voltando a falar de arte, além de ser artista, você tem uma coleção relevante. Onde ela está guardada?**

Sim, já tive uma galeria [Kogan Amaro, que encerrou as atividades em 2022] e eu era o marchand de outros artistas, o que comprometeu a minha produção por questão de tempo. Hoje, a coleção que tenho, com quase 3 mil obras de arte predominante brasileira [Adriana Varejão, Tarsila do Amaral, Nuno Ramos, Nazaré Pacheco, entre outros diversos nomes] está no Museu Fama, que fundei em 2021 e do qual hoje sou diretor artístico e presidente. É uma antiga fábrica de tecido em Itu, onde ficava meu ateliê, que agora virou a reserva técnica do museu. Agora só produzo de vez em quando. Desenho uma vez a cada três meses.

**Em que pé está o novo Museu Asas de um Sonho?**

Pretendo transportar uma parte significativa do acervo do Museu Asas de Um Sonho para Itu (Fama) nos próximos dois ou três anos.

**Dá tempo de você ter algum hobby?**

Meu hobby é pedalar e correr. Pedalo quase todo dia. Gosto também de cultura náutica, além de me dedicar aos meus filhos [são sete: dois do primeiro casamento; quatro com a pianista russa Ksenia, sua esposa desde 2016, e um enteado de Ksenia].