



MARCUS STEINMEYER

Marcos Amaro

“FAMA also becomes a reflection of the 20th century itself: a time of technological, cultural and human transformations”

“O FAMA se torna também um reflexo do próprio século XX: um tempo de transformações tecnológicas, culturais e humanas”

The businessman and artist talks about the trajectory of FAMA, the new directions for the aeronautical collection for the Paulista Aerospace Museum, and the next steps, such as the creation of a book and a new museum unit in Santos

O empresário e artista fala sobre a trajetória do FAMA, os novos rumos do acervo aeronáutico para o Museu Aeroespacial Paulista e os próximos passos, como criação de um livro e uma nova unidade do museu em Santos

Located a few blocks from the current historical center of Itu, in the interior of São Paulo, the São Pedro Spinning and Weaving Company was a true industrial powerhouse in the textile sector, operating between 1912 and 1990 and employing more than 600 people. Now, where the looms once operated, it has become the largest listed industrial cultural heritage site in the state of São Paulo, a historical complex of 25,000 m² that houses one of the largest art

Localizada a poucas quadras do atual centro histórico de Itu, no interior de São Paulo, a Companhia Fiação e Tecelagem São Pedro foi uma verdadeira potência fabril do setor têxtil que funcionou entre 1912 e 1990 e chegou a雇用 mais de 600 funcionários. Agora, onde funcionavam os teares, tornou-se o maior patrimônio cultural industrial tombado do estado de São Paulo, um conjunto histórico de 25 mil m² que abriga uma das maiores coleções de arte da América Latina,

I REALIZED THAT I COULD COMBINE MY RESEARCH AND ARTISTIC CREATION INTERESTS WITH THOSE OF MY COLLECTION, WHICH HAD BEEN FORMING FOR ALMOST A DECADE

collections in Latin America, the FAMA – Fábrica de Arte Marcos Amaro. The space was conceived by the businessman, visual artist, and art collector Marcos Amaro, son of Rolim Amaro, founder of TAM Airlines. In the museum, Amaro exhibits not only his own works, many of them influenced by his passion for aeronautics, but also his private collection, which includes works by fundamental artists of Brazilian art, such as Tunga (1952-2016), Cildo Meireles, Nuno Ramos, and Adriana Varejão, among many others, totaling more than 3,500 works by approximately 400 Brazilian artists. The site also houses the Wings of a Dream Museum, dedicated to aviation, with a collection of aircraft and historical artifacts. The cultural complex has become a hub for leisure, tourism, and knowledge, attracting visitors from different regions of the country. Its relevance extends to the educational field, through a program structured around three axes: Heritage Education, Art Education, and Science and Technology. The initiative serves students, teachers, and the general public, expanding access to culture and reinforcing Itu's role as a city of historical and cultural importance.

Visitors can choose whether to start with FAMA itself, dedicated to visual arts, or with the Wings of a Dream museum, focused on aviation. Immediately outside, the Mirage III fighter jet, which carried pilot Ayrton Senna (1960-1994), and the gigantic Sikorsky helicopter, used by the Brazilian Navy, are on display. Inside the enclosed space, the highlight is the exhibition dedicated to Santos Dumont, with replicas of some of his main creations, such as the 14-Bis and the Demoiselle. It's a fascinating journey through the history of aviation. Now, in February, Asas de um Sonho also opened a new wing dedicated to Ada Rogato, a pioneer of Brazilian aviation. Within the galleries, some are dedicated to a single artist, such as the Tunga Room, where the work "Vers la Voie Humide 2," from 2013, is exhibited, or the Urubu Shed, where "TIAMM SCHUOOMB CASH!", the enormous installation by José Spaniol that was previously exhibited at the Pinacoteca, is located. Others bring together works that dialogue thematically, such as rare drawings by Tarsila do Amaral. There are also works scattered outdoors, between the sheds.

Check out the interview with businessman and artist Marcos Amaro:

o FAMA – Fábrica de Arte Marcos Amaro. O espaço foi idealizado pelo empresário, artista plástico e colecionador de arte Marcos Amaro, filho de Rolim Amaro, fundador da Tam Linhas Aéreas. No museu, Amaro expõe não apenas os próprios trabalhos muitos deles influenciados por sua paixão pela aeronáutica, mas também sua coleção particular, que inclui obras de artistas fundamentais das artes brasileiras, como Tunga (1952-2016), Cildo Meireles, Nuno Ramos e Adriana Varejão, entre vários outros, sendo mais de 3.500 obras de cerca de 400 artistas brasileiros. O local também abriga o Museu Asas de um Sonho, dedicado à aviação, com acervo de aeronaves e artefatos históricos. O complexo cultural tornou-se polo de lazer, turismo e conhecimento, atraindo visitantes de diferentes regiões do país. Sua relevância se estende ao campo educacional, por meio de um programa estruturado em três eixos: Educação Patrimonial, Arte-Educação e Ciência e Tecnologia. A iniciativa atende estudantes, professores e público em geral, ampliando o acesso à cultura e reforçando o papel de Itu como cidade de importância histórica e cultural.

Quem chega pode escolher se começa pelo próprio Fama, dedicado às artes visuais, ou pelo museu Asas de um Sonho, focado na aviação. Logo na área externa estão expostos o caça Mirage III, que levou o piloto Ayrton Senna (1960-1994), e o gigantesco helicóptero Sikorsky, usado pela Marinha brasileira. Dentro do espaço fechado, o destaque é a mostra dedicada a Santos Dumont, com réplicas de algumas de suas principais criações, como o 14 Bis e o Demoiselle. É um curioso passeio pela história da aviação. Agora, em fevereiro, o Asas de um Sonho abriu também uma nova ala dedicada a Ada Rogato, pioneira da aviação brasileira. Já dentro das galerias, algumas são dedicadas a um único artista, como a Sala Tunga, onde está exposta a obra "Vers la Voie Humide 2", de 2013, ou o Galpão do Urubu, onde está "TIAMM SCHUOOMB CASH!", a enorme instalação de José Spaniol que já foi exposta na Pinacoteca. Outras reúnem trabalhos que dialogam tematicamente, como desenhos raros de autoria de Tarsila do Amaral. Há ainda obras espalhadas ao ar livre, entre os galpões.

Confira a entrevista com o empresário e artista Marcos Amaro:



The Winners – FAMA opened to the public in 2018 and since then has been one of the largest art museums in Latin America. What were the challenges in acquiring it in 2017 and why in Itu?

Marcos Amaro – The challenges in acquiring the old São Pedro Factory were significant, as the property was involved in a legal dispute. Since 2016 I had already been renting a space there, where I kept my studio — a large environment, essential for the large-scale works I develop with aeronautical materials. Before becoming the owner, I was a tenant and held meetings and gatherings with local artists there. Over time, I realized that I could combine my research and artistic creation interests with those of my collection, which had been forming for almost a decade. Inspired by spaces like Malba in Buenos Aires and the Inhotim Institute in Minas Gerais, I decided to create a museum that integrated art and territory. Thus, in 2017, with legal support, I managed to finalize a legal agreement, assuming debts and paying creditors and former employees

The Winners – O FAMA foi aberto ao público em 2018 e desde então é um dos maiores museus de arte da América Latina. Quais foram os desafios para adquiri-lo em 2017 e por que em Itu?

Marcos Amaro – Os desafios para adquirir a antiga Fábrica São Pedro foram grandes, pois o imóvel estava envolvido em um processo judicial. Desde 2016 eu já alugava um espaço no local, onde mantinha meu ateliê — um ambiente amplo, essencial para os trabalhos em grande escala que desenvolvo com materiais aeronáuticos. Antes de ser proprietário, fui inquilino e realizei ali encontros e saraus com artistas locais. Com o tempo, percebi que poderia unir meus interesses de pesquisa e criação artística ao da minha coleção, que já vinha sendo formada há quase uma década. Inspirado em espaços como o Malba, em Buenos Aires, e o Instituto Inhotim, em Minas Gerais, decidi criar um museu que integrasse arte e território. Assim, em 2017, com apoio jurídico, consegui viabilizar um acordo judicial, assumindo dívidas e pagando diretamente credores e

of the old factory directly. In this way, the project was born as a gesture of reconstruction and re-signification of a historical heritage of Itu, transforming an abandoned industrial space into a vibrant cultural center.

TW – How does the history of the museum merge with your own, you who are passionate about art, but who carried a family legacy in the aviation sector?

MA – The history of the museum merges with mine because it reflects my own interests and affinities with the industrial universe — both that of fashion, since the space is an old textile factory, and that of aviation, which permeates my artistic work. My works frequently combine fabric and aeronautical aluminum, materials that directly dialogue with these two industries. In addition, the building of the old São Pedro Factory carries the memory of the 20th century — a symbol of the rise and fall of the industrial era. This narrative blends with my research and the museum's collection, which brings together different periods of modern and contemporary Brazilian art. Thus, FAMA also becomes a reflection

ex-funcionários da antiga fábrica. Dessa forma, o projeto nasceu como um gesto de reconstrução e ressignificação de um patrimônio histórico de Itu, transformando um espaço industrial abandonado em um centro cultural vivo.

TW – Como a história do museu se funde com a sua, que é apaixonado por arte, mas que carregou um legado de família no setor aéreo?

MA – A história do museu se funde com a minha porque reflete meus próprios interesses e afinidades com o universo industrial — tanto o da moda, já que o espaço é uma antiga tecelagem, quanto o da aviação, que permeia meu trabalho artístico. Minhas obras frequentemente combinam tecido e alumínio aeronáutico, materiais que dialogam diretamente com essas duas indústrias. Além disso, o edifício da antiga Fábrica São Pedro carrega a memória do século XX — símbolo da ascensão e do declínio da era industrial. Essa narrativa se mistura à minha pesquisa e à coleção do museu, que reúne diferentes períodos da arte brasileira moderna e contemporânea. Assim, o FAMA se torna também um reflexo do



PICTURE RELEASE

of the 20th century itself: a time of technological, cultural, and human transformations that now extends into the digital age.

TW – Speaking of this legacy, you brought the old TAM museum, which had been closed since 2016, into this space, which became the Wings of a Dream Museum. What was that process like, relocating the collection and revisiting these family memories?

MA – Taking over the presidency of the Wings of a Dream Museum, formerly the TAM Museum, and relocating part of the collection to Itu was a great challenge. From the beginning, we knew that the complete collection of aircraft and parts would not fit in the facilities of the old São Pedro Factory, due to architectural limitations and the protected status of the space. Even so, I saw this move as the beginning of a transformation and a new stage of continuity for the project. It was, in a way, a leap into the unknown — but one that proved to be profoundly transformative. Today we have the concrete prospect of creating the Paulista Aerospace Museum in São Paulo, with the transfer of the most relevant part of the collection to PAMA – Aeronautical Material Park, at Campo de Marte. This transition also carries a very strong affective and symbolic aspect. It represents an opportunity to honor my father, Commander Rolim Amaro, and my uncle, Commander João Francisco Amaro, who played fundamental roles in the history of Brazilian aviation. At the same time, it increases public interest in visiting our space, which has become a multifaceted environment — where art and aviation dialogue as distinct expressions, yet equally rich and full of meaning.

TW – Now, with the creation of the Paulista Aerospace Museum, the Wings of a Dream Museum has established a partnership with the Brazilian Air Force (FAB) that provides for the free transfer, under a loan agreement, of aircraft belonging to its collection, for preservation and exhibition at the new museum. Could you tell us more about the idea?

MA – The idea of creating a museum at Campo de Marte is truly extraordinary, because the city of São Paulo deserves to have a space dedicated to the history of aviation. This initiative

próprio século XX: um tempo de transformações tecnológicas, culturais e humanas que agora se prolonga na era digital.

TW – Falando neste legado, você trouxe o antigo museu da TAM, que estava fechado desde 2016, para dentro do espaço, que se tornou o Museu Asas de um Sonho. Como foi esse processo de remanejar o acervo e revisitá-las essas memórias de família?

MA – Assumir a presidência do Museu Asas de Um Sonho, antigo Museu TAM, e remanejar parte do acervo para Itu foi um grande desafio. Desde o início sabíamos que o conjunto completo de aeronaves e peças não caberia nas instalações da antiga Fábrica São Pedro, devido às limitações arquitetônicas e ao tombamento do espaço. Ainda assim, eu via essa mudança como o início de uma transformação e de uma nova etapa de continuidade do projeto. Foi, de certa forma, um passo no abismo — mas que se revelou profundamente transformador. Hoje temos a perspectiva concreta da criação do Museu Aeroespacial Paulista, em São Paulo, com a transferência da parte mais relevante do acervo para o PAMA – Parque de Material Aeronáutico, no Campo de Marte. Essa transição também carrega um aspecto afetivo e simbólico muito forte. Representa uma oportunidade de homenagear meu pai, Comandante Rolim Amaro, e meu tio, Comandante João Francisco Amaro, que tiveram papéis fundamentais na história da aviação brasileira. Ao mesmo tempo, amplia o interesse do público em visitar o nosso espaço, que se tornou um ambiente múltiplo — onde arte e aviação dialogam como expressões distintas, porém igualmente ricas e cheias de significado.

TW – Agora, com a criação do Museu Aeroespacial Paulista, o Museu Asas de um sonho estabeleceu uma parceria com a FAB que prevê a cessão gratuita, em regime de comodato, de aeronaves pertencentes ao acervo, para preservação e exposição do novo museu. Poderia nos contar mais sobre a ideia?

MA – A ideia de criar um museu no Campo de Marte é realmente extraordinária, porque a cidade de São Paulo merece ter um espaço dedicado à história da aviação. Essa iniciativa nasce da visão e do entusiasmo do Comandante Brigadeiro

WE MAINTAIN
A SOLID
EDUCATIONAL
PROGRAM,
THE MUSEUM
SCHOOL, WHICH
RECEIVES
THOUSANDS
OF CHILDREN
THROUGHOUT
THE YEAR
AND OFFERS
THEM THE
OPPORTUNITY
TO LEARN
ABOUT, DELVE
INTO, AND
IMMERSE
THEMSELVES
IN THE WORLD
OF ART

stems from the vision and enthusiasm of Air Brigadier General Marcelo Kanitz Damasceno, and the commitment of the Wings of a Dream Museum to collaborate, support, and actively contribute to the creation of this new museum. The Brazilian Air Force has been conducting the project with the technical rigor and discipline that characterize it, and also has the support and political will of the Government and the City of São Paulo. As president of the Association of Friends of the Paulista Aerospace Museum, I feel deeply committed to transforming this dream into reality – joining forces with the FAB, with enthusiasts and with civil society, whether through sponsorships or direct collaborations, so that we can realize a project worthy of the importance of Brazilian aviation.

TW – You have assembled a large Brazilian collection at the museum, much of it from your personal collection. What was the challenge in bringing these works together?

MA – The challenges of assembling a collection like this were immense, especially due to its diversity, the eclecticism that characterizes it, and the historical relevance of the works. This multiplicity of interests reflects my own curiosity and the desire to know the world through different artistic languages – and, at the same time, to make them accessible to the general public. The large-scale works were only possible thanks to the generosity of the space we have in Itu. The most important pieces were acquired through research, relationships of trust and influence in the art world, which allowed me to build a solid network of connections and exchanges with artists, gallery owners and curators. Part of this collection will be presented in a book being produced by Cosac Publishing House, in partnership with my friend Charles Cosac. Many of the works have already been exhibited and curated by highly relevant art critics, such as Aracy Amaral, Denise Mattar, and Ricardo Resende, among others who contributed to the consolidation of the museum.

TW – Today, FAMA is a great tool for social transformation, and its projects help democratize art for society. How is this work done? What projects are currently underway?

do Ar Marcelo Kanitz Damasceno, e do empenho do Museu Asas de Um Sonho em colaborar, pres- tigiar e contribuir ativamente para a criação desse novo museu. A Força Aérea Brasileira tem condu- zido o projeto com o rigor técnico e a disciplina que lhe são característicos, e conta ainda com o apoio e a vontade política do Governo e da Prefeitura de São Paulo. Como presidente da Associação dos Amigos do Museu Aeroespacial Paulista, sinto-me profundamente comprometido em transformar esse sonho em realidade — unindo forças com a FAB, com entusiastas e com a sociedade civil, seja por meio de patrocínios ou de colaborações diretas, para que possamos concretizar um projeto à altura da importância da aviação brasileira.

TW – Você conseguiu uma grande curadoria brasileira no museu, sendo grande parte delas da sua coleção pessoal. Qual foi o desafio em reunir essas obras?

MA – Os desafios de reunir uma coleção como essa foram imensos, sobretudo pela sua di- versidade, pelo ecletismo que a caracteriza e pela relevância histórica das obras. Essa multiplicidade de interesses reflete minha própria curiosidade e o desejo de conhecer o mundo por meio de dife- rentes linguagens artísticas — e, ao mesmo tem- po, de torná-las acessíveis ao público em geral. Os trabalhos de grande escala só foram possíveis graças à generosidade do espaço que temos em Itu. Já as peças de maior importância foram adqui- ridas a partir de pesquisa, relações de confiança e influência no meio da arte, o que me permitiu construir uma rede sólida de articulação e trocas com artistas, galeristas e curadores. Parte desse acervo será apresentada em um livro que está sendo produzido pela Editora Cosac, em parceria com meu amigo Charles Cosac. Muitas das obras já foram expostas e curadas por críticos de arte de grande relevância, como Aracy Amaral, Denise Mattar e Ricardo Resende, entre outros que con- tribuíram para a consolidação do museu.

TW – Hoje o FAMA é uma grande ferramenta de transformação social e seus projetos ajudam a democratizar a arte para a sociedade. Como é feito este trabalho? Quais são os projetos em andamento atualmente?



MARCUS STEINMEYER

MA – The FAMA Museum has an undeniable commitment to social issues, to children, and to the city of Itu and the entire region. We maintain a solid educational program, the Museum School, which receives thousands of children throughout the year and offers them the opportunity to learn about, delve into, and immerse themselves in the world of art. We believe that art is a powerful tool for transformation. By stimulating a sensitive and critical perspective, we help these children develop new languages and codes, creating real opportunities for their lives – whether through social advancement or the strengthening of their creative and intellectual capacity. It is a commitment to Brazil and to overcoming the social inequalities that still mark our country.

TW – FAMA is expanding. 5,000 square meters of new areas are planned, which will integrate contemporary art, industrial heritage, and references to aviation, a theme strongly linked to its personal trajectory. Could you tell me more about these decisions and what we can expect from this expansion? Is there already a projected inauguration date?

MA – We are deeply committed to this expansion, carrying out the renovation and replacement of the roofs of the old warehouses,

MA – O Museu FAMA tem um compromisso inegociável com o social, com as crianças e com a cidade de Itu e toda a região. Mantemos um programa educativo sólido, o Museu Escola, que recebe milhares de crianças ao longo do ano e oferece a elas a oportunidade de conhecer, se aprofundar e mergulhar no universo da arte. Acreditamos que a arte é uma ferramenta poderosa de transformação. Ao estimular o olhar sensível e crítico, ajudamos essas crianças a desenvolverem novas linguagens e códigos, criando oportunidades reais para suas vidas — seja por meio da ascensão social ou do fortalecimento de sua capacidade criativa e intelectual. Trata-se de um compromisso com o Brasil e com a superação das desigualdades sociais que ainda marcam o nosso país.

TW – O FAMA está em expansão. Estão previstos 5 mil m² de novas áreas, que irão integrar arte contemporânea, memória industrial e referências à aviação, temática fortemente ligada à sua trajetória pessoal. Poderia me contar mais sobre essas decisões e o que podemos esperar desta expansão? Já existe uma previsão de inauguração?

MA – Estamos profundamente comprometidos com essa expansão, realizando a reforma e a substituição das telhas dos antigos galpões,



PICTURE RELEASE

preparing the space to receive new exhibitions, installations, and aircraft. My idea is to transform these warehouses into a new museum, preserving the industrial memory of the place, but with a contemporary focus. Around it, we plan complementary activities, such as design spaces, art studios, new restaurants, and gastronomic experiences that dialogue with the cultural proposal of the museum. If all goes well, and with God's blessing, we intend to inaugurate part of this new museum by the end of 2026.

TW – It has been announced that FAMA will gain a new unit in the city of Santos. Are there already plans and a projected inauguration date?

MA – This project in Santos interests me very much, as it is a property that is also listed as a historical landmark, just like the old São Pedro Factory, located in the Historic Center of the city. Currently, I am working to mobilize resources and establish partnerships with the Santos City Hall, which has shown great

preparando o espaço para receber novas exposições, instalações e aeronaves. A minha ideia é transformar esses galpões em um novo museu, preservando a memória industrial do local, mas com uma vocação contemporânea. Ao redor dele, planejamos atividades complementares, como espaços de design, ateliês de arte, novos restaurantes e experiências gastronômicas que dialoguem com a proposta cultural do museu. Se tudo correr bem, e com a bênção de Deus, pretendemos inaugurar parte desse novo museu até o final de 2026.

TW – Foi divulgado que o FAMA ganhará uma nova unidade na cidade de Santos. Já existem planos e uma previsão de inauguração?

MA – Esse projeto em Santos me interessa muito, pois se trata de um imóvel igualmente tombado, assim como a antiga Fábrica São Pedro, localizado no Centro Histórico da cidade. Atualmente, estou trabalhando para mobilizar recursos e estabelecer parcerias com a Prefeitura de Santos, que tem demonstrado grande

I AM WORKING
TO MOBILIZE
RESOURCES
AND ESTABLISH
PARTNERSHIPS
WITH THE
SANTOS CITY
HALL, WHICH HAS
SHOWN GREAT
COMMITMENT TO
TRANSFORMING
THE HISTORIC
CENTER INTO
A SPACE FOR
CULTURAL
APPRECIATION

commitment to transforming the historic center into a space for cultural appreciation. I have been closely following the urban transformations of the region — such as the expansion of the light rail system, the construction of the Valongo Park, the transfer of tourist ships to the center, and the future Santos-Guarujá tunnel — to assess the best time to begin this undertaking.

TW – In addition, FAMA is also part of an interesting movement of decentralization of art, with the inauguration of new facilities outside the traditional urban centers. The Campana Park, in the city of Brotas, and the Gilberto Chateaubriand Cultural Institute, in Porto Ferreira, are other examples. Why make this move?

MA – This movement of decentralizing art is absolutely fundamental in a country marked by such social inequality. It is essential that art and culture reach territories beyond the major centers. We can cite important examples such as the Figueiredo Ferraz Institute in Ribeirão Preto; the Museum of Contemporary Art of Sorocaba; and the José Resende Institute, located in Porto Feliz (SP). All these spaces contribute to democratizing access to art and strengthening the regional cultural fabric. When you establish a museum in a city like Itu, with approximately 200,000 inhabitants, you are practically alone, creating a hub of culture and development. In contrast, in a metropolis like São Paulo, although there are millions of inhabitants, there are also hundreds of similar institutions and initiatives. Therefore, I believe that working outside the major centers has a much deeper social, political, and economic impact — promoting not only the dissemination of art, but also the concrete transformation of the communities and cities in which these projects are located.

TW – What do you expect from the artistic and aviation sectors (so different, yet complementary in your life) for the future?

MA – Excellent question. Honestly, today I don't follow the art market with the same intensity as before, when I ran the Kogan Amaro gallery, with its headquarters in São Paulo and a

empenho em transformar o centro histórico em um espaço de valorização cultural. Tenho acompanhado de perto as transformações urbanas da região — como a expansão do VLT, a construção do Parque Valongo, a transferência dos navios turísticos para o centro e o futuro túnel Santos-Guarujá — para avaliar o melhor momento de dar início a essa empreitada.

TW – Além disso, O FAMA também faz parte de um interessante movimento de descentralização da arte, com a inauguração de novos equipamentos fora dos tradicionais centros urbanos. O Parque Campana, na cidade de Brotas, e o Instituto Cultural Gilberto Chateaubriand, em Porto Ferreira, são outros exemplos. Por que fazer este movimento?

MA – Esse movimento de descentralização da arte é absolutamente fundamental em um país marcado por tamanha desigualdade social. É essencial que a arte e a cultura alcancem territórios além dos grandes centros. Podemos citar exemplos importantes como o Instituto Figueiredo Ferraz, em Ribeirão Preto; o Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba; e o Instituto José Resende, localizado em Porto Feliz (SP). Todos esses espaços contribuem para democratizar o acesso à arte e fortalecer o tecido cultural regional. Quando você instala um museu em uma cidade como Itu, com cerca de 200 mil habitantes, você está praticamente sozinho, criando um polo de cultura e desenvolvimento. Em contrapartida, em uma metrópole como São Paulo, embora haja milhões de habitantes, existem também centenas de instituições e iniciativas semelhantes. Por isso, acredito que atuar fora dos grandes centros tem um impacto social, político e econômico muito mais profundo — promovendo não apenas a difusão da arte, mas também a transformação concreta das comunidades e das cidades em que esses projetos se inserem.

TW – O que você espera do setor artístico e aéreo (tão diferentes, mas que em sua vida, se complementam) para o futuro?

MA – Excelente pergunta. Sinceramente, hoje não acompanho o mercado artístico com a mesma intensidade de antes, quando mantinha a galeria Kogan Amaro, com sede em São Paulo

branch in Zurich. Back then, I actively participated in the circuit — I attended fairs, visited galleries and museums, followed auctions, and studied market behavior. Since then, I've noticed that the sector has become saturated and that much of the new artistic production no longer surprises me as it used to. I believed that NFTs could represent a true revolution, but unfortunately, the model proved fragile due to the lack of regulation and control of the agents involved. The transition between the 20th and 21st centuries, from an artistic point of view, still seems poorly defined to me. Perhaps that's why I identify more as a modern artist than a contemporary one — someone interested in form, matter, and permanence. The aviation sector, on the other hand, deeply excites me. The transformations brought about by drones and new aeronaautical technologies point to a future of great innovations that will certainly mark the next two or three decades. **TW**

e filial em Zurique. Naquela época, eu participava ativamente do circuito — frequentava feiras, visitava galerias e museus, acompanhava leilões e estudava o comportamento do mercado. De lá para cá, percebo que o setor se tornou saturado e que boa parte da nova produção artística já não me surpreende como antes. Acreditava que os NFTs poderiam representar uma verdadeira revolução, mas infelizmente o modelo se mostrou frágil, pela falta de regulamentação e de controle dos agentes envolvidos. A transição entre os séculos XX e XXI, do ponto de vista artístico, ainda me parece pouco definida. Talvez por isso eu me reconheça mais como um artista moderno do que contemporâneo — alguém interessado em forma, matéria e permanência. Já o setor aéreo, por outro lado, me entusiasma profundamente. As transformações trazidas pelos drones e pelas novas tecnologias aeronáuticas apontam para um futuro de grandes inovações, que certamente marcarão as próximas duas ou três décadas. **TW**



PICTURE RELEASE