

BIOGRAFIA
Professor Marcos Pontes
Primeiro Astronauta do Brasil

Atualizado em Dezembro de 2013

1963-1965: A Passagem de vinda

Era uma noite como qualquer outra, dia 11 de março de 1963. O cheiro da noite e o barulho das crianças brincando na calçada atestavam a tranquilidade que Bauru possuía entre tantas cidades do interior de São Paulo.

A calma da casa na Rua Comendador Leite 1-23 de repente se transforma em preocupação nas palavras de minha mãe.

— Vergílio, acho que está na hora. Vá e chame a parteira.

Sem demora lá foi meu pai a procura daquela senhora que tantos já havia trazido para este mundo sem problema algum.

— Certo, boa estatística, mas, Senhor, por favor, nos ajude nesse parto também — pensava meu pai enquanto caminhava apressadamente pelas ruas do Jardim Bela Vista.

Não era longe por certo, mas aquela distância nunca pareceu tão grande.

Uma hora depois lá estavam eles. Esquenta bastante água, tire as crianças daqui, prepare alguns panos...reze bastante.

Longos momentos depois, nasci, finalmente!

Meus irmãos espiavam pela fresta da parede de madeira.

— Olha o pezinho dele! — dizia minha irmã disputando espaço com meu irmão pelo melhor ângulo. Eu estava feliz...com certeza após a passagem de vinda! Afinal...eu estava aqui!

1965-1967: A Janela do Quarto

Difícil recordar detalhes de nossa primeira infância. Talvez alguns sons, imagens confusas numa cabecinha ainda tentando reconhecer e se organizar. Minha irmã cuidava de mim enquanto meus pais trabalhavam fora. Acho que cuida até hoje de certa forma.

Fecho os olhos tentando recordar alguma coisa. Lembro das madeiras do chão da sala. Sempre enceradas e brilhando. Será aliás que se acumulava entre as pranchas e que me ajudavam a fixar alguns animais de papel que eu cuidadosamente recortava. Elefantes, cavalos, coelhos, do papel criavam vida própria na minha imaginação.

Um momento...lembro de um outro lugar, um chão coberto de palha de arroz e muita gente, muitas mesas...

Pego o telefone e ligo para minha irmã.

Ela me diz que sim, houve uma festa de casamento da nossa vizinha do outro lado da rua. Havia muita gente, muitas mesas e palha de arroz no chão. Então é possível lembrar!

— E cheiro de madeira, porque me recordo disso? — pergunto a ela.

— Certamente vindo da serraria que havia no prédio logo atrás da nossa casa. Você devia ter uns 5 anos apenas.

OK! Eu agora acredito que é possível lembrar.

Tento me concentrar mais...mais para o passado.

— A memória é azul...parte de baixo não. Parece uma construção.

Ela para por uns instantes.

— A janela!...Você está lembrando da janela do seu quarto quando você era bebê. Seu berço ficava de frente para a janela e você podia ver o céu e um pedaço do muro!...Você passava horas, tranquilo, apenas olhando para aquela janela...olhando para o céu.

Senti uma sensação estranha ao ouvir aquilo. Será que conseguimos "voltar no tempo" e lembrar até do tempo anterior ao nascimento?

Tentei um pouco mais, mas nada parecia fazer sentido. Talvez necessitasse maior concentração...ou autorização.

1967-1969: Minha Família

Bom lembrar das coisas da infância, dos lugares, dos eventos...mas nada seria igual sem as pessoas...sem a família.

Meu pai, seu Vergílio era servente do Instituto Brasileiro do Café. Minha mãe Dona Zuleika, era escriturária da Rede Ferroviária Federal. Meus pais, meus mestres! Gosto sempre de dizer que, apesar de ter estudado praticamente toda a minha vida para atingir os "graus" de formação acadêmica, todas as coisas mais importantes que aprendi até hoje foram ensinadas por eles, a quem eu devo simplesmente tudo o que sou como pessoa.

Ambos já se foram dessa dimensão. Mas tenho certeza que, seja lá em qual dimensão estiverem, os dois ainda olham por mim e sabem muito bem do orgulho que eu sempre tive e tenho por eles, do orgulho de poder chamá-los de "meus pais."

Às vezes, nos momentos mais difíceis da minha vida, ainda ouço suas vozes me acalmando no meio da tempestade, aquele sussurro tênue, mas que fala alto ao coração, e que me deseja tudo de bom, e me diz para ter paciência e nunca desistir de amar e ajudar as pessoas, todas elas, as que me querem bem e também aquelas que só querem me prejudicar, pois, como dizia o "seu" Vergílio, a minha atitude tem de refletir os meus valores e não o comportamento de outras pessoas para comigo.

Um dia nos veremos novamente, certamente sem as preocupações e as dificuldades desse mundo.

Meu irmão, Luiz Carlos, e a minha irmã, Rosa Maria, ainda vivem em Bauru. Longe daqui, mas perto do coração e ainda com uma grande influência em minha vida.

É bom esse sentido de família, essa ligação forte de carinho e compreensão mútua. A família sempre foi para mim algo de extrema importância. Acredito ser a estabilidade familiar o primeiro passo, a pedra fundamental, para o crescimento do indivíduo em todos os aspectos. Agradeço muito a Deus pela oportunidade de conviver com pessoas tão maravilhosas.

Sinto pena daqueles que vivem nesse mundo carregando um pesado fardo de sentimentos ruins contra outras pessoas, algumas vezes contra os próprios pais, os próprios irmãos e, em muitos casos, tão orgulhosos para pedir perdão e dar uma chance para a própria felicidade.

1969-1970: O Sonho de Voar

Vivi o início de minha vida ali, brincando descalço pela Rua Comendador Leite. Mais tarde mudamos para a rua Beiruth, também no Jardim Bela Vista, onde passei grande parte de minha infância, bastante feliz, diga-se de passagem.

Fácil lembrar daquele tempo. Aliás, sou repleto de boas lembranças da vida de cidade de interior, como "jogar bola" na chuva, nadar no "rio Batalha", comer frutas "do pé", etc.

Entre tantas coisas, com certeza alguns momentos daquela época também ficaram ainda mais marcados, com todos seus detalhes, registrados pela emoção, na percepção de um garoto de 9 anos: a morte do meu avô Francisco que morava conosco, a chegada do homem a Lua e o Brasil vencendo a copa no México. Como tudo na vida, uma mistura de fatos bons e ruins. Crescemos assim, aprendemos assim.

Outras grandes lembranças foram por conta das visitas ao Aero clube de Bauru para ver a Esquadilha da Fumaça voando em elegantes North American T6. Lembro também das visitas à Academia da Força Aérea, em Pirassununga, onde meu tio, na época o Sargento Oswaldo Canova, servia como membro da equipe de manutenção de aeronaves da esquadilha. Decolava ali, entre a poeira levantada pelos motores dos T/6 no estacionamento do aeroclube de Bauru e o cheiro de combustível de aviação nos hangares da AFA, o sonho de voar que me sustenta nessa jornada até hoje. O meu ideal começava a criar asas!

1970-1977: Escola Pública

Meus primeiros anos de escola foram no "EEPG Lourenço Filho" e no "EEPG Francisco Antunes" onde cursei o primário.

Uma peculiaridade daquela época era o fato de eu ter pertencido a duas turmas ao mesmo tempo (manhã e tarde) durante um ano. Esta foi "a solução" encontrada para a falta de recursos para pagar por uma creche aonde eu pudesse ficar no contraturno enquanto meus pais trabalhavam.

Minha professora, "dona Zilai", no Lourenço Filho, costumava ser dura e exigente conosco. Dizia que "apenas a educação poderia pavimentar nosso caminho para uma vida digna". Ela estava certa, em todos os sentidos: nos objetivos, na filosofia e nos métodos!

Assim como estão os milhares de professores por todo esse nosso país. Profissionais dedicados que são tão importantes para a nossa vida. E ao mesmo tempo tão esquecidos pelas autoridades.

Quem não se lembra de um professor? Eles estão a maior parte do tempo conosco. Torcem para o nosso sucesso. Nos levam pela mão. Acreditam em nós quando todos não conseguem ver além de uma criança assustada. Eles veem o nosso potencial. Não existiriam presidentes, engenheiros, empresários, astronautas, médicos, etc, eficientes sem o trabalho de professores eficientes! Professores tem o poder de criar a visão do futuro. O Magistério é a profissão mais importante de qualquer país sério.

Hoje em dia eu me orgulho de fazer parte desse grupo.

De fato, embora ser o Primeiro Astronauta Brasileiro seja algo que está registrado na nossa história do Brasil, eu me sinto mais orgulhoso de ser chamado de Professor, do que Astronauta.

O ginásio cursei no "SESI 358 - Bauru". Era uma escola completa, oferecendo além das aulas tradicionais, várias outras atividades como práticas desportivas em várias modalidades, artes, música, etc. Quantas recordações!

A primeira namorada, Luciane, os amigos, as reuniões que conduzia com todos os alunos na escadaria da escola. Eu era o presidente do Grêmio Estudantil.

Naquela época, costumavam dar até o material escolar. Num certo dia, no começo do ano, chegávamos na sala e lá estavam os cadernos e os livros, novinhos.

Fecho os olhos e lembro perfeitamente, até hoje, do cheiro de tinta entre as folhas dos livros. Você consegue imaginar o quanto aquilo significava para mim? Você consegue imaginar o que isto significa para uma criança que não tem condições de comprar seu material para estudar?

Um dia, de alguma forma, eu terei condições de ter voz ativa no país e poderei ajudar a TODAS as crianças brasileiras a terem acesso a uma educação forte, homogênea e integral. Uma educação que lhes permita lutar, com honestidade, integridade e dignidade, por todos os seus sonhos. Um dia...

1977-1984: Dos "trilhos de ferro" dos trens para as "trilhas de condensação" dos aviões

Aos 14 anos senti necessidade de começar a me preparar para alguma profissão e auxiliar no orçamento de casa, pelo menos com o pagamento de minhas despesas da minha própria educação. Queria aprender profissão, mas aprender custava dinheiro que eu, como muitos jovens, não tinha.

Descobri que havia um curso de formação profissional da Rede Ferroviária Federal em parceria com o SENAI. Fiz a inscrição para o concurso, estudei, fiz os exames e iniciei o curso de eletricista no "Centro de Formação Profissional Aurélio Ibiapina".

Eu era um aprendiz de eletricista! Era um bom começo! Ganhava cerca de meio salário mínimo e tinha carteira assinada.

Com o dinheiro que ganhava, eu podia pagar o curso noturno: "segundo grau profissionalizante – técnico em eletrônica"! Meu pai me acordava as 06:30 da manhã, tomávamos café juntos (ele sempre fazia um ótimo café) e seguíamos a pé conversando sobre "qualquer coisa" até o viaduto da Rua Azarias Leite. Recordo o cheiro do mato molhado pelo orvalho daquelas manhãs. A voz calma do meu pai. As coisas que ele me ensinava.

Algo tão difícil hoje em dia: um pai ter tempo para conversar com o filho.

Do viaduto, nos despedíamos. Eu descia para atravessar os trilhos e seguir para as oficinas na RFFSA enquanto ele prosseguia pelo viaduto para pegar o trenzinho para o IBC (Instituto Brasileiro do Café).

Eu trabalhava e aprendia a profissão na RFFSA durante o dia (das 8h às 17h). Saía dali correndo (literalmente) para o treinamento de Judô no SESI. Treinava por uma hora e corria (literalmente algumas vezes) para o colégio profissionalizante no "Liceu Noroeste" (das 19h às 23h).

Esta foi a minha rotina por 3 anos.

Uma fase muito significativa em minha vida, especialmente por ter representado o início "das ações" na direção dos meus objetivos.

Em 1980 me inscrevi para os exames de seleção da AFA. Meu salário como eletricista em treinamento era suficiente para pagar os custos do colégio, porém a participação em um curso preparatório para as provas da AFA estava fora de alcance do orçamento.

A solução veio na forma de ajuda dos meus professores do colégio, principalmente o Prof. Izzo, que além de oferecer orientação nas suas matérias relativas aos exames, também me emprestou todos os livros necessários. Sou extremamente grato a todos eles não só por isso, mas principalmente pelas constantes palavras de incentivo.

O tempo para estudar, entretanto, era um tanto restrito devido aos cursos normais do colégio e as atividades de trabalho nas oficinas da RFFSA.

Dessa forma, estudar dentro de uma locomotiva durante teste de motor era uma frequente (e ruidosa) opção.

Os exames da Academia foram como eu esperava, muito difíceis. Contudo dei a sorte de ter estudado o assunto correto e acabei tendo um bom resultado, sendo classificado como o segundo colocado no País.

Iniciei o curso da AFA em Fevereiro de 1981.

Eu era então o "Cadete 81/194 Pontes", e em breve (no ano seguinte) teria meu primeiro contato com a instrução de voo.

Durante o intervalo das aulas na Divisão de Ensino - DE a visão dos aviões pousando e decolando eram realmente motivadoras. Os anos se passaram na rotina coberta-e-alinhada do cadete. Dificuldades, sorrisos, espadim, voos, estudo, muito estudo, viagens para Bauru nos finais de semana, cabelo curto, amigos antigos, despedidas e encontros. Um belo dia de dezembro em 1984 o meu instrutor, o Cap. Reis, literalmente cravou o brevê de oficial aviador da Força Aérea em meu peito. O sangue selou uma paixão pelo vôo que perdura por toda a minha vida. Eu estava formado! Eu podia voar!

1984 - 1989: Piloto de caça!... E papai.

Após a conclusão do curso na AFA fui designado para o curso de caça no 2/5 Grupo de Aviação no Centro de Aplicações Táticas e Recompentamento de Equipagens - CATRE (como era conhecido na época) em Natal-RN.

O curso foi intenso com duração de um ano. Aulas, briefings, voos, simuladores, reuniões na sala dos pilotos, etc. Longos dias, porém extremamente felizes, não apenas por estar em uma das mais fascinantes atividades do mundo, mas também pelo ambiente agradável e de cenário magnífico da cidade de Natal.

Foi durante aquele ano que conheci minha esposa Fátima. Sem dúvida nenhuma uma das pessoas mais importantes e influentes em minha vida.

Iniciamos a vida juntos bem jovens. Um pequeno apartamento alugado, praticamente vazio. Os móveis foram comprados pouco a pouco, com o pouco que sobrava. Passamos muitas situações difíceis ao longo de todos esses anos. Muitas boas também! Mas, independente dos meus erros e das minhas fraquezas como pessoa, ou da minha ausência, devido a minha missão para com o País, ela sempre esteve aqui, bem do meu lado, não na frente, não atrás, mas sempre do meu lado, apoiando da maneira como era possível para ela.

Algumas vezes mesmo sem concordar inteiramente com o que eu fazia, mas valia o "trabalho de equipe", e assim chegamos até aqui, juntos! Um tentando completar as falhas do outro, para o sucesso comum, com carinho, paz e compreensão. Nunca sabemos do futuro e não levamos nada material dessa vida. Contudo, tenho certeza que as ideias, o carinho, os momentos bons devem ficar na memória, talvez possamos até levá-los conosco! Por isso, não importa o que aconteça, ela estará sempre aqui dentro, comigo, como algo de bom, para sempre!

Em 1986, fui transferido para o 3/10 Grupo de Aviação "Esquadrão Centauro" em Santa Maria, RS.

Permaneci naquele esquadrão durante três anos e alguns meses. Eu sou o "Centauro 77". O trabalho em um esquadrão de caça, onde a vida de cada um depende literalmente da performance do outro, é uma experiência realmente enriquecedora no sentido de trabalho "em equipe" (essência da vida em sociedade).

Daqueles anos de Centauro, inúmeros momentos ficaram marcados para sempre em minha memória. Momentos muito felizes como os churrascos do esquadrão no Recanto do "Quero-Quero", as competições anuais em Santa Cruz/RJ e, logicamente, o nascimento de meu primeiro filho Fábio. Eu acompanhei o parto normal e o segurei ainda com o cordão umbilical preso ao corpo. Poucos pais tiveram essa experiência. Difícil descrever a felicidade de um momento como esse!

Por outro lado, também tivemos alguns tristes momentos os quais, embora inevitáveis nesse tipo de atividade, sempre gostaríamos de ter a chance de evitar. Assim foi a decolagem para "o grande vôo" do meu grande amigo Geraldo Brezinski, em Novembro de 1987.

1989-1994: Decolagens, Pousos e Cálculos

Estava tudo tranquilo em minha vida. Eu era um piloto de caça, era instrutor, a família estava bem, a vida tinha sua rotina, e eu gostava muito do que eu fazia.

Contudo, lembro bem da minha mãe falando sobre esse tipo de "calma" há muito tempo atrás. Ela dizia:

— Fique atento para quando a calma da situação tentar convencê-lo a não fazer nada. A maioria das pessoas deixam-se levar por esse erro. Lembre-se que o seu progresso na vida é como remar contra a correnteza.

No momento que você para de remar para apreciar a natureza, você está voltando rio abaixo. Assim, descanse quando necessário, mas saiba que isso tem um preço. E dentro de mim havia aquele fogo pelo conhecimento!

Havia ainda muita coisa a fazer! Assim, após uma conversa difícil com o Comandante do Esquadrão, Cel. Paulo Cezar, que teria que ser convencida a me deixar sair da aviação de caça para me dedicar à engenharia, em Agosto de 1988 eu enviei meu requerimento para participar do vestibular do Instituto Tecnológico de Aeronáutica, ITA.

Estudei por alguns meses. Em Dezembro fiz o vestibular e fui aprovado. Todos diziam que eu era louco de tentar uma coisa daquelas casado e com filho. Mais ainda, alguns "amigos" da aviação levantaram duras críticas a mim por eu ter "abandonado" a caça para "me dar bem" como engenheiro.

Aquela foi minha primeira aula na matéria "como ignorar as críticas sem fundamento, continuar a fazer o seu trabalho bem feito e ter ainda mais sucesso." Ao longo da minha carreira, graças ao meu sucesso, eu tive que usar muitos dos conhecimentos dessa aula, e ainda tive várias reedições do mesmo assunto! (risos)

Se você é bom no que faz e sofre com as críticas, preste atenção nisso: Primeiro há que se diferenciar entre críticas construtivas acompanhadas de sugestões válidas, que são feitas por alguém qualificado no assunto e que está genuinamente interessado no seu aperfeiçoamento, das críticas vazias, feitas por alguém sem qualificação ou qualquer interesse positivo na continuidade do seu sucesso. Lembre-se que, a enorme maioria das 7 bilhões de pessoas do Planeta não ama você, não liga para você e não pensa em você no seu dia-a-dia (exceto quando você as incomoda)!

Isso é estranho dizer, mas pense um pouco e rapidamente irá concordar comigo. Essas pessoas não estão genuinamente interessadas ou preocupadas com o seu bem estar, com o seu sucesso, ou mesmo com o sucesso de qualquer organização (embora críticos adoram usar isso como justificativa para a sua fraqueza pessoal em forma de "opiniões contrárias").

Cerca de 99% do tempo, essas pessoas estão apenas interessadas na própria vida, e em como elas podem ter vantagem pessoal em alguma coisa. Isso é especialmente verdade para aquelas pessoas que criticam você e o seu trabalho. Elas não gostam de você, e muito menos do seu sucesso! Isso as incomoda quando lembram, ou são lembradas, de vez em quando, por alguma razão, que você conseguiu, e elas nunca terão capacidade de "chegar lá" também! Portanto, não perca o seu tempo se preocupando com o que dizem ou fazem os seus críticos. Eles são insignificantes. Isso é pura perda de tempo.

Pense assim: a crítica faz parte do meu sucesso! Ela é a prova de que eu sou muito bom...e incomodo por isso! Profissionais excelentes não tem tempo, ou necessidade de criticar ninguém. A crítica e a realização são atividades mutuamente excludentes.

Quem critica alguma coisa, o faz porque precisa achar alguma maneira para aliviar o sentimento de incompetência que surge dentro dele (ou dela) quando ele observa, ou é informado, do sucesso de outra pessoa. É preciso, de alguma forma, dentro da cabeça de um crítico, achar qualquer coisa, rápido, para transformar aquela pessoa de sucesso em algo pior, algo que não pareça tão bom e perfeito, algo que pareça mais com a sua própria mediocridade, com as suas próprias fraquezas. Essa é a verdadeira razão da crítica.

Lembre-se disso se algum dia você tiver a tendência ou o desejo de criticar alguém. Olhe primeiro para dentro de você. Trabalhe para o seu sucesso, elogie as conquistas de outras pessoas e aprenda com o sucesso.

Após ser aprovado no vestibular do ITA, eu fui transferido para o Centro Tecnológico de Aeronáutica – CTA (como era conhecido na época).

Mudamos para São José dos Campos em Fevereiro de 1989. Iniciava ali mais um desafio. Não era apenas estudar e passar. Havia um time (uma família) a voar em equipe naquela missão.

O curso de engenharia no ITA é reconhecidamente um dos melhores do País (e também um dos mais exigentes!). A importância da participação, compreensão e apoio da família durante os cinco anos de curso era essencial. Foram anos de bastante concentração. Novos conhecimentos, novas amizades, muitas felicidades, planos e esperanças.

Logo após o Natal, no ano novo de 1990, recebemos um adorável presente: o nascimento de nossa filha Ana Carolina. A loirinha não esperou que mudássemos para uma casa, ou apartamento, na base. Depois de dois anos morando em um quarto do hotel da base enquanto esperávamos na fila das casas, ela nasceu ali mesmo! Pagar aluguel fora da base era fora do orçamento de Tenente.

Finalmente, em fevereiro de 1991 conseguimos um apartamento no então recém construído prédio H-9A! Minha atividade aérea durante aqueles anos ficou restrito aos voos administrativos de Bandeirante, T-25 e Regente na Divisão de Operações - DOP do CTA.

1994 - 1996: Piloto de Provas

Mas a junção da experiência operacional com o conhecimento de engenharia pedia algo mais. No último ano do curso de engenharia, realizei provas de seleção para o curso de ensaios em voo da Divisão de Ensaios em Voo – AEV, do Instituto de Aeronáutica e Espaço, IAE-CTA.

O curso teve duração de um ano. Foi o casamento perfeito entre a teoria de engenharia aeronáutica e a prática de voo. Eu era então um Piloto de Provas!

Foi interessante olhar para a cara daqueles que criticavam a minha decisão de "abandonar a caça" para ser engenheiro. Agora, como piloto de provas, eu não só podia voar todos os aviões de caça do Brasil, como também era uma função essencial para garantir a segurança e o desenvolvimento das aeronaves da aviação de caça e de seus equipamentos (novos radares, armamentos, etc).

Para quem não sabe, piloto de provas é um piloto que testa aviões novos e equipamentos instalados em aviões já em operação. Certamente envolve muitos riscos, mas também uma carga enorme de estudo, conhecimento, preparação, e responsabilidade. Afinal, a maioria dos protótipos custam dezenas de milhões de dólares!

Algo interessante também aconteceu naquela época: eu fui o primeiro piloto de provas formado no Brasil que também era engenheiro formado no ITA. Até então na Divisão de Ensaios em Voo, havia apenas dois grupos "separados": engenheiros de prova e pilotos de prova. Durante algum tempo, eu era o único "híbrido" a disposição da Força Aérea.

Esse fato facilitou missões futuras e abriu perspectivas para outros pilotos seguirem o mesmo caminho ("abandonarem a caça ou outras aviações", cursarem o ITA e depois seguirem para serem pilotos de prova). Hoje em dia isso é um fato comum, e muito bom para a qualidade dos recursos humanos na Força Aérea.

Embora não seja muito divulgado, é importante ressaltar que existem apenas cinco escolas de ensaios em voo no mundo. Uma delas é exatamente aqui no nosso Brasil! Isso sempre foi uma razão de orgulho para mim (e gostaria que fosse para todo Brasileiro), pois, apesar de todas as dificuldades e limitações orçamentárias, somos capazes de manter uma instituição do calibre da Divisão de Ensaios em Voo em padrão internacional graças principalmente à dedicação e profissionalismo de seus integrantes.

Em minha passagem pela AEV, tive a oportunidade de voar vários tipos de aeronaves de última geração da década de 90, como os caças americanos F-15 Eagle, F-16 Falcon e F-18 Hornet. Também voei o MIG-29 Fulcrum, na Rússia.

Além disso, também me matriculei em um mestrado no ITA e tive a oportunidade de participar de vários projetos nacionais de grande interesse como o primeiro míssil ar-ar MAA-1, cujo primeiro lançamento, realizado pelo então Maj. Márcio Jordão, eu tive o prazer de acompanhar como "chase" (aeronave que voa próximo ao lançador para filmar e garantir a segurança em caso de qualquer problema, como explosão, colisão, apagamento do motor, etc).

Minha chance de lançá-lo veio no dia seguinte. Era o segundo lançamento daquele equipamento nacional. Fizemos na área da Barreira do Inferno, em Natal, RN. Aquele seria o segundo de uma série de lançamentos com sucesso, provando, entre outras coisas, a capacidade da indústria nacional. Eu sou o "Prova 37"! Código de chamada rádio que trago comigo com muito carinho, assim como a lembrança de cada um dos amigos da AEV.

1996 - 1998: Esposa, 2 filhos, cinco malas ...e um cachorro.

Welcome to US! Em 1996 fui enviado para Mestrado (Master's Degree em Systems Engineering) na Naval Postgraduate School - NPS em Monterey na Califórnia, EUA. Outro curso, outra língua, outro País.

Para nós, eu e minha família, um outro desafio.

Lembro bem da sensação quando estávamos chegando a Los Angeles. Olhava a cidade de cima, lembrava que ainda teria que pegar uma conexão para Monterey.

— O avião está atrasado. Será que dará tempo?

Olhei para o lado, vi as crianças dormindo e pensei

— Meus Deus, me ajude! Permita que eles sejam felizes nessa nova vida.

Interessante pensar que o que eu tinha de mais precioso estava ali, dentro daquele avião. Na verdade, estava ali tudo o que eu tinha literalmente: esposa, 2 filhos, cinco malas, e um cachorro, o MIG, um pequeno poodle batizado em homenagem à agilidade do MIG-29!

Pousamos, fizemos a conexão, quase sem problemas, e finalmente chegamos em Monterey.

Conforme minhas expectativas, Fátima, Fábio e Carol superaram todos os problemas iniciais de adaptação e língua com bastante facilidade, permitindo que eu novamente me dedicasse com bastante afinco às atividades de pesquisa.

Como resultado, fui convidado a permanecer nos Estados Unidos e continuar minhas pesquisas em nível de Doutorado (PhD).

A experiência de vida adquirida pela convivência em Monterey foi excelente para todos nós. Tivemos a oportunidade de conhecer muitos lugares e pessoas maravilhosas com as quais mantemos excelente contato até hoje, mais de dez anos depois!

1998: A seleção de astronautas

O Brasil havia entrado no programa da Estação Espacial Internacional (ISS) em 1997, como participante, através da NASA. Eu não fazia ideia de nada disso!

Pelo acordo, o Brasil teria que produzir no país, pagando à indústria nacional, seis componentes da espaçonave (ISS) e entregá-las ao consórcio dos 16 países participantes. Em troca, o Brasil teria direito a executar experimentos no ambiente de microgravidade (o melhor já conseguido pelo homem), a bordo da ISS, ter intercâmbio de pesquisadores e deveria selecionar um astronauta.

Veio então divulgação da seleção do primeiro astronauta brasileiro. Foi feita pela Agência Espacial Brasileira através de edital de seleção pública no jornal, a nível nacional. Isso foi em Maio de 1998.

Eu estava concentrado em minhas atividades de pesquisa em Monterey, na Califórnia. Soube da notícia através de um e-mail enviado pelo meu irmão Luiz Carlos.

A princípio achei um tanto difícil que eu pudesse ser selecionado entre tantos excelentes candidatos disponíveis. Porém, estava ali um caminho para tornar realidade algo que até então era apenas um "sonho distante". Portanto, tentar, com todo coração e alma, era absolutamente necessário! Por que não?!

Preenchi a papelada. Enviei cheio de esperanças e dúvidas. Esperei...esperei...e esperei.

Um dia veio a resposta. Veio por fax.

Testes preliminares, exames médicos, físicos, psiquiátricos e a entrevista se seguiram.

Como disse no final da entrevista de seleção — Imagine como está se sentindo aquele garoto aprendiz de eletricitista só pelo fato de estar participando dessa seleção!!

O anúncio da minha escolha está entre os momentos de minha vida que sou capaz de descrever em todos os detalhes, mas isso fica para uma ocasião mais propícia! Está descrita com detalhes no meu livro "Missão Cumprida". Dê uma lida!

Era o início de um novo "capítulo" em minha vida. Mais um desafio, mais uma missão: levar a bandeira do Brasil ao espaço pela primeira vez, mesmo com o sacrifício da própria vida, se for necessário. Recebi a mensagem "para levar a Garcia" (se você não conhece essa expressão, pesquise!) e assim o fiz.

1998 - 2000: O treinamento de astronautas

Instalados em Houston, em agosto de 1998, tive que deixar as funções de militar da ativa para me dedicar exclusivamente às funções civis de astronauta, a serviço do Brasil. Embora muita gente não saiba, a função de Astronauta é função CIVIL, com muitas atividades de relações institucionais com o setor político, organizações internacionais, e a própria atividade no espaço, com países signatários de acordos de uso pacífico do espaço, que são completamente incompatíveis com a atividade e regulamentos militares.

Portanto, eu sabia que minha carreira militar tinha terminado, sacrificada pela nova missão. Agora eu era Astronauta, e isso teria um novo peso, uma nova importância, não só para a ciência, mas especialmente para a Educação no Brasil.

Começaram os treinamentos para a nova etapa.

Muitos treinamentos, duros, intensos, distantes da família, distantes de todos, distante dos limites fisiológicos e psicológicos que eu achava que tinha. Os dois primeiros anos foram de curso. Procedimentos, sistemas do ônibus espacial, sistemas da Estação Espacial, emergências, mais emergências. Ainda não está bom. Mais treinamento, mais treinamento.

Em dezembro de 2000, finalmente, recebi o meu "brevê" de astronauta na NASA. Eu era então, oficialmente, o primeiro Astronauta Profissional Brasileiro.

Mas ainda faltava muita coisa. Enquanto eu me dedicava completamente ao treinamento, na minha função operacional de astronauta, no Brasil a parte técnica do acordo da ISS ia de mal a pior. A administração não conseguia coordenar a fabricação das peças necessárias ao acordo.

Como astronauta, eu mantinha meu treinamento, estando pronto para atender à escalação para voo no momento que o país determinasse. Também trabalhava com a parte técnica do projeto do laboratório Japonês KIBO entre Houston (NASA) e Tsukuba (JAXA – Agência Espacial Japonesa). Todos os astronautas têm funções técnicas, além das funções normais operacionais.

Mas, em 2002 a Agência Espacial Brasileira oficialmente desistiu de fabricar as peças nacionais que dariam um certificado de qualidade extremamente importante para a indústria brasileira para exportações de alta tecnologia.

2000 - 2005: A novela da participação brasileira na Estação Espacial Internacional - ISS

Resolvi que era hora de entrar no circuito técnico para tentar ajudar a manter o país no programa e evitar a vergonha de sermos o único país, entre os 16 participantes, a não ser capaz de cumprir sua parte no acordo (algo que, além da vergonha, seria um péssimo cartão de visitas internacional para nossas indústrias e centros de pesquisa).

Deixei boa parte do trabalho técnico que havia sido designado, entre NASA e Japão, e solicitei à NASA que me designasse para acompanhar a situação de hardware da participação brasileira (tanto as negociações, quanto os procedimentos de engenharia).

Conseguimos recuperar a participação mudando o escopo da responsabilidade brasileira no acordo: de seis peças com investimento estimado na indústria brasileira de 120 milhões de dólares em cinco anos, para 43 pequenas placas adaptadoras com investimento total de apenas 10 milhões do Programa Espacial Brasileiro na indústria nacional.

Essa redução de custos foi necessária, segundo a administração para adequar o orçamento. Grande parcela do orçamento do programa espacial é destinado para manter o programa Chinês-Brasileiro de satélites de Observação da Terra (CBERS), que envolve centenas de milhões de dólares de investimento necessário.

Mesmo assim, o programa da ISS passou várias vezes por ser cortado do orçamento.

A administração não conseguiu produzir nenhuma peça.

Acidente do Columbia em 01 de fevereiro de 2003 e acidente em Alcântara no mesmo ano transformaram o horizonte do projeto em um céu cheio de tempestades. Atrasos operacionais e tristeza era o que mais tínhamos.

Como especialista em segurança operacional, trabalhei na investigação do Columbia. Perdi sete amigos próximos em Houston e mais 21 no Brasil. Perdi também um pouco mais da esperança de conseguir cumprir minha missão, não só com a demora do retorno ao voo dos ônibus espaciais, mas também devido à restrição do número de voos e a inacreditável demora do Brasil em fabricar as partes na indústria nacional.

Em 2004, praticamente sem esperanças de que o Brasil pudesse cumprir a sua parte, sem mas desculpas viáveis para apresentar nas reuniões internacionais na NASA com os outros 15 parceiros, mais ainda sem esperanças de um voo espacial ser escalado, resolvi pelo menos tentar salvar a parte do nome do Brasil e pedir ajuda ao SENAI-SP/FIESP. Numa reunião de pouco mais de 15 minutos, eles disseram:

— Esse programa é muito importante para o Brasil e para as nossas indústrias. É uma vergonha essa situação de vexame em que nos encontramos. Nós iremos construir os protótipos e, se for necessário, todas as peças, sem nenhum custo para a AEB! Fazemos isso pelo Brasil! E ficamos muitos felizes de poder trabalhar com você, um ex-aluno do SESI e do SENAI-SP!

Aquilo deu novo ânimo. Agora seria uma questão apenas da AEB gerenciar um acordo com o SENAI-SP e interligá-los com a NASA e com o IFI-CTA para que tudo funcionasse (o INPE já havia descartado o programa do seu elenco de projetos).

O Embaixador Pimentel, do Consulado Brasileiro em Houston, nos auxiliou nos tratos diplomáticos com a administração da NASA. Eu já não tinha tanta vergonha de andar pelos corredores do prédio 1 (administração técnica da ISS) da NASA em Houston.

A AEB determinou que a sua gerência do projeto da ISS coordenasse todo o processo. O tempo passou. Reuniões técnicas e mais reuniões técnicas.

2005 - 2006: A Primeira Missão Espacial Tripulada Brasileira

Em 2005 a AEB tomou uma decisão surpreendente, que me deixou extremamente feliz: realizar a Missão Centenário em 2006 com os objetivos de:

- Realizar experimentos nacionais em microgravidade,
- Fomentar essa área da ciência no Brasil,
- Promover o programa espacial (marcado negativamente pelo acidente de Alcântara),
- Motivar milhões de jovens estudantes em todo o Brasil para as carreiras de C&T, e
- Criar a maior homenagem internacional ao Centenário do voo histórico de Santos Dumont

A missão seria possível utilizando a participação brasileira na ISS, mas teria de ser feita através do outro parceiro majoritário, a Rússia, visto a impossibilidade operacional dos ônibus espaciais americanos. Eu seria o tripulante da Missão. Caso eu tivesse qualquer problema, a Missão seria realizada normalmente pelo Cosmonauta Russo Sergei Volkov.

Segui para a Rússia em outubro de 2005. Na frente outro grande desafio: aprender todos os sistemas do Soyuz (espaçonave russa) e dos módulos russos da ISS em menos de seis meses. Seria um record inclusive para o setor de treinamento dos Russos.

Além disso, como se isso já não fosse uma tarefa enorme, em paralelo nos primeiros três meses, eu teria também que aprender a língua russa o suficiente para passar nos exames orais e operar com segurança todos os sistemas das espaçonaves.

Se eu não fosse capaz de passar nos testes, o meu backup, Sergei Volkov, assumiria a missão brasileira, e eu teria falhado na minha. A pressão era enorme.

A família ficaria em Houston. Eu os veria novamente apenas por meia hora no dia anterior à decolagem da Missão, no Cazaquistão. Mas, Eu Venci! Vencemos juntos! Todos os brasileiros venceram!

Cumpri a minha missão, levei a “mensagem a Garcia”, e o coração Brasileiro decolou para o espaço no dia 29 de Março de 2006 às 23:30 (horário no Brasil)!

2006: O retorno da missão

A missão da AEB cumpriu todos os seus objetivos com louvor.

Aliás, muito além das expectativas da própria AEB! A parte operacional, minha parte, foi cumprida sem qualquer falha de procedimento.

O povo Brasileiro vibrou com a missão. O sentimento de orgulho nacional foi enorme. A Bandeira do Brasil chegou ao espaço pela primeira vez nas mãos de um Brasileiro. E foram mãos simples! Não de um privilegiado de berço, não de um superdotado, não de alguém protegido pela política, mas nas mãos de um filho de servente, um menino pobre como tantos nesse nosso país, um sonhador que teve na educação e no sacrifício pessoal as armas para vencer na vida e carregar nas costas o peso de representar uma nação inteira.

Após a missão, o Comando da Aeronáutica determinou a minha transferência do serviço ativo militar para a reserva, de forma que eu continuasse normalmente com as atividades da função civil de astronauta que já executava desde 1998.

Isso foi necessário e lógico, além de ser um evento comum da carreira de astronautas de origem militar em todos os países desenvolvidos devido às incompatibilidades da função civil de astronauta com o regulamento militar. Por exemplo, todos os astronautas e cosmonautas que estiveram comigo no espaço e que eram militares, também já tinham sido, ou foram, transferidos para a reserva.

Já no Brasil, talvez pelo desconhecimento sobre as exigências da carreira civil de Astronauta, e com certeza pelo efeito do sucesso sobre a pobreza de espírito de alguns, o evento foi revestido de ignorância e sensacionalismo.

Do nosso lado, dentro da Aeronáutica, nós erramos por não termos feito uma coletiva de imprensa assim que o Comando determinou a reserva, para explicar os fatos e o porquê a ação administrativa era necessária.

Os críticos ao Programa Espacial Brasileiro se apresentaram para falar sobre o que não sabiam ou sobre o que não tiveram competência para fazer.

Para mim, esse tipo de comportamento medíocre já era conhecido, como citei anteriormente da ocasião da minha decisão em me tornar um engenheiro. O fato só serviu para comprovar a importância histórica da missão.

Em outras palavras, novamente, o interesse da crítica é a comprovação do sucesso!

Não havendo sentido em perder tempo com argumentações improdutivas, simplesmente continuamos em frente com o nosso trabalho no Programa Espacial Brasileiro. Isto é, "a caravana passa e os cães ladram!"

Logo após as comemorações no Brasil, retornei ao Johnson Space Center, em Houston, visando salvar novamente a participação brasileira da expulsão do programa, visto que a NASA já não podia esperar pelas peças Brasileiras. Todo o atraso não podia mais ser tolerado no cronograma dos voos e as partes que seriam de fabricação nacional seriam passadas para a indústria americana.

Foi um período terrível de negociações internacionais. Finalmente, depois de muita conversa com os representantes da NASA, conseguimos retomar os procedimentos técnicos.

Infelizmente, no final de 2007, frustrados com a administração do programa no Brasil, a NASA colocou a participação brasileira em um estado "congelado", que aguarda definições desde então a partir das negociações da administração AEB e Ministério das Relações Exteriores, do lado do Brasil, com a NASA em Washington-DC e o Departamento de Estado, do lado americano.

Nós, da parte técnica....ainda aguardamos a parte política e administrativa.

2006 - Atual: Missão de Vida = Educação

Hoje em dia, participo ativamente de vários setores de atividades no Brasil e no mundo. Trabalho junto às instituições nacionais e internacionais para o desenvolvimento do setor aeroespacial.

Aguardo, à disposição do Programa Espacial Brasileiro, em Houston, como Astronauta, a escalação para um próximo voo espacial brasileiro. Quem sabe? O País pode me escalar a qualquer momento.

Também em Houston, permaneço à disposição da Agência Espacial Brasileira para contatos técnicos como representante do Programa Espacial Brasileiro.

Trabalho como voluntário para causas sociais e ambientais. Acho isso extremamente gratificante e um alimento para a alma.

Oriento centenas de jovens estudantes e profissionais, por internet e pessoalmente, a encontrarem sua melhor habilidade para buscar seus objetivos.

Fotografo a vida. Pinto e desenho minhas ideias.

Trabalho como engenheiro em projetos e consultorias técnicas a empresas no Brasil e no exterior.

Escrevo artigos e outros textos com a finalidade de conscientizar e motivar pessoas para descobrirem o seu potencial.

Ministro alguns cursos como Professor Convidado do Departamento de Engenharia Aeronáutica da Universidade de São Paulo - USP, onde criei o currículo de um curso público de Engenharia Aeroespacial. No momento, aguardamos a burocracia legal para que o curso entre oficialmente na lista de cursos oferecidos aos jovens alunos.

Também como educador ministro Palestras, Treinamentos e Cursos para empresas e instituições públicas, usando minha experiência e conhecimentos para a motivação e qualificação de seus recursos humanos.

Sou Empresário e Diretor do Instituto Nacional para o Desenvolvimento Espacial e Aeronáutico.

Em 2010, criei a Fundação Astronauta Marcos Pontes para a Educação e Desenvolvimento Sustentável.

Sou Embaixador Mundial do WorldSkills International para a promoção da Educação Profissional em 52 países e Embaixador da ONU para o Desenvolvimento Industrial em 172 países.

Em 2013, resolvi ingressar na política no Brasil, em paralelo com as minhas outras atividades. Ainda permaneço como astronauta, mas depois de ficar muito frustrado com a situação política do país e a falta de conhecimento técnico científico dos nossos representantes, resolvi tentar ajudar a mudar a situação. Na minha webpage (www.marcospontes.com.br) você pode acompanhar os detalhes dessa decisão e dessa fase da minha vida.

Atualmente, meus objetivos são simples: ser útil para o maior número de pessoas possível, trazer otimismo e bem estar, espalhar coisas boas e felicidade, ser feliz...até o dia de, finalmente, poder abraçar Aquele que nunca me abandonou. Sentir que cumpri bem as missões que recebi na vida. Só isso!

Não sei sobre o futuro, mas sei sobre meus objetivos e a minha vontade. Na verdade continuo simplesmente seguindo meu coração, meus sonhos, meus princípios de menino do interior.

Eles não são novos, começaram há muito tempo atrás nas caminhadas longas das manhãs frias com o meu pai, na poeira levantada pelos motores dos NA T-6 da Esquadrilha da Fumaça, no cheiro de combustível

dos hangares, no cenário maravilhoso do tapete branco das nuvens acima das tempestades, na serenidade da visão do nosso Planeta azul, no carinho e no conselho das pessoas que amei na vida.

Não sei por quanto tempo ainda vou permanecer nesta Terra, nesta dimensão, mas enquanto estiver por aqui, vou continuar com a minha missão de vida e cada vez mais crianças terão educação, saúde e felicidade.

Por enquanto, enquanto vivo, posso falar da minha história, e tentar motivar pessoas que podem conversar comigo pessoalmente, nas minhas palestras, aulas, eventos, reuniões, consultas de coaching, aí pelo mundo, em qualquer lugar, na vida.

O dia que eu me for, ficarão as ideias na memória, na atitude, no comportamento, e na vida de muitos.

Estátuas não duram para sempre, homenagens também são esquecidas, mas ideias perduram para a eternidade, e podem despertar o espírito da "boa luta" em cada uma das pessoas que se aventurarem a "ser", serem humanos, serem parte de Deus, serem livres, serem felizes...

Eu desejo que as minhas ideias, de alguma forma, independentemente das dificuldades da situação atual, possam fazer decolar o Fernão Capelo Gaivota que existe dentro de VOCÊ! Que você voe rápido! Que você voe alto! Que você voe para os seus sonhos!

É possível...acredite nas suas asas!