



uru - Guia completo sobre Bauru - www.vivendobauru.com.br - Informa

+ [Página principal](#)

SOBRE BAURU

+ [Aeroclube](#)

+ [Agropecuária](#)

+ [Comércio](#)

+ [Cultura e Lazer](#)

+ [Dados Econômicos](#)

+ [Dados Gerais](#)

+ [Educação](#)

+ [Esporte](#)

+ [História](#)

+ [Hoje](#)

+ [Indústria](#)

+ [Localização](#)

+ [Pelé](#)

+ [Sanduíche Bauru](#)

+ [Símbolos](#)

+ [Turismo](#)

GUIA

+ [Baladas](#)

+ [Bares](#)

+ [Comunicação](#)

+ [Cultura e Lazer](#)

+ [Educação](#)

+ [Endereços Úteis](#)

+ [Hotéis e Motéis](#)

+ [Órgãos Públicos](#)

+ [Restaurantes](#)

+ [Serviços](#)

+ [Telefones Úteis](#)

+ [Transportes](#)

+ [Turismo](#)

FALE CONOSCO

+ [Expediente](#)

DIA DO ASTRONAUTA BRASILEIRO É INSTITUÍDO NA CIDADE DE BAURU

No mês de julho, em sessão ordinária na Câmara Municipal de Bauru, foi aprovado, por unanimidade, a comemoração do dia 29 de Março como o "Dia do Astronauta Brasileiro". A nova data municipal foi oficializada como uma merecida homenagem ao Professor Marcos Pontes, o ilustre Bauruense que, com grande coragem, conhecimento e esforço pessoal, venceu todos os desafios necessários e realizou, com méritos, a Primeira Missão Espacial Brasileira, que decolou em 29 de Março de 2006 rumo à Estação Espacial Internacional, tornando-se o Primeiro Astronauta da história do Brasil.



"Bauru tem poucos heróis e o Marcos Pontes, único astronauta brasileiro e primeiro astronauta profissional do hemisfério Sul, nasceu aqui. Queremos que esse dia não caia no esquecimento. Pela primeira vez nós vimos o País inteiro torcendo para que tudo desse certo, e não era relacionado ao esporte, como no futebol, e sim com educação, ciência e tecnologia" explica o vereador Fernando Mantovani, responsável pela iniciativa do projeto.

Além da questão de patriotismo, o projeto cria uma oportunidade para as escolas realizarem atividades relacionadas ao feito, inspirando os jovens a sonhar e pensar grande. "Este é um fator motivador tanto para professores e alunos, na questão dos estudos tecnológicos em busca de sonhos e realizações", afirma Vera Caserio, secretária de educação de Bauru.

"Depois de 2 anos de lutas para preservar a memória de meu amigo, junto a nossa querida Bauru, foi instituído oficialmente a data no calendário da cidade", comemora Marivaldo Campos Brito, idealizador do projeto, aeromodelista e técnico em eletrônica.

Emocionado com a homenagem, Marcos Pontes agradeceu: "Eu nasci em Bauru. Tenho orgulho das minhas raízes e sempre carrego minha querida cidade dentro do meu coração. O mundo todo percebeu que ela, e todos os Bauruenses, também estiveram comigo no espaço. Ao longo de toda a minha vida eu tenho servido o meu País da melhor forma que consigo: até 1998, como mais um militar na defesa do nosso espaço aéreo; de 1998 até hoje, na função civil de Astronauta, representando as nossas cores fora do planeta e também ensinando pessoas, na nobre função de Educador. Essa homenagem, que eu agradeço de coração e alma, representa para mim a oportunidade de continuar a servir o País mesmo depois da

morte. Pelo menos uma vez por ano, todos os jovens serão lembrados do poder que a educação e a honesta persistência têm, juntos, para a realização de todos os seus sonhos de vida. Obrigado Bauru. Obrigado Marivaldo. Obrigado Mantovani. Obrigado a todos vocês!"

Sobre Marcos Pontes:

Marcos Pontes é mestre em engenharia de sistemas, professor, pesquisador, engenheiro aeronáutico, consultor, escritor e primeiro astronauta profissional lusófono a orbitar o planeta. Oriundo de família humilde, começou sua carreira como eletricitista aprendiz da RFFSA aos 14 anos, em Bauru (SP). Foi oficial aviador e piloto de testes da Força Aérea Brasileira (FAB), tendo funções militares até 1998, quando foi selecionado, por concurso público, para servir o Brasil na função civil de Astronauta no Programa da Estação Espacial Internacional, na NASA. Atualmente, Pontes continua à disposição do Programa Espacial Brasileiro, aguardando escalção para o segundo vôo espacial. Enquanto isso, trabalha como Diretor Técnico Espacial do Instituto Nacional para o Desenvolvimento Espacial e Aeronáutico, pesquisador e professor convidado da Universidade de São Paulo, escritor, consultor e palestrante especialista em performance e desenvolvimento pessoal e profissional.

Sobre a primeira missão espacial tripulada por um brasileiro:

No dia 29 de março de 2006, Pontes decolou a bordo da espaçonave russa Soyuz TMA-8 rumo à Estação Espacial Internacional, retornando à Terra no dia 09 de abril de 2006. A "Missão Centenário", foi idealizada e coordenada pela Agência Espacial Brasileira – AEB, com os objetivos de fomentar pesquisas em microgravidade no Brasil, divulgar o programa espacial, motivar crianças e jovens para as carreiras de ciência e tecnologia, e comemorar o Centenário do primeiro vôo realizado por Santos Dumont.

Notícias, fotos e maiores informações: www.marcospontes.com.br

Para obter mais informações:

Assessoria de Imprensa do Astronauta Marcos Pontes
Hermes Suzuki - jornalista – MTB 30723
Tel: 11.3773-8679
E-mail: imprensa@marcospontes.com.br

Tempos de Bauru

Onze de Março de 1963. Era uma noite como qualquer outra. O cheiro da noite e o barulho das crianças brincando na calçada atestavam a tranqüilidade 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, e 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 minha passagem de vinda! Afinal, eu estava aqui!

O céu azul acima do muro

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. Cera, 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! O chão coberto de palha de arroz e muita gente, muitas mesas. Peguei o telefone e liguei para minha irmã. Ela me diz que sim, houve uma festa de casamento. Era 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? — eu perguntei.

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

OK! Eu agora acredito. É possível lembrar!

Tento me concentrar mais e mais para o passado.

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

Ela parou por uns instantes.

— A janela! Você está lembrando da janela do seu quarto quando você era bebê. O seu berço ficava de frente para a janela e você podia ver o céu e um pedaço do muro! Você passava horas, tranqüilo, 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 período anterior ao nascimento? Tentei um pouco mais, mas nada parecia fazer sentido. Talvez necessitasse maior concentração, ou maior autorização.

As raízes da vida

É 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 queridos pais, meus grandes mestres! Gosto de dizer que, apesar de ter estudado praticamente toda a minha vida para atingir os "graus" de formação acadêmica, 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, eles ainda olham por mim e sabem muito bem do orgulho que de poder chamá-los de "meus pais."

Por mais estranho que possa parecer, nos momentos mais difíceis da minha vida, ainda ouço suas vozes me acalmando no meio da tempestade. É como um sussurro tênue, mas que fala alto ao coração, e que me deseja tudo de bom. Eles me dizem 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. Como dizia o "seu" Vergílio: a sua atitude tem que refletir os seus valores e não o comportamento de outras pessoas.

Tenho certeza que, um dia, nos veremos novamente. Certamente será um reencontro sem as preocupações e as dificuldades desse mundo.

Meu irmão, Luiz Carlos, e a minha irmã, Rosa Maria, ainda vivem em Bauru. Estão longe daqui, mas sempre perto do coração e ainda com uma grande influência em minha vida. É importante ter esse sentimento 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 ter convivido com pessoas tão maravilhosas. Sinto pena daqueles que vivem neste 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.

A poeira da inspiração

O início de minha vida era brincar 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. É 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. Realmente são muitas recordações. Entre elas, alguns momentos ficaram marcados pela emoção intensa, com todos seus detalhes, na percepção ainda confusa 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 Esquadrilha da Fumaça voando seus 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 das aeronaves da esquadrilha.

Decolava ali, entre a poeira levantada pelos motores dos T6 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!

Minha querida professora

Meus primeiros anos de escola foram no "EEPG Lourenço Filho" e no "EEPG Francisco Antunes" onde cursei o "primário", como era chamado antigamente o período da primeira à quarta série. 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 pela minha mãe para a falta de recursos para pagar por uma creche aonde eu pudesse ficar no contra turno enquanto meus pais trabalhavam.

Minha professora da quarta série, a Dona Zilai, costumava ser dura e exigente conosco. Dizia que "apenas a educação poderia pavimentar nosso caminho para uma vida digna".

Ela estava absolutamente certa, em todos os sentidos: nos objetivos, na filosofia e nos métodos! Assim como também estão certos os milhares de professores por todo esse nosso país verde-e-amarelo. São profissionais dedicados. Pessoas que são tão importantes para a vida de todos nós 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 vêem o nosso potencial. Pense nisso: não existiriam presidentes, engenheiros, empresários, astronautas, médicos, etc, eficientes sem o trabalho de professores eficientes! Professores tem o poder de criar o futuro. Portanto, 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 história do Brasil, eu me sinto ainda mais orgulhoso de ser chamado de Professor, do que Astronauta.

Cursei o antigo ginásio 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 conduzidas com todos os alunos na escadaria da escola. Eu era o presidente do Grêmio Estudantil. Naquela época, o SESI costumava fornecer até o material escolar. Num certo dia, no começo do ano, chegávamos na sala e lá estavam todos aqueles cadernos e 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, quem sabe, 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...

O electricista sonhador

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

Foi aí que descobri sobre um curso de formação profissional da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) em parceria com o SENAI. Fiz a inscrição para o concurso, estudei, fiz os exames e iniciei o curso de electricista no "Centro de Formação Profissional

Aurélio Ibiapina".

OK! Eu era agora um aprendiz de eletricitista! Meu primeiro emprego. 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" do Liceu Noroeste.

Todos os dias, 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" pelas ruas do bairro. Recordo perfeitamente do 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.

Ao chegar no viaduto da rua Azarias Leite, nos despedíamos. Eu descia para atravessar os trilhos e seguir para as oficinas na RFFSA enquanto ele prosseguia pelo viaduto para pegar o trenzinho, a "Coréia" para o IBC (Instituto Brasileiro do Café).

Na minha rotina corrida daqueles anos, eu trabalhava e aprendia a profissão na RFFSA durante o dia, das 8 às 17 horas. Ao ouvir a sirene de final de expediente, eu saía dali correndo, literalmente, para o treinamento de judô no SESI. Treinava por uma hora e novamente corria, agora para casa. Depois do banho, partia sem demora para o colégio profissionalizante do "Liceu Noroeste", onde tínhamos aulas das 19 às 23 horas. Este foi o meu dia-a-dia por 3 anos. Sem dúvida, foi uma fase muito significativa em minha vida, especialmente por ter representado o início "das ações" na direção dos meus objetivos.

Em 1980, aconselhado pelos pilotos do Aeroclube de Bauru, resolvi me inscrever para os exames de seleção da Academia da Força Aérea (AFA). Meu salário como eletricitista em treinamento era suficiente para pagar os custos do colégio, porém a participação em um curso preparatório para as provas da AFA estava completamente fora de alcance do meu 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 (física e matemática) nos tópicos relativos aos exames, também convenceu outros professores a me ajudarem no restante das matérias. 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 os testes de motor era uma opção freqüente e ruidosa.

A carreira militar

O vestibular da AFA foi como eu esperava: difícil! Contudo tive 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 no ano seguinte eu teria meu primeiro contato com a instrução de vôo.

Durante o intervalo das aulas na Divisão de Ensino (DE) a visão dos aviões pousando e decolando da pista do primeiro esquadrão de instrução aérea era realmente motivadora. Os anos se passaram na rotina coberta-e-alinhada da vida de cadete. Dificuldades, sorrisos, espadim, vôos, estudo, muito estudo, viagens para Bauru nos finais de semana, cabelo curto, amigos antigos, despedidas e encontros.

Quatro anos se passaram como se fossem vagões de um trem veloz. Num belo dia ensolarado de dezembro em 1984 o meu instrutor, o Capitão 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!

Após a formatura da AFA, fui promovido ao posto de Aspirante Aviador e designado para o curso de caça no 2º/5º Grupo de Aviação no Centro de Aplicações Táticas e Recomeço de Equipagens – CATRE, como era conhecido na época, em Natal-RN. O curso de um ano foi intenso. Aulas, briefings, vôos, 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.

O vôo do centauro

Depois de concluir o curso de caça, fui transferido para o 3º/10º Grupo de Aviação, em Santa Maria-RS. A possibilidade de ficarmos tão distantes, eu em Santa Maria e ela em Natal, apressou a decisão: resolvemos nos casar. O começo foi difícil. Iniciamos a jornada juntos ainda bem jovens. Vivíamos em um pequeno apartamento alugado em Santa Maria. Era praticamente um espaço vazio. Os móveis foram comprados pouco a pouco, com o pouco que sobrava. Mas aquele foi apenas o começo. Ao longo da nossa caminhada, desde aqueles dias de ansiedade e dúvidas naquele pequeno apartamento até os dias de hoje, muitos anos depois, passamos por muitas situações difíceis. Mas também muitos momentos de extrema felicidade!

O fato é que, 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 idéias, o carinho, os momentos bons devem ficar sempre na memória. Quem sabe talvez possamos até levá-los conosco para outras dimensão! Por isso, não importa o que aconteça, ela estará sempre aqui dentro, comigo, como algo de bom que me faz feliz e completo como ser humano!

Permaneci no Esquadrão Centauro, em Santa Maria, durante pouco mais de três anos. 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", a essência da nossa 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. Aquele momento foi mágico. Acompanhei o parto normal e o segurei ainda com o cordão umbilical preso ao corpo. De repente, ali estava aquela criaturinha adorável em minhas mãos, meu filho! Poucos pais tiveram essa experiência. Difícil descrever a felicidade de um momento como esse!

Mas os dias de Centauro não foram apenas alegrias. Também tivemos momentos tristes que, 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 Nov/87.

Passos calculados

Depois de alguns anos na rotina dos pampas, tudo estava tranqüilo 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 para de remar para apreciar a natureza, você está voltando rio abaixo. Assim, descanse quando necessário, mas saiba que isso tem um preço.

Dentro de mim havia aquele fogo pelo conhecimento! Havia ainda muita coisa a fazer! Eu queria expandir minha carreira. Além de piloto, eu agora também queria ser um engenheiro.

Assim, após uma conversa difícil com o Comandante do Esquadrão, o Coronel Paulo Cezar, consegui convencê-lo a autorizar a minha participação no vestibular do Instituto Tecnológico de Aeronáutica, o ITA. Mas o desafio parecia muito grande. O vestibular do ITA é conhecido pela seu nível de dificuldade. Assim, não havia tempo para perder. Estudei com afinco por três meses, fiz as provas e fui aprovado.

Ao mesmo tempo em que eu me dedicava ao estudo e ao meu ideal de me tornar um profissional mais qualificado, muitos diziam que eu era louco de tentar uma coisa daquelas casado e com filho. Mais ainda, alguns "amigos" da aviação militar

levantaram boatos recheados de duras críticas a meu respeito. Diziam que eu havia "abandonado" a caça para "me dar bem" como engenheiro.

Aquela foi minha primeira aula na matéria chamada "como ignorar críticas sem fundamento, continuar a fazer o seu trabalho bem feito, e ter ainda mais sucesso." Depois, devido ao desenvolvimento acelerado da minha carreira através da educação continuada com o meu esforço pessoal, eu tive que usar muitos dos conhecimentos adquiridos daquela primeira aula, e ainda tive vários outros laboratórios da mesma matéria!

Aproveitando este assunto, aí vão algumas dicas. Se você é bom no que faz, e é alvo de críticas, preste atenção nesses pontos:

- Primeiro, há que se diferenciar as críticas construtivas, acompanhadas de sugestões válidas, feitas por alguém qualificado no assunto e que está genuinamente interessado no seu aperfeiçoamento, das críticas vazias, feitas por alguém sem qualificação adequada, e/ou qualquer interesse positivo na continuidade do seu sucesso.

- Segundo, perceba que críticas sempre são parte integrante do sucesso. Todas as pessoas de sucesso são criticadas por aqueles que, por algum conflito interno, sentem-se mal quando percebem que não tem a capacidade de atingir resultados comparáveis aos seus.

- Terceiro, profissionais competentes não tem tempo, ou necessidade de criticar ninguém. A crítica e a realização são atividades mutuamente excludentes.

- Finalmente, lembre-se que a enorme maioria das 6 bilhões de pessoas do Planeta não ama você, não sabe nada sobre você ou seus ideais de vida, não liga para você e não pensa em você, 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 da qual você participa. Cerca de 99% do tempo, elas estão apenas interessadas na própria vida, e em como poderão ter algum tipo de vantagem pessoal nas situações em que estão envolvidas.

Portanto, não perca o seu tempo preocupando-se com o que dizem ou o que fazem os seus críticos. Isso não vale a pena.

Ensaios em vôo

Após ser aprovado no vestibular do ITA, 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 que, dessa vez não deveria ser vencido apenas por mim. Agora havia um time, a minha família. Precisaríamos "voar juntos" e realizar a 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. Aqueles foram anos de muita 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. Ela nasceu enquanto ainda morávamos no hotel de trânsito do CTA. Pagar aluguel em um apartamento fora da base aérea estava fora do orçamento de tenente. Assim, moramos mais de dois anos em um quarto de hotel, enquanto esperávamos pela vaga na lista dos apartamentos ou das casas militares.

Logo depois do seu nascimento, em fevereiro de 1991, conseguimos um apartamento no então recém construído prédio H-9 A.

Durante os anos de curso no ITA, a atividade aérea como piloto militar ficou restrita aos vôos administrativos de Bandeirante, T-25 e Regente na Divisão de Operações - DOP do CTA. Basicamente eu aceitava voar todas as missões que me ofereciam, bastava ser fora do horário das aulas. Podia ser domingo, feriado, noite, madrugada, qualquer horário, qualquer destino. A idéia era "manter a mão" e as qualificações de pilotagem. Com essa atitude de sempre estar disponível para voar, em qualquer horário, mesmo com a rotina apertada do ITA, eu consegui ser um dos pilotos mais voados da Divisão em quase todos os anos de curso.

Mas a junção da experiência operacional com o conhecimento de engenharia pedia algo mais. Observei que havia um ótimo "espaço de mercado profissional" na área de ensaios em vôo. No início daquela atividade no Brasil, na década de sessenta,

havia pilotos de prova que também eram engenheiros. Contudo, agora só havia a figura do piloto de provas e do engenheiro "em corpos diferentes". Na nova geração não havia mais nenhum "híbrido". Aquilo era uma observação interessante. Assim, no último ano do curso de engenharia, realizei provas de seleção para o curso de ensaios em vôo da Divisão de Ensaios em Vôo – AEV, do Instituto de Aeronáutica e Espaço, IAE-CTA. 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!

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

Aliás, eu fui o primeiro piloto de provas formado no Brasil que também era engenheiro formado no ITA e, durante algum tempo, eu era o único "híbrido" à disposição da Força Aérea. Embora eu não soubesse disso antes de começar o curso, esse fato facilitou missões futuras e abriu perspectivas para outros pilotos de combate seguirem o mesmo caminho, isto é, "abandonarem" a caça ou outras aviações, cursarem o ITA e depois cursarem o curso de ensaios em vôo. Hoje em dia isso é um fato comum, e muito bom para a qualidade dos recursos humanos na Força Aérea.

Em plena operação como piloto de provas, confesso que foi muito interessante olhar para a cara surpresa daqueles que criticaram a minha decisão de "abandonar a caça" para ser engenheiro. Agora, eu não só podia voar todos os aviões de caça do Brasil, como também tinha uma função essencial para garantir a segurança e o desenvolvimento das aeronaves da aviação de caça e de seus equipamentos, como novos radares, armamentos, etc.

Embora não seja muito divulgado, é importante ressaltar que existem apenas cinco escolas de ensaios em vôo 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 do Grupo Especial de Ensaios em Vôo (nome atual da AEV) 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 participei de vários projetos nacionais de grande interesse como o primeiro míssil ar-ar MAA-1. O seu primeiro lançamento foi realizado pelo então Maj. Márcio Jordão. Eu tive o prazer de acompanhar aquele lançamento como "chase", que é a aeronave que voa próximo ao avião lançador para garantir a segurança do mesmo em caso de qualquer problema, como explosão do míssil, colisão, apagamento do motor, etc. Minha chance de lançá-lo veio no dia seguinte. Era o segundo lançamento daquele equipamento nacional. Voamos 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.

Rumo aos Estados Unidos

Em 1996 eu estava no meio do meu mestrado no ITA quando recebi uma mensagem interessante do alto comando da FAB, em Brasília. 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 nos aproximando para pouso em Los Angeles. Olhava todos aqueles prédios e 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 tudo 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 depois de um curto voo de uma aeronave Brasília, durante o qual podíamos ouvir o MIG latindo sem parar no compartimento de cargas.

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, terminei o mestrado antes do tempo previsto. O objetivo do meu trabalho de mestrado era aumentar o alcance de detecção dos sensores infravermelho do sistema de defesa de navios. Devido aos resultados obtidos, fui convidado pela US NAVY a permanecer nos Estados Unidos para continuar minhas pesquisas em nível de Doutorado (PhD) e aperfeiçoar o sistema de defesa da frota.

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

A carreira de Astronauta

Em 1997, enquanto eu me dedicava às pesquisas em Monterey, o Brasil entrou no programa da Estação Espacial Internacional (ISS), como participante, através da NASA. Eu não fazia idéia de nada disso! Pelo acordo, o Brasil teria que produzir na indústria nacional seis componentes da espaçonave (ISS) e entregá-las ao consórcio dos 16 países participantes. A indústria escolhida receberia o dinheiro correspondente e seria certificada em qualidade pelo consórcio, entrando na seleta lista de fornecedores de tecnologia espacial do bilionário mercado mundial do setor. Em troca das partes nacionais, o Brasil teria direito a executar experimentos no ambiente de microgravidade da ISS, que é o melhor já conseguido pelo homem, promover intercâmbio de pesquisadores para transferência de tecnologia e um voo espacial para a realização de experimentos de interesse do país. Para tanto, o Brasil precisava treinar um astronauta.

Veio então divulgação da seleção do primeiro candidato à astronauta brasileiro. A divulgação foi feita pela Agência Espacial Brasileira, com colaboração da Coppe (UFRJ), através de publicação nos jornais de todo o país de um edital de concurso público. A seleção era aberta a todos os brasileiros que tivessem os requisitos exigidos pelo edital. Isso foi em Maio de 1998. Soube da notícia através de um e-mail enviado pelo meu irmão Luiz Carlos, contendo como anexo uma figura escaneada do recorte do edital publicado no Jornal da Cidade de Bauru. A princípio, obviamente achei muito 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". Algo que eu havia imaginado várias vezes durante tantos voos noturnos, quando a Lua parecia tão clara, tão perto, que parecia estar ao alcance das mãos, bastaria apenas esticar os braços para fora da cabine do meu avião.

Portanto, tentar, com todo coração e alma, era absolutamente necessário! Por que não?!

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

Um dia, depois de duas semanas de angústia, a resposta chegou. Veio por fax também. Eu deveria comparecer ao hospital do CTA para exames. Testes preliminares, exames médicos, físicos, psiquiátricos e uma sabatina, em inglês, pela AEB, NASA, Academia Brasileira de Ciências, etc., se seguiram. Como disse no final da entrevista de seleção — Imagine como está se sentindo aquele garoto aprendiz de eletricista só pelo fato de estar participando dessa seleção!!

No mesmo dia da sabatina na AEB, depois de uma espera de cinco horas, fui informado do resultado final. O anúncio da minha escolha está entre os momentos de minha vida que sou capaz de descrever em todos os detalhes, mas isso é assunto de outro dos meus livros! 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.

Depois da seleção no Brasil, ainda tive que passar por todos os testes junto com os candidatos americanos na NASA. Como o Brasil participava do programa da ISS através da NASA, do ponto de vista dos outros parceiros eu sou, para todos os efeitos, um astronauta "NASA". Por essa razão, eu ainda tive que ser aprovado por todos os critérios americanos. Uma vez aprovado também pela seleção americana,

mudamos de Monterey para Houston em agosto de 1998.

Curso de astronauta

Uma das conseqüências da minha seleção foi a necessidade de deixar de exercer as funções de militar da ativa da Força Aérea para me dedicar exclusivamente às funções civis de astronauta, a serviço do Brasil. Devido ao início dos programas espaciais estarem ligados às forças armadas, muita gente confunde a carreira militar com a carreira de astronauta. Para falar a verdade, na época de minha seleção, eu mesmo achava que as duas eram compatíveis e interligadas. Depois que entrei na nova função, fui informado de que os programas espaciais, na NASA, na AEB e a maioria das outras agências espaciais do mundo, especialmente nos países signatários do acordo internacional de uso pacífico do espaço, são exclusivamente civis.

Assim, a carreira de Astronauta é função CIVIL, com muitas atividades de relações institucionais com o setor político, organizações internacionais, e outras atividades de caráter sócio-político que são completamente incompatíveis com a atividade e regulamentos militares.

Portanto, eu sabia que minha carreira militar, e o meu sonho de um dia receber as estrelas de Brigadeiro do Ar, estavam terminados, sacrificados pela nova missão pelo país. Agora, ao invés de ser mais um piloto militar, eu era o único Astronauta Brasileiro, e isso teria um novo peso, uma nova importância, não só para a ciência, mas especialmente para a Educação no Brasil. Como astronauta, eu poderia desenvolver a minha carreira de engenheiro e pesquisador, e também ser um educador, palestrante e professor, com o poder de inspirar e motivar milhares de jovens para também realizarem os seus sonhos através da educação, da ética e do trabalho.

As atividades em Houston eram intensas. Muitos treinamentos, dificuldades, dúvidas, esforço, sacrifício. O desafio era solitário. A frente de batalha era na fronteira das minhas limitações como ser humano, distante da família, distante de todos, distante dos limites fisiológicos e psicológicos que eu achava que tinha. Os dois primeiros anos foram de curso. Éramos ainda chamados de "candidatos a astronauta" (ASCAN) naquele período. Procedimentos, sistemas do ônibus espacial, sistemas da Estação Espacial, emergências, mais emergências. Ainda não está bom. Mais treinamento, mais treinamento.

Finalmente, em dezembro de 2000, recebi o meu "brevê" de astronauta na NASA. Eu era então, oficialmente, o primeiro Astronauta Profissional Brasileiro. Mais ainda, eu era oficialmente o Primeiro Astronauta Profissional de nacionalidade única de um país do Hemisfério Sul do Planeta Terra e também o único Astronauta de língua portuguesa!

Mas ainda faltava muita coisa...

Enquanto isso, no Brasil...

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

O meu primeiro vôo deveria acontecer em 2001, quando o Brasil deveria entregar a primeira parte da ISS que seria construída pela indústria nacional, o "Express Pallet". A Embraer seria a responsável pela construção. Não havendo parte a ser entregue, a missão foi adiada para 2003. Como astronauta, eu mantinha meu treinamento, estando pronto para atender à escalação para vôo no momento que o país determinasse. Além do treinamento, eu também trabalhava com o gerenciamento de projeto e os testes de integração do laboratório Japonês KIBO entre Houston (NASA) e Tsukuba (JAXA - Agência Espacial Japonesa), um projeto de 1.3 bilhões de dólares. Todos os astronautas têm funções técnico-científicas, além das funções operacionais. Aliás, essas atividades ocupam cerca de 90% do nosso tempo.

Em 2002 a Agência Espacial Brasileira oficialmente desistiu de fabricar as seis peças nacionais do acordo original de participação do país na ISS, que dariam um certificado de qualidade extremamente importante para a indústria brasileira para exportações de alta tecnologia.

Ao saber dessa "notícia", percebi que eu teria que fazer mais do que as funções normais exercidas por todos os outros astronautas. Resolvi que era hora de também "entrar em campo" na área administrativa. Usar do meu prestígio público,

do conhecimento em gerenciamento de projetos e das atividades de relações institucionais junto ao setor político e a imprensa no Brasil para tentar 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 parte do trabalho técnico para o qual havia sido designado, entre NASA e Japão, e solicitei à NASA que me designasse para acompanhar a situação do hardware da participação brasileira, tanto em relação às negociações, quanto aos procedimentos de engenharia. Após alguns meses de trabalho e convencimento de autoridades no Brasil e nos EUA, a participação brasileira na ISS começou a ser recuperada. O MCT e a AEB, entretanto, decidiram cortar 92% do orçamento do projeto. Mesmo assim, conseguimos negociar com a NASA, em Washington e manter o Brasil no programa com uma mudança de nível de participação. O escopo original da responsabilidade brasileira no acordo: seis peças com investimento estimado na indústria brasileira de 120 milhões de dólares em cinco anos, foi reduzido para 43 pequenas placas adaptadoras com investimento total de apenas 10 milhões do Programa Espacial Brasileiro na indústria nacional. Essa redução de custos de investimento na nossa indústria foi necessária, segundo a administração, para adequar a necessidade de outros projetos. Grande parcela do orçamento do programa espacial era destinado para manter o programa Chinês-Brasileiro de satélites de Observação da Terra (CBERS), que envolve centenas de milhões de dólares de investimento necessário para construir e operar os equipamentos, que duram, em média, dois anos no espaço.

Apesar do escopo reduzido, o programa da ISS passou várias vezes por ser cortado do orçamento. Como resultado do desinteresse pelo programa por vários setores que seriam essenciais para a sua condução adequada, a administração não conseguiu produzir nenhuma peça da ISS na indústria nacional. Infelizmente, esse foi o cartão de visitas que o país apresentou junto aos outros 15 países do consórcio, todos eles de grande projeção no cenário econômico, técnico e científico do mundo.

O ano de 2003 foi difícil. Acidente do Columbia em fevereiro de e o acidente em Alcântara em agosto. Atrasos operacionais. Tristeza. 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 vôo dos ônibus espaciais, mas também somado à restrição do número de vôos e a ausência das partes nacionais.

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 parceiros, mais ainda sem esperanças de um vôo espacial ser escalado, resolvi pelo menos tentar salvar a parte do nome do Brasil no cenário internacional do programa. Lembrando do meu tempo de aluno do SENAI, e conhecendo a excelente infra-estrutura da instituição, resolvi 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 e um exemplo para todos os brasileiros!

Contagem reiniciada

Aquilo deu novo ânimo a todos que acreditavam na importância de proteger o nome do Brasil no programa, como o Engenheiro Petrônio Souza do INPE. Agora seria uma questão apenas da AEB assinar um convênio com o SENAI-SP e interligá-los com a NASA e com o IFI-CTA para que tudo funcionasse (o Diretor do INPE, contrário à participação do Brasil na ISS, já havia descartado o programa do seu elenco de projetos em 2003). O Embaixador Pimentel, Cônsul Brasileiro em Houston, nos auxiliou muito nos tratos diplomáticos com a administração da NASA durante todos os períodos de dificuldades. Agora, com o programa liderado pela AEB, com a participação do SENAI e do IFI-CTA, eu já não tinha tanta vergonha de andar pelos corredores do prédio 1, onde fica a 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. Agora havia o atraso do Departamento de Estado Americano na análise e aprovação da participação do SENAI na parte técnica do projeto, com o conseqüente repasse dos dados técnicos do projeto das placas adaptadoras da NASA para os engenheiros e técnicos do

SENAI. No final do ano eles aprovaram a entrada do novo parceiro da AEB. Agora só faltava a "luz verde" da AEB para o SENAI começar a construção dos protótipos e das peças, se fosse necessário.

Essa decisão não aconteceu, porém, em 2005 a AEB tomou uma decisão surpreendente, que me deixou extremamente feliz: realizar a Missão Centenário em 2006. A missão teria os seguintes objetivos:

- Realizar experimentos nacionais em microgravidade e assim fomentar essa área da ciência no Brasil,
- Promover o programa espacial brasileiro, marcado negativamente pelo acidente de Alcântara e sem nenhum projeto de projeção pública,
- Motivar milhões de jovens estudantes em todo o Brasil para as carreiras de Ciência e Tecnologia,
- Criar a maior homenagem internacional ao Centenário do vôo 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 devido ao atraso nos vôos com o acidente do Columbia e a ausência das partes brasileiras no processo. Eu seria o tripulante da Missão. Caso eu tivesse qualquer problema, a Missão Brasileira 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 da espaçonave de transporte Russa, o Soyuz, e dos módulos russos da ISS em menos de seis meses. Lembre-se que, sendo um astronauta especialista de missão do "core" da NASA, além de realizar os experimentos nacionais e ajudar em mais 82 experimentos de outros países sendo realizados na ISS na data do meu vôo, eu também teria que fazer manutenção e reconfigurar os sistemas da espaçonave. O tempo de treinamento de 5 meses seria um recorde para um astronauta profissional. Além disso, como se isso já não fosse uma tarefa enorme, em paralelo com o treinamento técnico 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, o cosmonauta Sergei Volkov, assumiria a missão brasileira, e eu teria falhado na minha obrigação, recebida em junho de 1998, com o Brasil.

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.

O treinamento foi difícil, exigiu novamente todas as minhas habilidades ao limite.\

Mas... no final... 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)!

O retorno à Terra

Depois de dez dias no espaço e dez dias de recuperação intensiva no hospital em Moscou, eu fui liberado para visitar o Brasil.

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 de inteligência ou talentos, 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 oficializou 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 é 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.

Logo após as comemorações no Brasil, retornei ao Johnson Space Center, em Houston, tentando 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 vôos 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 2006, 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, aguardamos, ainda, as decisões da parte política e administrativa para fazermos o nosso trabalho.

Ontem, hoje e amanhã

Independente do estado atual da participação no Brasil na ISS, a partir da missão Centenário a minha carreira e atividades profissionais se expandiram muito. Hoje tenho inúmeras funções e me sinto muito bem com a capacidade de contribuir em diversos setores, simultaneamente, para o desenvolvimento do meu País.

Uma das melhores sensações que podemos ter é sentir o prazer de ter cumprido bem as missões que recebemos da vida.

Obviamente, eu não sei a continuação dessa história, eu não sei sobre o futuro, mas sei muito bem sobre meus objetivos e a minha vontade. Enquanto eu puder respirar, continuarei simplesmente seguindo meu coração, meus sonhos, meus princípios de menino do interior. Eles não são novos, começaram há muito tempo atrás naquelas longas caminhadas das manhãs frias com o meu pai, na poeira levantada pelos motores dos NA T-6 da Esquadilha 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. 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, nas aulas, eventos, reuniões, e nas consultas de coaching, em muitos lugares e eventos pelo mundo, em qualquer lugar, na vida.

Portanto, em essência, meus ideais de vida são simples: ser útil para o maior número de pessoas possível, trazer otimismo e bem estar, ser feliz e espalhar felicidade e sucesso. Um dia, finalmente, poderei partir e abraçar Aquele que nunca me abandonou. Depois desse dia, ficarão as idéias na memória, na atitude, no comportamento, e na vida de muitos.

Estátuas não duram para sempre, homenagens também são esquecidas, mas idéias 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 idéias, 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!

[voltar](#)