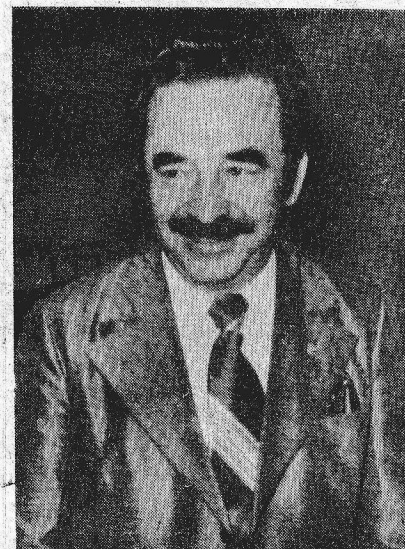




O PRIMEIRO ENGENHEIRO A CHEGAR...



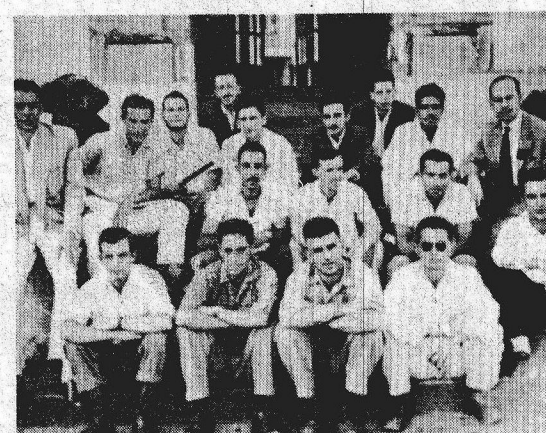
Com Bernardo Sayão, Joffre Parada locou a Ermida de Dom Bosco



Alguns pioneiros de 57: Randal do Espírito Santo, Joffre Parada, Waldir Lins, Bernardo Sayão e Tristão Pereira da Fonseca Neto



Aos 12 anos, Joffre Mozart Parada com aquela que muitos anos depois seria sua esposa, dona Mercedes. E, na foto abaixo, o casal Joffre-Mercedes no último Natal.



As vésperas da formatura, em Ouro Preto, Joffre Mozart Parada entre seus colegas engenheiros

Toda a imaginação criadora de Lúcio Costa concebendo o Plano Piloto de Brasília transformou-se de projeto a uma realidade urbanística pelas mãos do engenheiro Joffre Mozart Parada.

Assim o engenheiro Inácio Lima Ferreira define o trabalho realizado em Brasília por Joffre Mozart Parada, a quem, na qualidade de Assistente de Bernardo Sayão e chefe do Departamento de Topografia Urbana da Novacap, nos primeiros momentos da construção da nova Capital, cumpria passar o papel para o terreno o Projeto Lúcio Costa, demarcando, com suas equipes de topografia, todos os pontos da nova cidade do Planalto Central, chamada pelo mundo de a "cidade do ano 2.000".

O HOMEM DO SINAL VERDE

Demarcando a posição em que se localizaria cada órgão estrutural da cidade: da Praça dos Três Poderes aos conjuntos residenciais; do Eixo Rodoviário ao Aeroporto; enfim, fixando, em todo o Plano Piloto, cotas de alinhamento ou curvas de nível que dariam organicidade e harmonia urbana ao conjunto integrado das diversas partes do corpo da cidade que deveria nascer, o engenheiro Joffre Parada, pelo seu trabalho paciente e seguro, era quem na Brasília em construção, dava o sinal verde para que homens e máquinas iniciassem a faina de abrir estradas e plantar as primeiras "estacas" de fundação dos edifícios imaginados por Niemeyer.

E tudo, apesar das dificuldades e até desafios da época, foi feito por Joffre com tanta precisão, sabedoria e arte que até hoje ninguém levantou qualquer dúvida sobre os trabalhos de demarcação e topografia do conjunto urbanístico do Plano Piloto.

Para muitos a locação do Plano Piloto foi realizada com tanto esmero que mais parece um trabalho de arte, o que nos faz transportar aos gregos dos tempos de Tales que entendiam a Topografia como sendo mais que uma ciência, uma arte.

Esta sensibilidade artística reconhecida em Joffre Parada aliada ao seu espírito pioneiro talvez tenham feito despertar nos seus sentimentos um inusitado amor-paixão pela cidade que plantou e viu nascer, ao ponto de sua esposa, dona Mercedes, chegar a afirmar: "Brasília é minha rival".

ECLETISMO

O papel, todavia, de Joffre Parada na ideia da mudança da Capital e da própria formação de Brasília como cidade não se limita tão somente aos aspectos de execução topográfica do Plano Piloto.

Antes que os fatos mais significativos acontecessem, Joffre já se encontrava na região, abrindo, com outros, os caminhos que permitiriam a concretização da mudança da Capital para o Planalto goiano, na qualidade de participante da Comissão goiana de Cooperação para a Mudança da Capital Federal. E durante a construção e mesmo após a inauguração, são relevantes os seus trabalhos geológicos sobre o solo e subsolo da região do Distrito Federal.

JOFFRE NO PLANALTO

Quando ele chegou para trabalhar em favor da mudança da Capital para o Planalto, Brasília ainda estava muito longe de vir a ser um canteiro de obras. Era apenas cerrado. Nem as terras haviam ainda sido desapropriadas. E para esta primeira missão, a de desapropriação das terras por iniciativa do Governo goiano, foi que veio Joffre. Isto nos primeiros meses de 1956, quando ainda nem se quer havia sido decidido pelo Congresso a autorização para a transferência da Capital.

A participação de Joffre Parada neste episódio de alta relevância histórica ocorreu de maneira curiosa.

O governador José Ludovico (Juca) Almeida foi, na sua governança, desde que assumiu, um entusiasta mudancista da Capital. Baixou vários decretos sobre o assunto e até conseguiu, em 24 horas, uma Lei da Assembleia goiana, autorizando o a desapropriação das terras situadas no "Quadrilátero Cruls" e que serviriam de território à nova Capital do País, embora tal competência fosse da esfera federal. Com essa autorização, José Ludovico criou, com a assessoria do Procurador do Estado, Segismundo de Araújo Melo, uma Comissão para dar cumprimento à Lei: a Comissão de Cooperação para a Mudança da Capital Federal.

A grande preocupação de Ludovico e Segismundo era ter na Presidência dessa Comissão um homem austero, com ideal mudancista e cujo passado fosse uma segurança de honrabilidade já que tal Comissão lidaria com muito do pouco dinheiro do Estado de Goiás nos acertos de desapropriações amigáveis. Daí nasceu a escolha do nome de Altamiro de Moura Pacheco, a quem Segismundo Melo logo foi levar o convite.

Resolvido o primeiro problema, surgiu para Altamiro Pacheco, e Segismundo Melo um segundo problema, a escolha de um engenheiro competente para assessorar o Presidente da Comissão, a fim de que o setor jurídico tivesse a segurança necessária sobre pontos de demarcação e medidas das terras a serem desapropriadas. Como solução à dúvida, lembraram-se os dois do nome do engenheiro Joffre Mozart Parada, diretor técnico do DER-GO, Departamento de Estradas de Rodagem de Goiás, onde se destacava pela prestação de relevantes serviços.

Antes de fazer qualquer convite a Joffre, encarregou-se Segismundo Melo de levar ao conhecimento do diretor do Departamento de Estradas que "o governador tinha interesse que o engenheiro Joffre fosse colocado à disposição do dr. Altamiro, da Comissão de Cooperação para a Mudança". O engenheiro-chefe do DER-GO não se conformando em perder a contribuição de Joffre, que era seu Diretor Técnico, disse da impossibilidade de cedê-lo e, se o caso fosse questão fechada, se exoneraria do cargo. Ante o impasse, o problema foi levado ao governador José Ludovico que foi categórico, afirmando "os assuntos da mudança têm toda prioridade, mesmo que o Diretor do DER-GO tenha que ser afastado do cargo". Mas, Segismundo Melo conseguiu contornar a situação e convencer o engenheiro de ceder o Joffre para a Comissão mudancista. Saiu, então, a nomeação do engenheiro Joffre Mozart Parada para a função de Engenheiro - Chefe dos Serviços Técnicos da Comissão.

Como se vê, a escolha de Joffre foi uma "parada".

A 1ª VIAGEM

Com o objetivo de iniciar os primeiros trabalhos de desapropriação das terras, o presidente da

Comissão goiana, Altamiro de Moura Pacheco, deslocou-se, em maio de 56, num carro cedido pelo governador, para a cidade de Luziânia, onde instalara um escritório móvel. Com ele, o seu assessor técnico Joffre Mozart Parada. Segismundo Melo também participou da viagem, pois se com prometera a iniciar os trabalhos jurídicos das desapropriações. Acompanhando-os, estava um engenheiro que se encarregaria de observar as condições das estradas, o engenheiro Waldir Pires.

Joffre Parada ficou-se em Luziânia, onde estudava as escrituras conferindo os elementos apontados e medindo-as através dos mosaicos de fotografias aéreas, ou, em muitos casos, percorrendo as propriedades em negociação. Não houve nenhum erro, o que garantiu maior êxito jurídico ao trabalho de desapropriar.

COM SAYÃO E JK

Com a aprovação, em setembro de 1956, da Lei Federal que determinou a Mudança da Capital e criou a NOVACAP e sendo Bernardo Sayão escolhido para seu Diretor-Executivo, este convidou Joffre para "enfrentar a parada" como seu Assistente. E Joffre aceitou, embora tenha continuado, ainda por mais dois anos, resolvendo, cumulativamente, os problemas de desapropriação da Comissão de Cooperação goiana.

Juscelino Kubitschek quis ver logo o local onde seria a futura Capital e marcou para 2 de outubro a sua visita.

Na hora marcada, pisou o território onde ergueria Brasília. Ali, na sede da Fazenda Gama, encontrou Joffre Mozart Parada assessorando Altamiro Pacheco e Bernardo Sayão. E foi este trio de pioneiros que mostrou a Juscelino o local da futura Capital brasileira, ao contrário de quaisquer outras publicações feitas atribuindo a outros tal missão. Sayão, Altamiro e Joffre eram os únicos, entre os presentes, que conheciam mesmo a região, seja de forma técnica ou pelo fato de já terem percorrido de norte a sul e de leste a oeste. Haja vista que foi Altamiro, tendo ao seu lado Joffre e Sayão, quem fez a exposição sobre as fazendas existentes na região, fazendo referências a cada uma delas e quais as que o Governo de Goiás já havia desapropriado. O governador José Ludovico assistia a tudo.

E a visita foi aquele fato marcante que entusiasinou Juscelino, ao ponto de antevê-lo plantado, naquela solidão, o "cérebro das altas decisões nacionais", o que está acontecendo desde 21 de abril de 1960.

E a partir daquele 2 de outubro de 1956, Sayão e Joffre começaram a trabalhar juntos, pela construção da nova Capital do Brasil.

RUA DO SOSSEGO

No início de 57, em abril, Joffre trouxe a família para o canteiro de obras que começaram a despontar no local da futura Capital. Foi morar numa das 5 ou 6 primeiras casas do primeiro acampamento de madeira construído pela Novacap, próximo ao galpão da "Administração". Trouxe de Goiânia, a esposa, dona Mercedes, e as duas filhas mais velhas: Gláucia e Telma. As duas mais novas e gêmeas, Márcia e Vânia (6 meses), ficaram com a avó Adelaide em Goiânia. Seus vizinhos: Sayão, Bessa, Vasco, Moacir e Israel.

A rua, numa contradição ao ambiente que existia, se chamava Rua do Sossego, a primeira de Brasília. Sayão foi quem a batizou com esse nome pela tranquilidade óbvia do ambiente distante das primeiras obras.

Embora, por temperamento, habituado ao lar, Joffre Parada muito pouco desfrutou da tranquilidade da Rua do Sossego, pois chegava tarde em casa e saía logo cedinho para o serviço, só restabelecendo o seu hábito de chegar cedo em casa após a inauguração de Brasília.

CARGOS E FUNÇÕES

Seus primeiros trabalhos com Sayão, face às exigências das circunstâncias, foram de Topografia, razão pela qual, paralelamente a sua função de Assistente do Diretor-Executivo, foi nomeado, ainda em 57, Engenheiro-Chefe da Divisão de Topografia Urbana da Novacap, sua principal tarefa ao longo do período da epopeia da construção.

Sendo também um especialista em mineralogia, foi designado, em 57, elemento de ligação entre a Novacap e o Departamento Nacional de Produção Mineral.

Em 58, quando os serviços básicos de demarcação propriamente ditos estavam realizados, passou a Engenheiro-Chefe da Divisão de Estudos e Projetos da Novacap.

BELÉM-BRASILIA

Tendo surgido na imaginação criadora de Juscelino a ideia de fazer uma estrada bandeirante cortando as regiões interioranas do território nacional, Sayão foi convocado para a difícil missão de romper a "intransponível floresta" da amazônia, construindo uma rodovia ligando Brasília a Belém.

Tão confiante estava na segurança dos trabalhos de Joffre que convocou-o para mais um desafio: a Belém-Brasília, sem, contudo, deixar de lado o que estava fazendo na construção da nova Capital. E Joffre aceitou, sendo nomeado por Sayão seu Assistente, em nova tarefa.

Joffre Parada deu, mais uma vez, provas de seu ecletismo, realizando um estudo geológico sobre as regiões pouco conhecidas por onde passaria a



Um Momento de Glória!

rodovia, ao longo de 2 mil quilômetros, que impressionou a todos os técnicos da então "Rodobrás". E foi pelo estudo de Joffre que todos se seguiram, inclusive Sayão.

FATOS CURIOSOS

Durante a construção de Brasília, alguns fatos, ora curiosos ora pitorescos, ocorreram nas atividades de trabalho do engenheiro Joffre e que hoje são contados para revelar tanto o seu bom humor quanto sua inteligência.

Nos primeiros momentos da construção, quem sabia trabalhar como topógrafo tinha um tratamento todo especial pela Novacap. Era só aparecer no Serviço de Pessoal e já estava contratado. E todos os topógrafos eram encaminhados ao Joffre Parada. E cada um que se apresentava recebia material técnico para locação e a designação de um serviço, pois serviço era o que não faltava.

Mas, houve um que fez um alinhamento de uma estrada pela única maneira como não devia fazer: além de tortuosa, estava fora de destino. Joffre chamou-o e perguntou-lhe onde havia, anteriormente, trabalhado como topógrafo. O rapaz, logo respondeu: "Doutor, eu acho que o senhor está trocando as letras. Eu sou tipógrafo".

OOOO

Juscelino trouxe o professor Lúcio Costa para ver as obras de Brasília. Tudo estava ainda na base dos "marcos" e "picadas". Houve, porém, alguém que, querendo dar ao Presidente ou a Lúcio Costa uma boa impressão de coisa mais palpável e característica de alguma obra, mandou fazer, rápido, uma placa designando a demarcação que o dr. Joffre estava concluindo. E quando Juscelino e Lúcio Costa chegaram junto à turma de trabalho, o mesmo alguém enfincou, não chão, a placa para que os dois tirassem uma fotografia ao lado. Os topógrafos não perderam tempo. Mas, quando o professor percebeu que havia sido fotografado junto aos dizeres "Avenida Rodoviária" teve aquela reação, pois ele não havia projetado a "Avenida Rodoviária" e sim o "Eixo Rodoviário". Joffre Parada, com a sua tranquilidade e bom humor, chamou um "peão" (candango) que estava no local e fizera quase na hora a inscrição, solicitando-lhe que apagasse a "avenida" e escrevesse "eixo". Em dois minutos, a "Avenida" passou a ser "Eixo". E o professor Lúcio Costa voltou a posar com Juscelino junto à placa indicativa do "Eixo Rodoviário", com a felicidade natural de quem vê a sua ideia se transformar em realidade aos olhos de todos.

OOOO

Faltavam apenas dois dias para a celebração da Primeira Missa, no Cruzeiro, em 57. E só naquele momento descobriu-se que não existia uma estrada ligando o Aeroporto, onde chegariam as autoridades, até o local onde seria celebrada a Missa, solenemente. Foi quando Joffre entrou na parada e resolveu a questão. Levou por caminhos tortuosos até o local do Cruzeiro, o topógrafo Tiago com um teodolito e um trator do dr. Vasco Viana (DVO). E deu a orientação ao topógrafo: Tiago, você fica visando rumo à região do Aeroporto; vou até lá e subir de teco-teco e quando o avião estiver dando muitas quedas de asa, é que está em cima do Aeroporto; você então marca e vai dando rumo ao tratorista para seguir uma linha reta. E não deu outra coisa: o trator riscou chão até o local do aeroporto, abrindo, sem dúvida, a única estrada no mundo que teve rumo certo sem nenhum ponto de referência...

VIDA E OBRA

Filho de um funcionário da Estrada de Ferro muito habilidoso em repor nos trilhos vagões que descarrilhavam, Joffre Mozart Parada nasceu na cidade goiana de Vianópolis a 18 de dezembro de 1924. O pai habilidoso de Joffre chamava-se Manoel Rodrigues Parada, casado com dona Venina de Oliveira Parada. Ele era espanhol; ela mineira.

Depois de fazer o correspondente ao colegial em Alfenas, Joffre foi cursar universidade em Ouro Preto, preferindo o Curso de Engenharia e especializando-se em mineralogia, em 1949.

Embora tenha se casado só aos 30 anos, Joffre já namorava desde criança, aquela que terminou vindo a ser a sua esposa, dona Mercedes, por sinal, sua prima.

Na vida profissional, ganhou dois apelidos de seus colegas engenheiros: o ecletico e o homem solução. Ecletico pela capacidade de conhecer profundamente vários ramos da Engenharia e lecioná-los; homem solução pelo poder de pacificar as lides classicistas e liderar a todos, apesar da sua modestia. São 58 os seus trabalhos publicados sobre os mais diversos setores da Engenharia, notadamente Minas, Metalurgia e Civil. Seu currículo registra, entre 1950 e 1976, o exercício de 54 funções.

Na vida particular e familiar, eis algumas características: muito fechado à primeira vista mas muito emotivo; tímido e sentimental; amante de doces e revistas em quadrinhos; muito agarrado à família; crente na boa fé de toda criatura humana; medroso de dividas e de doenças nos filhos e netos; estudioso permanente; infantil ao brincar com os netos Paula, Cláudia, Joffre e Luciana, filhos de Abílio-Glaucê Parada Nascimento. Maçon e um dos fundadores da primeira Loja Maçônica de Brasília, em 1957: Loja Estrela de Brasília. Foi também um dos fundadores do Clube de Engenharia de Brasília e seu primeiro presidente.

O MESMO CAMINHO

Quando numa noite de janeiro de 1959, chegou a Brasília em construção a triste notícia da morte de Bernardo Sayão, na Belém-Brasília, e que seu sepultamento seria no futuro Cemitério do Plano Piloto, o Campo da Esperança, ainda completamente desabitado e sem urbanização, surgiu o problema de falta de um caminho que levasse o féretro e o cortejo até o local próprio ao sepultamento. Mesmo abalado com a notícia Joffre Parada, na mesma noite, enfrentou o problema e à luz de farol de jeep e de lanternas locou uma estrada de acesso até o Campo da Esperança. Quando amanheceu o dia, uma patrula dava os últimos retoques no primeiro caminho ligando o Plano Piloto ao seu Campo de Esperança. E era um caminho com sete metros de largura, permitindo o tráfego de todos os veículos, em grande quantidade, que foram ao local.

Pelo mesmo caminho que tracara, em 1959, para servir à última caminhada do seu grande amigo Sayão, dezessete anos depois num dia 9 de dezembro, Joffre Mozart Parada fez também a sua última caminhada, mas deixando também este caminho como exemplo do seu trabalho. E os seus amigos, muitos pioneiros da primeira hora, foram com ele até à sua última morada, tendo o professor Zuza, Gonçalves Zuza, falado em nome dos pioneiros, e o engenheiro Luiz Felizardo expressando a saudade dos engenheiros.



O Governo Wadli da Costa Go mide, do qual Joffe e Parada foi duas vezes secretário: do Serviços Públicos e de Serviços Sociais