

**MELHOR
PROGRAMA
SOCIAL
-
TRABALHO**

FINALIDADE DESTA OBRA

Este livro como os demais por mim publicados tem o intuito de levar os homens a se tornarem melhores, a amar a Deus acima de tudo e ao próximo com a si mesmo. Minhas obras não têm a finalidade de entretenimento, mas de provocar a reflexão sobre a nossa existência. Em Deus há resposta para tudo, mas a caminhada para o conhecimento é gradual e não alcançaremos respostas para tudo, porque nossa mente não tem espaço livre suficiente para suportar. Mas neste livro você encontrará algumas respostas para alguns dos dilemas de nossa existência.

AUTOR: Escriba de Cristo é licenciado em Ciências Biológicas e História pela Universidade Metropolitana de Santos; possui curso superior em Gestão de Empresas pela UNIMONTE de Santos; é Bacharel em Teologia pela Faculdade das Assembléias de Deus de Santos; tem formação Técnica em Polícia Judiciária pela USP e dois diplomas de Harvard University dos EUA sobre Epístolas Paulinas e Manuscritos da Idade Média. Radialista profissional pelo SENAC de Santos,

reconhecido pelo Ministério do Trabalho. Nasceu em Itabaiana/SE, em 1969. Em 1990 fundou o Centro de Evangelismo Universal; hoje se dedica a escrever livros e ao ministério de intercessão. Não tendo interesse em dar palestras ou participar de eventos, evitando convívio social.

CONTATO:

<https://www.facebook.com/centrodeevangelismouniversal/>

<https://www.facebook.com/escribade.cristo>

Melhor programa social - Trabalho – Escriba de Cristo

Dados Internacionais da Catalogação na Publicação (CIP)

*M543 Cristo, Escriba de, 1969 – Melhor programa social
Trabalho*

Itariri, Amazon.com

Clubedesautores.com.br, 2020 171 p. ; 21 cm

ISBN: 9798665097374 Edição 1º

1. Trabalho 2. Programa social 3. Disciplina

4. Escravidão 5- Ideologia de Esquerda

CDD 360

CDU 331

CENTRO DE EVANGELISMO UNIVERSAL

-CGC 66.504.093/0001-08

INTRODUÇÃO

Não dê esmolas para viciados, craqueiros e cachaceiros. Nossa obrigação é fazer caridade para quem de fato precisa para alimentar-se e sustentar sua família. Mesmo assim quem estiver pedindo ajuda pode fazer algum serviço em compensação pelo dinheiro, comida ou ajuda, ensine os homens a pescar e não dê peixe para os preguiçosos, indolentes e aproveitadores.

O único programa social que reconheço como legítimo é o Bolsa-Trabalho. O que você sabe fazer? Enquanto estiver desempregado ganhará um certo valor do Estado para prestar qualquer serviço público, mas dá um cartão-social para receber dinheiro sem fazer nada??? Isto é comunismo, e escola para bandido. Acostumando uma civilização assim, você logo a levará a ruína, na qual os trabalhadores irão sustentar os malandros.

Não gaste seu tempo, seu dinheiro e sua boa-vontade com gente que não quer trabalhar. A Bíblia ensina uma regra muito duro, todavia verdadeira:

Mandamo-vos, porém, irmãos, em nome de nosso Senhor Jesus Cristo, que vos aparteis de todo o irmão que anda desordenadamente, e não segundo a tradição que de nós recebeu.

Porque vós mesmos sabeis como convém imitar-nos, pois que não nos houemos desordenadamente entre vós,

Nem de graça comemos o pão de homem algum, mas com trabalho e fadiga, trabalhando noite e dia, para não sermos pesados a nenhum de vós.

Não porque não tivéssemos autoridade, mas para vos dar em nós mesmos exemplo, para nos imitardes.

Porque, quando ainda estávamos convosco, vos mandamos isto, que, se alguém não quiser trabalhar, não coma também. 2 Tessalonicenses 3:6-10

ALEMANHA NAZISTA

Muitas pessoas têm a mente rasa e só sabem que Hitler foi mau e causou muita dor no mundo provocando a Segunda Guerra Mundial e ordenando o maior genocídio da história, matando 6 milhões de judeus.

O que as pessoas não sabem é como Hitler conseguiu convencer o esclarecido povo alemão de que deveria apoiar suas medidas racistas. Hitler tirou a Alemanha do buraco econômico, por meio de inúmeros planos de incentivo ao trabalho e geração de emprego. Hitler criou um programa social chamado TRABALHO. Quem estava desempregado na Alemanha ganhava uma bicicleta e uma pá e em seguida um roteiro de trabalhos para executar. Isto deu aos alemães orgulho nacional, orgulho de ser gente. Programas sociais que dá um cartão magnético para sacar dinheiro em bancos e casas lotéricas como estamos vendo no Brasil e em muitos países socialistas no mundo, isto levará a civilização a bancarrota e viciará o povo em ganhar sem trabalhar.

QUEM GANHA SEM TRABALHAR É LADRÃO, então o governo está criando uma geração de vagabundos e indolentes. Estes programas sociais da Alemanha nazista vez com que o maior inimigo de Hitler, Winston Churchill disse que até 1939 Hitler seria o maior estadista da história.

AS AUTOESTRADAS

Em 06 de junho de 2014, Erci Jaffe publicou uma matéria no Citylab mostrando a conclusão de uma pesquisa de dois economistas alemães que revelaram como as autoestradas ajudaram o povo alemão a apoiar o regime de Hitler:

Como a construção de rodovias ajudou Hitler a subir ao poder

A oposição ao regime nazista declinou perto da Autobahn mais rapidamente do que em qualquer outro lugar.

A impressionante rede rodoviária da Alemanha inspirou parcialmente o Sistema Rodoviário Interestadual, que mudou a forma das cidades americanas (para melhor e para pior). Também pode ter acelerado a ascensão de Hitler ao poder.

Essa é a conclusão alcançada pelos economistas Nico Voigtlaender, da UCLA, e Hans-Joachim Voth, da Universidade de Zurique, em um novo e fascinante documento de trabalho sobre o papel da Autobahn no regime nazista. Ao analisar os registros de votação entre novembro de 1933 e agosto de 1934, juntamente com os padrões das rodovias, Voigtlaender e Voth descobriram que qualquer oposição a Hitler girava a seu favor significativamente mais rápido nas áreas onde a Autobahn estava sendo construída do que em outros lugares. Com o país ainda se recuperando da Grande Depressão, os alemães podem ter visto as novas estradas como um sinal de que o regime de Hitler poderia impulsionar a economia.

O próprio Hitler abriu caminho no sistema de rodovias em setembro de 1933 e, dentro de um ano, a construção estava em andamento em 11 grandes corredores.

"Encontramos fortes evidências de mudanças no comportamento da votação em um dos exemplos mais importantes de gastos em infraestrutura", disse Voigtlaender ao CityLab . "Além disso, mostramos isso em um contexto de atração de votos da oposição - ou seja, pessoas que foram mais difíceis de convencer".

Quando Hitler chegou ao poder em 1933, ele queria mostrar que seu governo poderia fazer as coisas de uma maneira que o governo de Weimar não fez. Construir a Autobahn foi a demonstração perfeita. O próprio Hitler abriu caminho no sistema de rodovias em setembro de 1933 - dizendo à multidão para "começar a trabalhar" - e em um ano as obras estavam em andamento em 11 grandes corredores. A propaganda que se seguiu se referia às "estradas do Führer" como uma maneira de conectar a conclusão da estrada a um regime nazista eficaz.

Voigtlaender e Voth estudaram o efeito desse programa de infraestrutura analisando os resultados de dois votos nessa época: uma eleição parlamentar em novembro de 1933 e um referendo para tornar Hitler o líder supremo em agosto de 1934 . Nenhuma das eleições foi livre. Tropas de assalto pairavam sobre as assembleias de voto e coagiam os eleitores. Mas a oposição ainda existia. Mais de um quarto dos eleitores de Hamburgo e Berlim rejeitou os candidatos nazistas nas

eleições de 33, e quase um quarto dos eleitores de Aachen não votou na votação de 34.

O emparelhamento dos registros de votação para 901 municípios com a geografia da rede de estradas emergentes revelou disparidades claras nas mudanças de voto pró-nazistas durante esse período de 9 meses. Enquanto os votos contra o regime caíram 1,6% em média, os da oposição caíram 2,4% nos distritos próximos à construção da Autobahn. Dito de outra maneira, aqueles que moravam perto de uma nova rodovia eram mais rápidos em concordar com o domínio nazista.

O mapa abaixo mostra que as áreas onde a estrada estava sendo construída (linhas pretas) tendiam a se alinhar com mudanças maiores no voto "sim" (quanto mais escuro o distrito, maior o balanço na aprovação nazista):

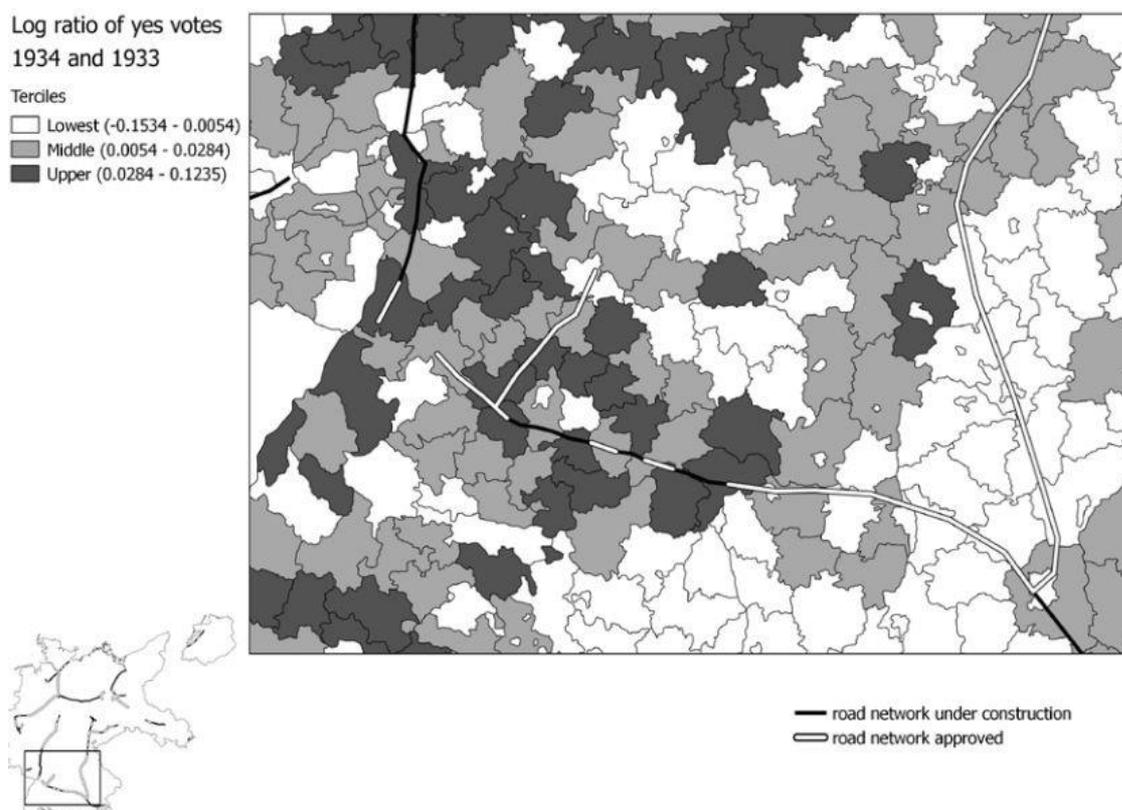


Figure 5: Shift in Favor of the NS Regime between Nov. 33 and Aug. 34

Como uma verificação adicional de suas conclusões, Voigtlaender e Voth voltaram às eleições de março de 1933, as últimas eleições semi-livres da época. Os votos contra os nazistas naquela eleição foram "quase idênticos" nas duas áreas de foco (53,8 a 53,3 por cento, com e sem construção). Mas entre então e agosto de 1934, a oposição nazista caiu 15% em áreas fora da pegada em desenvolvimento da Autobahn e caiu 25% em áreas dentro dela.

Voigtlaender e Voth concluem:

Descobrimos que a oposição eleitoral à ditadura nascente declinou significativamente nos distritos atravessados pela Autobahn. Esse efeito é muito maior após novembro de 1933 do que antes, em consonância

com os padrões de gastos ao longo do tempo. Há um claro declínio no colapso da oposição - quanto mais distantes das rodovias um distrito estava, menor a redução da oposição.

O link é bastante convincente (os pesquisadores até argumentam, com base em testes adicionais, que é "provavelmente" causal). Não é difícil imaginar como as coisas podem ter acontecido. Os trabalhadores rodoviários gastaram dinheiro em lojas locais, gerando otimismo na economia e no novo governo. Em uma escala mais ampla, o regime mostrou a Autobahn como um sinal de sua capacidade de guiar a Alemanha de volta à proeminência global.

Curiosamente, escrevem os pesquisadores, essa impressão favorável foi em grande parte uma ilusão. A Autobahn não conseguiu estimular tanto emprego quanto prometia; em vez de colocar 600.000 alemães para trabalhar, empregava apenas 125.000 no auge. A posse de carros também era muito baixa no início da década de 1930, limitando quaisquer benefícios imediatos de morar perto de uma estrada. Com toda a probabilidade, a recuperação econômica estava a caminho com ou sem o projeto.

"Os alemães costumam acreditar que a construção de rodovias foi o único ponto positivo do regime nazista", diz Voigtlaender.

Enquanto o Autobahn poderia ter ajudado Hitler a consolidar o poder mais rapidamente, sua eventual

reivindicação sobre esse poder era inevitável mesmo na época. Nem sempre se podia dizer o mesmo da vitória dos Aliados na Europa. Embora depois do Dia D as coisas certamente parecessem mais brilhantes. (12)

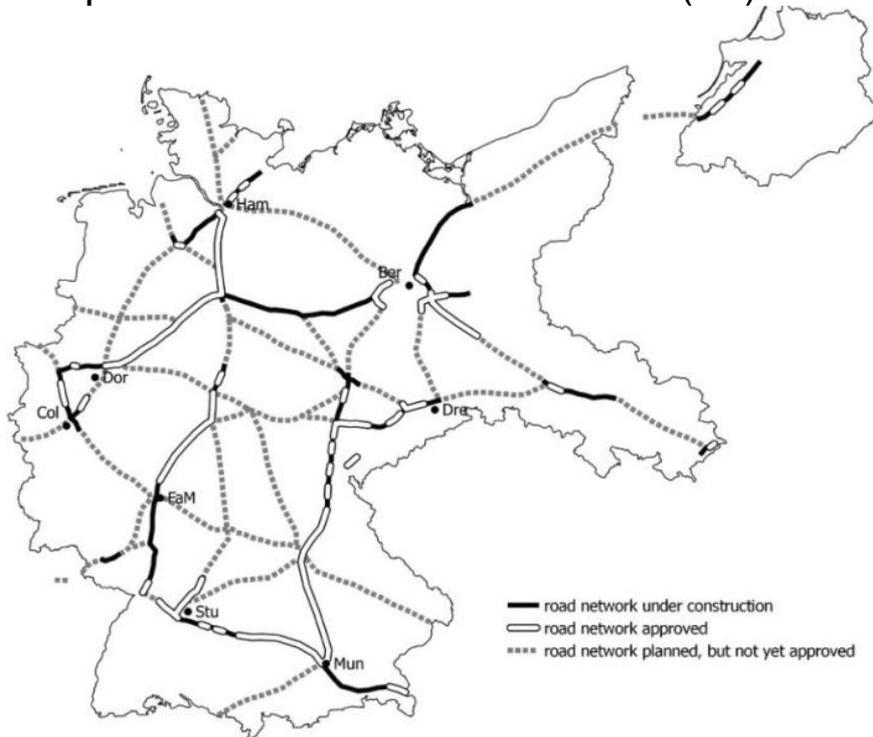


Figure 2: German Highway Network by 1934

Estas autoestradas construídas pelo regime Nazista eram de uma qualidade impressionante. Largas, e em linhas retas, sem declives e aclives acentuados, material de primeira de maneira que os veículos até podem desenvolver velocidade sem limites. Nós que somos brasileiros acostumamos a ver nossas rodovias se esfarelando em pouco tempo, devido o material empregado no asfalto ser de péssima qualidade. O nazismo celebrava o orgulho nacional e sempre prezando em fazer as coisas com a devida perfeição.

A Autobahn na Alemanha é similar a uma auto-estrada. O que diferencia a Autobahn da auto-estrada de outros países é a ausência do limite de velocidade, porém, recomenda-se uma velocidade de 130 km/h. Somente estradas de duas vias em cada direção são consideradas do tipo Autobahn na Alemanha. Obviamente há limite de velocidade em lugares considerados perigosos, regiões montanhosas, estradas sinuosas ou perto de regiões urbanas com trânsito intenso.

Este ambicioso projeto foi a melhor ferramenta para erradicar o desemprego e para atender a mobilidade para o movimento das forças terrestres motorizados. Usando o estado-da-arte da tecnologia, as estradas foram feitas sem um único buraco com superfícies livres e com curvas suaves. (1)

EMPREGOS

As reparações impostas pelo Tratado de Versalhes e a Grande Depressão criaram um cenário explosivo na Alemanha. O índice de desemprego chegava a quase 30%. Hitler viu nessa situação uma oportunidade. Assim que chegou ao poder, em 1933, adotou uma política de incentivo à indústria baseada na produção de bens de consumo e na melhoria do padrão de vida das classes mais baixas.

Assim surgiu, por exemplo, o Volkswagen (“carro do povo”), mais conhecido por aqui como Fusca. “Quando olhavam para trás, os alemães só viam crise”, diz Gellately. “Hitler lhes devolveu o emprego e fez as coisas voltarem a funcionar.” (2)

Melhor programa social - Trabalho – Escriba de Cristo

BRASIL

Odeio a intervenção do Estado, tutelando todos os passos dos cidadãos, isto é um trampolim para a qualquer momento dizer se devemos ou não crer em Deus, este intervencionismo exagerado típico dos tiranos e dos socialistas querem dominar completamente a vida dos cidadãos. Isto eu abomino. A liberdade é o bem mais valioso, mais valioso do que a vida medíocre de quem é escravizado. O Estado não deveria interferir na família, na religião, nas crenças dos cidadãos e nem nas empresas. Não deveria ser imposto as empresas quem eles devem contratar. O dono que contrate quem ele quiser. Forçar as empresas a terem uma porcentagem mínima de menores aprendizes não concordo. Todavia, leis que insira o cidadão menor no mercado de trabalho é de certa forma algo benéfico. Porque na juventude é o período onde o ser humano está mais fadado a cair no caminho das

drogas e da perdição, e por isto é salutar que os jovens esteja o máximo de tempo ocupado com educação e trabalho. Acho que não deveria ter idade mínima para trabalhar, porque o trabalho é o melhor sistema para educar as pessoas.

O Brasil pelo menos criou uma lei para favorecer que jovens trabalhem, é melhor isto do que dá um maldito cartão para sacar dinheiro de algum programa social, na qual o cidadão não produz nada, apenas parasita no Estado como se fosse um paraplégico.

Lei do Aprendiz

Lei 10 097

Ratificado Sancionada em 19 de dezembro de 2000

Local de assinatura Brasília

Propósito facilitar o ingresso do jovem no mercado do trabalho sem comprometer os seus estudos.

Signatários Fernando Henrique Cardoso e Francisco Dornelles

A Lei do Aprendiz, também conhecida como Menor Aprendiz, Aprendiz Legal ou Jovem Aprendiz, é uma lei do Brasil aprovada em 2000 e regulamentada em 2005. Ela determina que toda empresa de grande ou médio porte deve ter de 5% a 15% de aprendizes entre seus funcionários. Os aprendizes são geralmente jovens de 14 a 24 anos que devem estar cursando ou ter terminado o ensino médio ou fundamental em uma escola pública. Um dos meios de acesso ao programa é através do Centro de Integração Empresa-Escola (CIEE).

Um levantamento feito pela Fundação Roberto Marinho divulgado no jornal O Globo em 2019, reportou que 3,5 milhões de jovens tiveram acesso ao primeiro emprego com a lei, porém ela ainda era "subaproveitada no Brasil".

Com a criação da lei, foi estabelecido que o jovem deve participar de um curso do programa, que dura de 6 a 24 meses e é dividido em dois módulos. O primeiro módulo é a aprendizagem vivencial, que é a prática no ambiente de trabalho, sob a supervisão do orientador interno da empresa que deseja treinar o candidato. O

segundo módulo é a aprendizagem teórica: é o programa de aprendizagem profissional metódica, ministrado por instituições sem fins lucrativos.

A lei explicita disposições da Constituição brasileira de 1988, do Estatuto da Criança e do Adolescente e alterou a Consolidação das Leis do Trabalho (1943), dando nova regulamentação à aprendizagem.

Está descrito na Lei do Aprendiz e também nas leis mais atuais da CLT, o salário do candidato a aprendiz, que varia de acordo com as horas trabalhadas; a jornada de trabalho; os requisitos que precisa ter para entrar no programa; e os requisitos exigidos da empresa que aceita estes jovens.

"O número [de jovens beneficiados] poderia ser ainda maior se a lei não fosse desconhecida ou ignorada por um grande número de empresas, o que deixa fora do mercado de trabalho pelo menos 500 mil jovens. Se todas as empresas cumprissem a cota mínima, o Brasil teria 950 mil aprendizes empregados. Mas, em todo o país, há apenas 450 mil contratados nessa modalidade, segundo dados compilados pela Fundação Roberto Marinho."[3]

– Elisa Martins, jornal O Globo, 2019

O coordenador do programa Aprendiz Legal, que usa Lei do Aprendiz em empresas parceiras da Rede Globo, Marcelo Bentes disse que:

"Se a cota da aprendizagem fosse cumprida em todo o Brasil, poderíamos ter na escola os cerca de 2,8 milhões de jovens que hoje estão em trabalho infantil (...) A aprendizagem insere o jovem em um ambiente com outras realidades e perspectivas. Ele passa a ser exemplo. Em vez de ostentar uma arma, ostenta um crachá." [3]

Mário Volpi, que trabalha na coordenação do Programa Políticas de Qualidade Para Crianças e Adolescentes Vulneráveis, do Unicef no Brasil disse que "A lei do aprendiz tem um duplo papel: dar acesso ao mundo do trabalho e promover o retorno à escola daqueles que abandonaram os estudos por ter que contribuir na renda familiar." (3)

LEI No 10.097, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000.