

O  
LADO  
BOM  
DO  
NAZISMO

## **FINALIDADE DESTA OBRA**

Os materiais literários do autor não têm fins lucrativos, nem lhe gera quaisquer tipo de receita. Os custos do livro são unicamente para cobrir despesas com produção, transporte, impostos e revendedores. Sua satisfação consiste em contribuir para o bem da educação, uma melhor qualidade de vida para todos os homens e seres vivos, e para glorificar o único Deus Todo-Poderoso. Meus livros estão disponíveis gratuitamente na internet.

### **AUTORIZAÇÃO**

O livro pode ser reproduzido e distribuído por quaisquer meios, usado e traduzido por qualquer entidade religiosa, educacional ou cultural sem prévia autorização do autor. Todos os meus livros são de domínio público.

**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 Assembleias 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

## O lado bom do nazismo - Escriba de Cristo

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>

Quem não consegue admitir as qualidades do inimigo, não merece ganhar a guerra.

Falar bem do nazismo só é possível fazendo recortes cirúrgicos sobre certos aspectos.

O lado bom do nazismo - Escriba de Cristo

Dados Internacionais da Catalogação na Publicação (CIP)

*M543 Escriba de Cristo, 1969 – O LADO BOM DO NAZISMO*

*Itabaiana/SE Amazon.com*

*Clubedesautores.com.br,*

*2020 530 p. ; 21 cm*

*ISBN-13: 9798604109502*

*1. Autoestrada 2. Família 3. Hitler 4. Trabalho*

*5. Nacionalismo 6. Alemanha 7 Nazismo I - Titulo*

*CDD 092*

*CDU 002 / 82-5 / 82-94*

**CENTRO DE EVANGELISMO UNIVERSAL**

**-CGC 66.504.093/0001-08**

# **ÍNDICE**

Introdução

Tratado de Versalhes

As autoestradas

Empregos

Sistema ferroviário

Patriotismo

Eugênia

Aversão a democracia

Homossexualismo

Cinematografia

Racismo Universal

Hitler, líder carismático

Valorização da cultura nacional

Recuperação da economia

Ódio ao Marxismo

Campanha anti-tabagismo

## O lado bom do nazismo - Escriba de Cristo

União dos nazistas

Desenvolvimento dos foguetes

Medicina

Valorização da família

Combate ao crime

Apreço pelas artes

## **INTRODUÇÃO**

Falar bem do nazismo não significa fazer apologia ao nazismo. Hitler exerce fascínio até hoje, porque o mal também é fascinante... Este livro não se presta para seduzir pessoas a serem nazistas, porque sou mais do que um judeu, sou sionista e creio no futuro glorioso de Israel sob o reino do Messias Jesus Cristo. Mas toda criatura que deseja sobreviver neste mundo precisa conhecer tanto os seus aliados quanto os seus inimigos. Não se vence uma guerra apenas depreciando o inimigo. Todo estrategista militar sabe que se deve conhecer o máximo do seu inimigo antes de entrar em uma guerra com ele. Mais do que conhecer suas fraquezas, precisamos ser humildes e também avaliar com frieza o que ele tem de bom, de melhor, de superior. Hitler e o nazismo foram fenômenos ímpares na história da humanidade. O que aconteceu no século XX será discutido por toda eternidade entre os homens, anjos e demônios. Se Hitler e o nazismo não tivessem virtudes, força, inteligência e superioridade cultural e civilizatória em alguns aspectos não conseguiriam fazer frente a todas as potências mundiais do seu tempo. Se o nazismo chegou aonde chegou é porque tinha algo especial. Concordo com Winston Churchill quando disse que Hitler seria o maior estadista até 1939. Eu acho que Hitler

poderia ser o melhor homem do mundo, se não fosse o pior. Estas contradições apenas servem para instigar os leitores a examinar a pessoa de Hitler e o fenômeno do nazismo de forma sóbria, sem jamais querer justificar as atrocidades sem fim do regime nazista, um regime baseado na teoria da evolução. Venha comigo para entender um pouco da mente de Hitler e porque a civilização alemã acreditou no sonho delirante do Fuhrer. Nesta obra, a segunda parte, trato de um exame do livro MINHA LUTA DE ADOLF HITLER COM COMENTÁRIOS.

## **TRATADO DE VERSALHES**

Especialistas no mundo inteiro que estudam o fenômeno político do nazismo chegaram a um consenso: O Tratado de Versalhes que pôs fim a primeira guerra mundial foi um acordo injusto que impôs pesadas sanções aos alemães cobrando deles uma indenização absurda pelo fato da Alemanha ser responsabilizada pela 1ª Guerra Mundial. Os alemães além da humilhação e perdas de vidas na guerra, agora tinham que indenizar as demais nações. Isto serviu para nutrir um rancor e ódio nacional que em uma década deixou os alemães predispostos a apoiarem qualquer política que os libertassem das sanções escravagistas que lhe foram impostas. A República de Weimar que antecedeu a Hitler



era um governo fantoche que apenas existia para satisfazer os exploradores do povo alemão. Isto não acabaria bem... A vingança alemã surgiria na figura de Hiler.

O acordo de paz que encerrou oficialmente a 1ª Guerra Mundial (1914-1918) forçou a Alemanha a assumir todos os custos do conflito. Ao assiná-lo, em 1919, o país perdeu 13% de seu território, 75% de suas reservas de ferro e 26% das de carvão, além de todas as colônias. Os alemães não esperavam um acordo tão rigoroso e se sentiram humilhados.

“A incapacidade psicológica alemã para aceitar a derrota e as reparações criou um terreno extremamente fértil para o crescimento de um nacionalismo radical, do qual o nazismo seria a expressão mais extrema”, diz o historiador argentino Andrés Reggiani, especialista em nazismo. (13)

## **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):

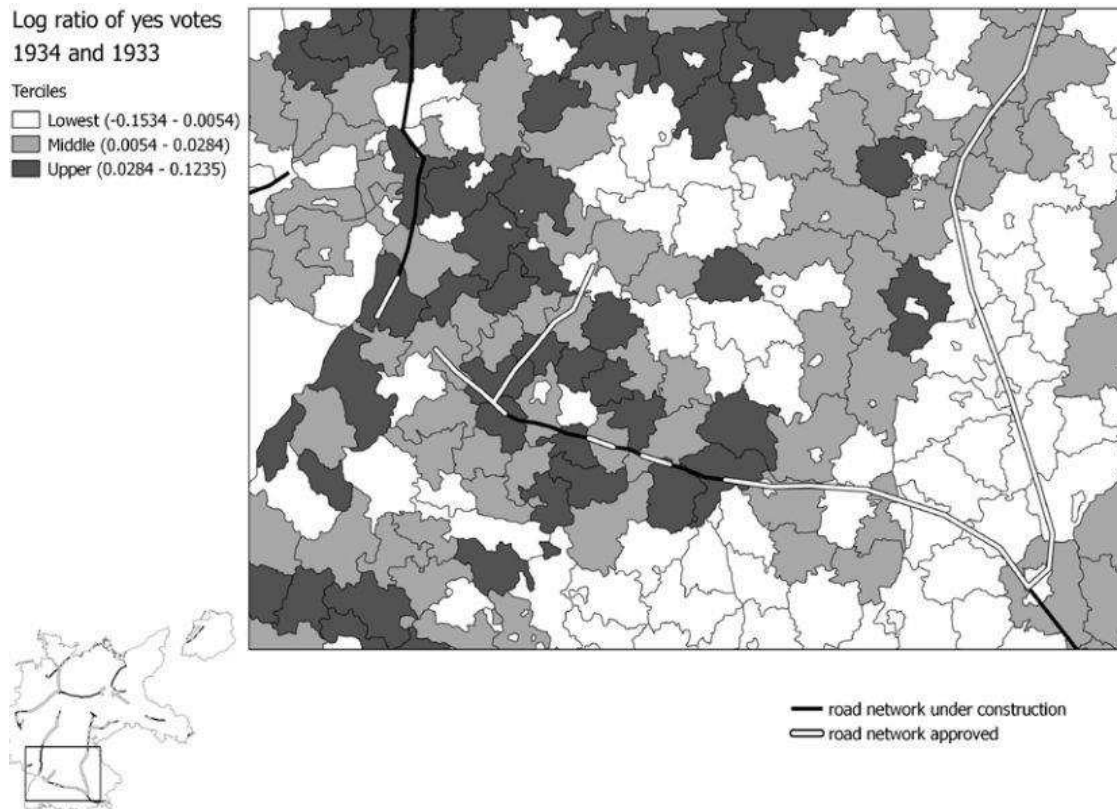


Figure 5: Shift in Favor of the NS Regime between Nov. 33 and Aug. 34

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)

## O lado bom do nazismo - Escriba de Cristo

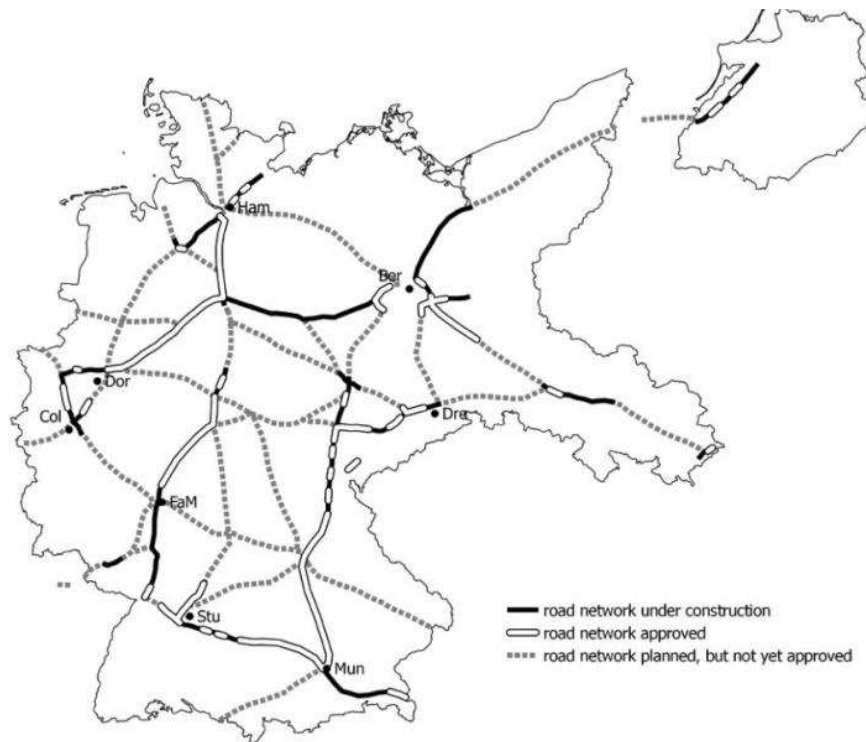


Figure 2: German Highway Network by 1934

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. (19)



## **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.” (13)

## **SISTEMA FERROVIÁRIO**

Com Hitler no poder, foi implementada uma política de limpeza, purificação, perfeição em todos os setores da sociedade, entre estes a malha ferroviária. Se dizia que depois de Hitler nunca mais um trem atrasou na Alemanha.

Breitspurbahn é literalmente traduzido do alemão para o português como "bitola larga". Foi um projeto idealizado durante o III Reich de Adolf Hitler, durante a Alemanha nazista. Consistia em agrupar bitolas diferentemente em ferrovias já construídas na época (estas em bitola 1435 mm, utilizadas em expressiva maioria até hoje) resultando em bitolas de até mais de 3000 mm. Hitler tinha anseios de, assim, unir os maiores centros urbanos da Alemanha através de locomotivas e vagões enormes, que possibilitassem também o luxo dos passageiros. Os projetos foram realizados pela Empresa Ferroviária do Reich nazista e pela Indústria de Tecnologia Ferroviária alemã, de maio de 1942 aos últimos estágios da Segunda Guerra Mundial, em 1945. (15)

## **PATRIOTISMO**

Desde o século 19, sucessivos líderes alemães haviam insuflado um ardente nacionalismo entre o povo. O primeiro deles foi o chanceler prussiano Otto von Bismarck, que inventou a identidade germânica, unificou a Alemanha e fundou o 2º Reich.

Adolf Hitler seguiu sua cartilha, convencendo a massa de que a Alemanha era ameaçada por inimigos internacionais poderosos. “O Führer evocava a figura

mística de Frederico Barbarossa, líder do Sacro Império Romano-Germânico [o 1º Reich]”, diz a historiadora alemã Marlis Steinert, biógrafa de Hitler. “Ele queria expandir o território e prometia que o 3º Reich traria de volta o passado de grande potência.” (13)

O nazismo foi acima de tudo um movimento político alemão, isto é muito mais do que um partido ou um regime. O povo alemão estava empenhado em ser patriota e queria recuperar a autoestima. Bem, aí vem Hitler e funda um partido político nacionalista... O sucesso de Hitler para chegar ao poder foi resultado de uma vontade do povo alemão. Todos os fatores internos e externos concorreram para levar Hitler ao governo e fazer o que fez.

## EUGÊNIA

Ina R. Fredman nos diz o seguinte sobre a Eugênia praticada de forma cruel pelo nazismo:

Embora a crença na teoria de que uma raça fosse superior a outras não fosse exclusiva de Hitler e dos nazistas, o apoio entusiástico dado aos nazistas por todas as facetas da sociedade alemã, particularmente a comunidade científica, era único. Geneticistas, cientistas, médicos e antropólogos do internacionalmente aclamado