

A meta da construção naval seguiu o mesmo modelo, pela concessão perdulária de favores cambiais e tributários, a título de estímulo, e pelo desestímulo à infra-estrutura nacional existente. Os estaleiros da empresa japonesa Ishikawagima foram construídos quase totalmente com dinheiro brasileiro; para a empresa holandesa Verolme, o Governo, pelo BNDE, entrou com a maior parte do capital necessário. Além disso, funcionou a reserva de mercado, e de mercado estatal, com as encomendas para reaparelhamento e renovação da frota. Os estaleiros nacionais, alguns tradicionais, outros com envergadura indispensável à ampliação, bastando os recursos, ficaram à parte. Na Ishikawagima, o Estado brasileiro investiu, inicialmente, quase 750 milhões de cruzeiros, para juntar aos 63 milhões de cruzeiros e 8.600.000 dólares com que a empresa japonesa entrou; na Verolme, o Estado brasileiro investiu, inicialmente, 300 milhões de cruzeiros, enquanto o grupo holandês entrava com 8.416.000 dólares. E tais empresas, pela sua origem, passaram a remeter lucros.

O desenvolvimento da essência do plano governamental, com que se propunha um desenvolvimento capaz de operar mudanças de meio século em apenas cinco anos, aparecia na parte que dizia respeito à exportação de minério de ferro, única aliás, e estranhamente, ligada à exportação — nem o café aparecia no Plano de Metas — pois tratava-se de ampliar quantitativamente a exportação, seja pela Companhia Vale do Rio Doce, que era estatal, seja qualquer “companhia associada”. Em clara definição, adiante, estava mencionado que “a participação financeira ou o financiamento estrangeiro, ou ambos, devem cobrir a maior parte do novo investimento projetado”. O Plano defendia uma curiosa associação entre exportadores e consumidores. E tudo ficou absolutamente claro, logo depois, quando estourou o escândalo da Hanna, monopólio norte-americano que disputava as reservas brasileiras e era servido por “consultores” agrupados em empresa de planejamento e assessoria conhecida como CONSULTEC, onde pontificavam economistas e tecnocratas ligados ao Governo. Era uma singular fusão de advocacia administrativa e de tecnocracia subdesenvolvida.

A meta para o transporte aeroviário obedecia a normas idênticas. A meta do trigo compreendia duas partes: a da produção, que deveria atingir um milhão e meio de toneladas, em 1960, e a da importação, que compreendia a entrada de um milhão e oitocentas mil toneladas de trigo norte-americano, dos excedentes