

nas a previsão do crescimento espontâneo".<sup>88</sup> A característica essencial do referido Plano estava na "utilização em grande escala do aparelho estatal para a concessão de privilégios a poderosos grupos econômicos estrangeiros".<sup>89</sup> O que prejudicava o Plano, do ponto de vista nacional, era "a falta de soberania do Governo e a submissão dos idealizadores e executores do Programa de Metas a interesses estrangeiros".<sup>90</sup>

A meta mais apregoada do plano em questão foi aquela que se refere à indústria automobilística. Como é sabido, essa é uma indústria de montagem, que pressupõe a existência de indústria de autopeças suficientemente desenvolvida e indústria siderúrgica capaz de fornecer as chapas e blocos. A indústria nacional de autopeças, em 1955, abrangia mais de 1.000 fábricas e estava em condições de produzir mais de 50% das peças e partes do automóvel — e a Fábrica Nacional de Motores já produzia mais de 70% delas, para o caminhão que fornecia — quando a solução governamental foi imposta. Assim, no momento em que a indústria nacional atingia a etapa em que a produção de automóveis surgiria, naturalmente, e a custo social razoável, o planejamento à base da submissão aos interesses externos reservava aos monopólios estrangeiros o mercado nacional: eles passavam a produzir dentro do país aquilo que, antes, lhe vinham fornecendo do exterior, e às vésperas de perder o mercado. O Plano estabeleceu uma série de favores, dos mais escandalosos, aos monopólios estrangeiros, representando a canalização, para eles, de dezenas de milhões de cruzeiros, com os privilégios de câmbio, de comércio e de remessa de lucros, além daqueles ligados à tributação. Mais do que isso: o Governo brasileiro emprestou aos monopólios estrangeiros os cruzeiros para a compra de divisas e lhes concedeu financiamentos oficiais, a longo prazo, para instalação e ampliação de suas fábricas.<sup>91</sup> Assim, "a criação da nossa indústria automobilística é, sem dúvida, um dos exemplos mais escandalosos da utilização da intervenção econômica do Estado brasileiro em favor de poderosos grupos estrangeiros".<sup>92</sup>

<sup>88</sup> Helga Hoffmann: *op. cit.*, p. 54.

<sup>89</sup> Helga Hoffmann: *op. cit.*, p. 54.

<sup>90</sup> Helga Hoffmann: *op. cit.*, p. 54.

<sup>91</sup> "Todos os favores cambiais e tributáveis vigoraram pelo prazo de cinco anos, desde a instalação do GEIA até setembro de 1960. Técnicos de responsabilidade calculam que os recursos que o Governo deixou de arrecadar em virtude desses favores, somados aos créditos do Banco do Brasil e do BNDE, representam um total de cerca de 45 bilhões de cruzeiros por ano, durante o citado período de cinco anos". (Helga Hoffmann: *op. cit.*, p. 58).

<sup>92</sup> Helga Hoffmann: *op. cit.*, p. 60.