

Prospecto Definitivo de Distribuição Pública Primária e
Secundária de Ações Preferenciais de Emissão da



Linhas aéreas inteligentes

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

Companhia Aberta de Capital Autorizado
CNPJ n.º 06.164.253/0001-87
Rua Tamoios, n.º 246
São Paulo - SP

33.050.000 Ações Preferenciais
Código ISIN BRGOLLACNPR4

Preço da Oferta: R\$26,57 por Ação Preferencial

A Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (a "Companhia" ou a "Gol") e seus acionistas Comporte Participações S.A. ("Comporte") e BSSF Air Holdings LLC (em conjunto, os "Acionistas Vendedores") estão realizando uma oferta que compreende, simultaneamente, a distribuição pública primária de 18.750.000 (dezoito milhões, setecentos e cinquenta mil) novas ações preferenciais e a distribuição pública secundária de 14.300.000 (quatorze milhões e trezentas mil) ações preferenciais, nominativas, escriturais, sem valor nominal, de emissão da Companhia e de titularidade dos Acionistas Vendedores (as "Ações Preferenciais"), a ser realizada simultaneamente no Brasil e no exterior e coordenada por Morgan Stanley & Co. Incorporated (o "Coordenador da Oferta Global"), conforme deliberações do Conselho de Administração em reunião realizada em 25 de maio de 2004, publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo e no jornal Gazeta Mercantil no dia 24 de junho de 2004, e em reunião realizada em 23 de junho de 2004, e, ainda, por deliberações societárias dos Acionistas Vendedores.

Do total das Ações Preferenciais objeto da Oferta Global, inicialmente 9.254.000 Ações Preferenciais serão colocadas no Brasil (a "Oferta Brasileira"), através de instituições financeiras lideradas pelo Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A. (o "Coordenador Líder" ou "Unibanco"), Banco Morgan Stanley Dean Witter S.A. ("Morgan Stanley"), e Banco Santander Brasil S.A. ("Santander", e em conjunto com Morgan Stanley e o Coordenador Líder, os "Coordenadores da Oferta Brasileira"), em conformidade com os procedimentos estabelecidos na Instrução da Comissão de Valores Mobiliários (a "CVM") n.º 400, de 29 de dezembro de 2003, e 23.796.000 Ações Preferenciais serão colocadas, sob a forma de *American Depositary Shares* (as "ADSs"), no exterior (a "Oferta Internacional", em conjunto com a Oferta Brasileira, a "Oferta Global"), através de instituições financeiras coordenadas pelo Coordenador da Oferta Global e pela Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Incorporated (os "Coordenadores da Oferta Internacional"). Cada ADS representa 2 (duas) Ações Preferenciais. As ações preferenciais da Companhia serão listadas na Bolsa de Valores de São Paulo ("BOVESPA") sob o símbolo "GOLL4" e na New York Stock Exchange ("NYSE"), na forma de ADSs, sob o símbolo "GOL".

O preço de emissão/venda das Ações Preferenciais foi fixado, após a finalização do procedimento de coleta de intenções de investimento (*bookbuilding*), conduzido no Brasil pelos Coordenadores da Oferta Brasileira, e no exterior pelo Coordenador da Oferta Global.

Preço		Comissões		Recursos Líquidos
Por Ação Preferencial	R\$26,57	R\$1,33		R\$25,24
Por ADS	R\$53,14	R\$2,66		R\$50,48

A quantidade total das Ações Preferenciais objeto da Oferta Global poderá ser acrescida de um lote adicional de até 4.957.500 (quatro milhões, novecentos e cinquenta e sete mil e quinhentas) ações preferenciais de emissão da Companhia, sob a forma de ADSs, sendo 1.605.725 (um milhão, seiscentos e cinco mil, setecentas e vinte e cinco) ações preferenciais objeto de nova emissão e 3.351.775 (três milhões, trezentos e cinquenta e um mil, setecentas e setenta e cinco) ações preferenciais oferecidas por Comporte Participações S.A. (as "Ações Adicionais"), as quais serão destinadas a atender a um eventual excesso de demanda que venha a ser constatado no decorrer da Oferta Global, com o conseqüente aumento do número de ações preferenciais a serem ofertadas. O referido acréscimo será representado por uma opção para tal fim a ser concedida pela Companhia e pela Comporte ao Coordenador da Oferta Global, que poderá ser exercida no prazo de até 30 (trinta) dias a contar da data do Prospecto de Distribuição Pública Primária e Secundária de Ações Preferenciais de Emissão da Companhia ("Prospecto Definitivo") ("Opção de Ações Adicionais").

Registro da presente distribuição pública primária e secundária na CVM: Distribuição Primária: CVM/SRE/REM/2004/003, em 24 de junho de 2004 e Distribuição Secundária: CVM/SRE/SEC/2004/003, em 24 de junho de 2004. **"O registro da presente distribuição não implica, por parte da CVM, garantia da veracidade das informações prestadas ou em julgamento sobre a qualidade da Companhia emissora, bem como sobre as ações a serem distribuídas."**

"Os administradores da Companhia, os Acionistas Vendedores e os Coordenadores da Oferta Brasileira declaram que, até onde têm conhecimento, as informações contidas neste documento correspondem à realidade e não omitem nada capaz de afetar a importância de tais informações"

Este Prospecto não deve, em nenhuma circunstância, ser considerado uma recomendação de compra das Ações Preferenciais. Ao decidir por adquirir as Ações Preferenciais, potenciais investidores deverão realizar sua própria análise e avaliação da condição financeira da Companhia, de suas atividades e dos riscos decorrentes do investimento nas Ações Preferenciais. **Ver Seção "Fatores de Risco" para discussão de certos fatores de risco que devem ser considerados com relação à aquisição das Ações Preferenciais.**



"A presente oferta pública foi elaborada de acordo com as disposições do Código de Auto-Regulação da ANBID para as Ofertas Públicas de Títulos e Valores Mobiliários registrado no 5º Ofício de Títulos e Documentos do Estado do Rio de Janeiro sob o n.º 497585, atendendo aos padrões mínimos de informação contidos no mesmo, não cabendo à ANBID qualquer responsabilidade pelas referidas informações, pela qualidade da Companhia, das instituições participantes e dos títulos e valores mobiliários objeto da Oferta."

Coordenador da Oferta Global

MORGAN STANLEY & CO. INCORPORATED

Coordenadores da Oferta Brasileira



Coordenadores Contratados



ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO

• Definições.....	4
• Termos e Condições da Oferta	8
• Informações sobre a Companhia, Coordenadores, Consultores e Auditores	21
• Sumário do Prospecto	23
A Companhia.....	23
Visão Geral do Negócio	23
Nossas Vantagens Competitivas	24
Nossa Estratégia.....	25
Visão Geral do Setor	26
Resumo das Demonstrações Financeiras	28
Estrutura da Oferta Global.....	31
• Considerações sobre Estimativas e Declarações sobre Eventos Futuros	34
• Fatores de Risco	35
• Destinação dos Recursos	44

2. INFORMAÇÕES SOBRE A COMPANHIA

• Capitalização	46
• Diluição.....	47
• Informações sobre os Títulos e Valores Mobiliários Emitidos.....	48
• Informações Financeiras e Operacionais Seleccionadas	51
• Análise e Discussão da Administração sobre a Situação Financeira e os Resultados das Operações.....	54
• Visão Geral do Setor	70
• Atividades da Companhia.....	74
• Regulação da Aviação Civil Brasileira	90
• Administração e Governança Corporativa.....	95
• Principais Acionistas e Acionistas Vendedores	100
• Operações com Partes Relacionadas	102
• Descrição do Capital Social.....	103
• Dividendos e Política de Dividendos	107

3. ANEXOS

• Estatuto Social Consolidado	ES - 1
• Ata de Assembléia Geral Extraordinária de Acionistas da Gol Transportes Aéreos S.A., realizada em 24 de março de 2004	AGE - 1

4. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

• Demonstrações Financeiras consolidadas <i>pro forma</i> relativas aos períodos trimestrais encerrados em 31 de março de 2004 e 31 de março de 2003.....	DFC-1
• Demonstrações Financeiras consolidadas relativas ao período trimestral encerrado em 31 de março de 2004....	DFC-29
• Demonstrações Financeiras consolidadas <i>pro forma</i> relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2003 e 31 de dezembro de 2002 e respectivo parecer dos auditores independentes.....	DFC-57
• Demonstrações Financeiras consolidadas <i>pro forma</i> relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2002 e 31 de dezembro de 2001 e respectivo parecer dos auditores independentes.....	DFC-81

1. INTRODUÇÃO

- Definições
- Termos e Condições da Oferta
- Informações sobre a Companhia, Coordenadores, Consultores e Auditores
- Sumário do Prospecto
 - A Companhia
 - Visão Geral do Negócio
 - Nossas Vantagens Competitivas
 - Nossa Estratégia
 - Visão Geral do Setor
 - Resumo das Demonstrações Financeiras
 - Estrutura da Oferta Global
- Considerações sobre Estimativas e Declarações sobre Eventos Futuros
- Fatores de Risco
- Destinação dos Recursos

DEFINIÇÕES

Para fins do presente Prospecto, os termos indicados abaixo terão o significado a eles atribuídos, salvo referência diversa neste Prospecto.

Acionistas Vendedores	Comporte Participações S.A. e BSSF Air Holdings LLC
Ações Preferenciais	Ações preferenciais, nominativas, escriturais, sem valor nominal, a serem emitidas pela Companhia, em conjunto com as ações preferenciais de titularidade dos Acionistas Vendedores, objeto da Oferta Global.
Aeropar	Aeropar Participações S.A.
alavancagem financeira	Índice financeiro calculado pela divisão do (i) valor total do endividamento bruto da Companhia pela (ii) soma entre (a) patrimônio líquido e (b) endividamento bruto da Companhia.
Áurea	Áurea Administração e Participações S.A.
ANBID	Associação Nacional dos Bancos de Investimento.
BACEN	Banco Central do Brasil.
BOVESPA	Bolsa de Valores de São Paulo.
CBLC	Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia.
CMN	Conselho Monetário Nacional.
Companhia ou Gol	Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.
Comporte	Comporte Participações S.A.
CONAC	Conselho Nacional de Aviação Civil.
COTAC	Comissão de Coordenação de Transporte Aéreo Civil.
Constituição Federal	Constituição da República Federativa do Brasil.
Coordenadores da Oferta Brasileira	Banco Morgan Stanley Dean Witter S.A., Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A. e Banco Santander Brasil S.A.
Coordenador da Oferta Global	Morgan Stanley & Co. Incorporated.
Coordenadores da Oferta Internacional	Morgan Stanley & Co. Incorporated e Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Incorporated.
Coordenador Líder	Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A.
CVM	Comissão de Valores Mobiliários.

DAC	Departamento de Aviação Civil.
dólar ou dólar norte-americano	Dólar dos Estados Unidos da América.
EBITDA	Representa o lucro antes da dedução de despesas financeiras líquidas, Imposto de Renda e Contribuição Social (créditos), e depreciação e amortização.
Estatuto Social	Estatuto Social da Companhia.
Gol Transportes Aéreos	Gol Transportes Aéreos S.A., nossa subsidiária operacional.
Grupo Áurea	Conjunto de sociedades controladas por Áurea e demais sociedades coligadas à Áurea.
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
IFRS	<i>International Financial Reporting Standard</i> , padrão internacional de apresentação de demonstrações financeiras, adotado em substituição do antigo <i>International Accounting Standards</i> – IAS.
IGP-M	Índice Geral de Preços ao Mercado, divulgado pela Fundação Getúlio Vargas.
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária.
INPI	Instituto Nacional da Propriedade Industrial.
Lei das Sociedades por Ações	Lei n.º 6.404, de 15 de dezembro de 1976, e alterações posteriores.
Libor	Taxa de juros para oferta no mercado interbancário de Londres, sendo a taxa aplicável para o mercado interbancário internacional de curto prazo.
Oferta Global	A distribuição pública primária de Ações Preferenciais e a distribuição pública secundária de Ações Preferenciais de emissão da Companhia, realizada no Brasil e no exterior, neste último caso na forma de <i>American Depositary Shares</i> .
PIB	Produto Interno Bruto brasileiro.
Prospecto ou Prospecto Definitivo	Este Prospecto Definitivo de Distribuição Pública Primária e Secundária de Ações Preferenciais, todas de emissão da Companhia.
TAM	TAM Linhas Aéreas S.A.
US GAAP	Princípios de contabilidade geralmente aceitos nos Estados Unidos da América.
Varig	Varig S.A. – Viação Aérea Rio Grandense.
VASP	VASP – Viação Aérea de São Paulo S.A.

Este Prospecto usa os seguintes termos para descrever os indicadores de desempenho operacional usuais no setor de aviação civil:

Arrendamento suplementar de aeronaves	Pagamentos feitos em cumprimento às obrigações constantes em nossos contratos de arrendamento mercantil operacional, relativos a despesas de manutenção, contabilizados com base no número de horas voadas.
Assento-quilômetro oferecido (<i>available seat kilometers</i> ou ASK)	Soma dos produtos obtidos ao multiplicar-se o número de assentos disponíveis em cada etapa de voo pela distância da etapa.
Capacidade	Capacidade de uma aeronave, medida em termos de assentos-quilômetro oferecidos.
Custo operacional por assento disponível por quilômetro (<i>operating costs per available seat kilometer</i> ou CASK)	Custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.
EBITDAR	EBITDA acrescido do valor de despesas com arrendamentos mercantis de aeronaves e de arrendamento suplementar.
Etapa de voo	Operação de uma aeronave compreendida entre uma decolagem e um pouso.
Etapa média ou distância média de voo (<i>average stage length</i>)	Número médio de quilômetros voados por etapa realizada.
GDS	<i>Global Distribution System</i> , um sistema eletrônico de venda de passagens utilizado por grande parte das companhias aéreas mundiais.
HOTRAN	Horário de Transporte Aéreo, que é a autorização concedida pelo DAC para que uma companhia aérea preste serviços aéreos regulares em uma determinada rota a um determinado horário.
Passageiro-quilômetro transportado (<i>revenue passenger kilometers</i> ou RPK)	Soma dos produtos obtidos ao multiplicar-se o número de passageiros pagantes em uma etapa de voo pela distância da etapa.
Passageiros pagantes (<i>revenue passengers</i>)	Número total de passageiros pagantes que efetivamente voaram em todos os voos da Companhia em um determinado período.
Receita de passageiros por assento-quilômetro oferecido (<i>passenger revenue per available seat kilometer</i>)	Receita de passageiros dividida pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.
Receita operacional por assento-quilômetro oferecido (<i>operating revenue per available seat kilometer</i> ou RASK)	Receita operacional dividida pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

<i>Slot</i>	O direito de decolar ou pousar uma aeronave em determinado aeroporto durante determinado período de tempo.
Taxa de ocupação (<i>load factor</i>)	Capacidade efetivamente utilizada de assentos da aeronave (calculada dividindo-se o número de passageiros-quilômetro transportados pelo número de assentos-quilômetro oferecidos).
Taxa de ocupação <i>break-even</i> (<i>break-even load factor</i>)	Taxa de ocupação necessária para que as receitas operacionais auferidas correspondam às despesas operacionais incorridas.
Taxa de utilização de aeronave	Número médio de horas por dia em que a aeronave esteve em operação.
<i>Yield</i>	Valor médio pago por um passageiro para voar um quilômetro.

TERMOS E CONDIÇÕES DA OFERTA

COMPOSIÇÃO ATUAL DO CAPITAL SOCIAL

Conforme ata da Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25 de maio de 2004, que deliberou sobre o desdobramento das ações de emissão da Companhia, a composição de nosso capital social é a seguinte:

Espécie e classe	Subscrito/Integralizado ⁽¹⁾	
	Quantidade	Valor (R\$) ⁽²⁾
Ordinárias	109.448.497	144.674.257
Preferenciais	59.344.746	78.444.722
Total ⁽¹⁾	168.793.243	223.118.979

⁽¹⁾ Todas as ações emitidas foram integralizadas.

⁽²⁾ Nossas ações ordinárias e preferenciais não têm valor nominal. Assim sendo, o valor atribuído às nossas ações acima corresponde à parcela referente à participação de cada espécie de ação em nosso capital social.

Após a conclusão da Oferta Global, a composição de nosso capital social será a seguinte:

Espécie e classe das ações	Subscrito/Integralizado	
	Quantidade ⁽¹⁾	Valor (R\$) ⁽²⁾
Ordinárias	109.448.497	420.947.770
Preferenciais	78.094.746	300.358.709
Total	187.543.243	721.306.479

⁽¹⁾ Considerando a colocação total da quantidade de Ações Preferenciais, sem levar em conta o exercício da Opção de Ações Adicionais.

⁽²⁾ Calculado com base no Preço da Oferta por Ação Preferencial.

O quadro abaixo indica a quantidade de ações ordinárias e ações preferenciais detidas por acionistas detentores de 5% ou mais de nossas ações, e por nossos conselheiros e diretores em conjunto, na data deste Prospecto, e após a conclusão da Oferta Global:

Acionistas	Ações Ordinárias		Ações Preferenciais antes da Oferta Global		Ações Preferenciais após a Oferta Global ⁽¹⁾	
	Ações	%	Ações	%	Ações	%
Aeropar Participações S.A. ⁽²⁾	109.448.477 ⁽³⁾	100,00	31.493.863	53,07	31.493.863	40,33%
BSSF Air Holdings LLC ^{(*) (4)}	6	-	21.099.100	35,55	10.199.100	13,06%
Comporte Participações S.A. ^{(*) (5)}	-	-	6.751.775 ⁽⁶⁾	11,38	3.351.775	4,29%
Conselheiros e diretores ⁽⁷⁾	14	**	8	**	8	**
Mercado (<i>free float</i>)	-	-	-	-	33.050.000	42,32%
Tesouraria	-	-	-	-	-	-
Total	109.448.497	100,00	59.344.746	100,00	78.094.746	100,00

* Acionista Vendedor

** Representa participação inferior a 0,01%.

⁽¹⁾ Considerando o aumento integral da quantidade inicial de Ações Preferenciais ofertadas, sem o exercício da Opção de Ações Adicionais pelo Coordenador da Oferta Global.

⁽²⁾ Aeropar é uma subsidiária de Áurea, a qual é controlada por Constantino de Oliveira Júnior, Henrique Constantino, Joaquim Constantino Neto e Ricardo Constantino. Áurea é sociedade integrante do grupo Áurea, que controla mais de 20 companhias atuantes no setor de transporte de passageiros no Brasil. A família Constantino detém 100% do capital social da Áurea. A sede social da Aeropar está localizada na Av. Dom Jaime Barros Câmara, 300, sala 08, São Bernardo do Campo, SP, CEP 09895-400.

⁽³⁾ Inclui 229 ações ordinárias subscritas e pagas na data da constituição da Companhia, já considerado o desdobramento das ações.

⁽⁴⁾ BSSF Air Holdings LLC é controlada por BSSF Air Holdings Ltd. BSSF Air Holdings Ltd. é controlada por AIG Brazil Special Situations Fund, L.P. ("BSSF") e AIG Brazil Special Situations Parallel Fund, C.V. ("BSSF Parallel"). BSSF e BSSF Parallel são fundos geridos por AIG BSSF, L.P. ("AIGBSSFGP"), uma subsidiária indireta de American International Group, Inc. ("AIG"). Também são detentores de ações de emissão de BSSF Air Holdings LLC (i) BSSF Air Holdings Ltd; (ii) BSSF; (iii) BSSF Parallel; (iv) AIGBSSFGP; (v) o administrador de BSSF e o gestor de BSSF Parallel, AIG BSSF, L.P. ("AIGBSSFGP"); (vi) o único acionista de AIGBSSFGP, AIG BSSF Investments, Ltd. ("AIGBSSFI"); (vii) o único acionista de AIGBSSFI, AIG Capital Partners, Inc. ("AIGCP"); (viii) o único acionista de AIGCP, AIG Global Investment Group, Inc.; e (ix) AIG. O endereço de BSSF Air Holdings LLC é 599 Lexington Avenue, New York, New York, 10022.

⁽⁵⁾ Comporte é controlada por Constantino de Oliveira Júnior, Henrique Constantino, Joaquim Constantino Neto e Ricardo Constantino. A sede social da Comporte está localizada na Av. Dom Jaime Barros Câmara, 300, sala 08, São Bernardo do Campo, SP, CEP 09895-400.

⁽⁶⁾ Inclui 56 ações preferenciais da Companhia subscritas e pagas na data da constituição da Companhia, já considerado o desdobramento das ações.

⁽⁷⁾ Ações transferidas aos membros do Conselho de Administração para fins de elegibilidade.

CARACTERÍSTICAS E PRAZOS

Descrição da Oferta Global

A Oferta Global compreende, simultaneamente, a distribuição pública primária de 18.750.000 Ações Preferenciais dentro do limite de capital autorizado previsto em nosso Estatuto Social, com a exclusão do direito de preferência de nossos atuais acionistas, nos termos da Lei das Sociedades por Ações, e do parágrafo 2.º do artigo 6.º de nosso Estatuto Social, e a distribuição pública secundária de 14.300.000 Ações Preferenciais, e será realizada simultaneamente no Brasil e no exterior e coordenada pelo Coordenador da Oferta Global.

Do total das Ações Preferenciais objeto da Oferta Global, inicialmente 9.254.000 Ações Preferenciais serão distribuídas no âmbito da Oferta Brasileira ("Ações da Oferta Brasileira") pelos Coordenadores da Oferta Brasileira, em conjunto com instituições financeiras por eles contratadas (os "Coordenadores Contratados" ou, conforme o caso, as "Corretoras Consorciadas", juntas as "Instituições Contratadas" e, conjuntamente com os Coordenadores da Oferta Brasileira, as "Instituições Participantes da Oferta Brasileira"), nos termos da Instrução n.º 400, de 29 de dezembro de 2003 da CVM (a "Instrução CVM 400") e 23.796.000 Ações Preferenciais serão distribuídas no âmbito da Oferta Internacional, na forma de ADSs, por intermédio de determinadas instituições financeiras lideradas pelos Coordenadores da Oferta Internacional. Cada ADS corresponde a 2 (duas) Ações Preferenciais.

Poderá haver realocação de Ações Preferenciais entre a Oferta Brasileira e a Oferta Internacional, em função da demanda verificada no Brasil e no exterior, durante o curso da presente Oferta Global, na forma do previsto no contrato de intersindicalização, celebrado entre os Coordenadores da Oferta Internacional e os Coordenadores da Oferta Brasileira em 23 de junho de 2004 ("*Intersyndicate Agreement*").

A quantidade total de Ações Preferenciais objeto da Oferta Global poderá ser acrescida de um lote adicional de até 4.957.500 ações preferenciais de emissão da Companhia, sob a forma de ADSs, sendo 1.605.725 ações preferenciais a serem emitidas e 3.351.775 ações preferenciais de titularidade de Comporte (as "Ações Adicionais"), as quais serão destinadas a atender a um eventual excesso de demanda que venha a ser constatado no decorrer da Oferta Global, com o conseqüente aumento do número de ações preferenciais a serem ofertadas. O referido acréscimo será representado por uma opção para tal fim concedida pela Companhia e pela Comporte ao Coordenador da Oferta Global (a "Opção de Ações Adicionais"), que poderá ser exercida no prazo de até 30 (trinta) dias a contar da data de publicação deste Prospecto Definitivo.

Quantidade, Valor, Classe e Espécie dos Valores Mobiliários

Na hipótese de não haver aquisição de Ações Adicionais ⁽¹⁾:

Espécie e classe	Quantidade	Preço de distribuição por ação (R\$)	Montante (R\$)	Recursos líquidos (R\$)
Prof. Dist. Primária	18.750.000	26,57	498.187.500,00	473.278.125,00
Prof. Comporte	3.400.000	26,57	90.338.000,00	85.821.100,00
Prof. BSSF Air Holdings LLC	10.900.000	26,57	289.613.000,00	275.132.350,00
Total	33.050.000		878.138.500,00	834.231.575,00

Na hipótese de haver aquisição da totalidade de Ações Adicionais:

Espécie e classe	Quantidade	Preço de distribuição por ação (R\$)	Montante (R\$)	Recursos líquidos (R\$)
Prof. Dist. Primária	20.355.725	26,57	540.851.613,25	513.809.032,59
Prof. Comporte	6.751.775	26,57	179.394.661,75	170.424.928,66
Prof. BSSF Air Holdings LLC	10.900.000	26,57	289.613.000,00	275.132.350,00
Total	38.007.500		1.009.859.275,00	959.366.311,25

Preço de Emissão/Venda

O preço de emissão/venda de cada Ação Preferencial foi fixado após a conclusão do procedimento de coleta de intenções de investimento (*bookbuilding*), conduzido no Brasil conjuntamente pelos Coordenadores da Oferta Brasileira e no exterior pelo Coordenador da Oferta Global, em consonância com o disposto no Artigo 170, Parágrafo Primeiro, inciso III da Lei das Sociedades por Ações, tendo como parâmetro o preço de mercado verificado para as Ações Preferenciais. Foi considerada, para a definição do preço de emissão das Ações Preferenciais, a indicação do interesse de investidores institucionais para a subscrição e aquisição das ações preferenciais de emissão da Companhia. A escolha do critério de preço de mercado das ações para a determinação do preço das Ações Preferenciais a serem emitidas é devidamente justificada, tendo em vista que as Ações Preferenciais serão colocadas por meio de distribuição pública primária e secundária, em que o valor de mercado das Ações Preferenciais a serem emitidas/vendidas é aferido com a realização do procedimento de coleta de intenções de investimento (*bookbuilding*), o qual reflete o valor pelo qual os investidores apresentam suas intenções de compra das ações preferenciais no contexto da Oferta Global. O preço de emissão/venda de cada Ação Preferencial foi calculado inicialmente em dólares, correspondendo a US\$17,00, e foi convertido em reais com base na taxa de câmbio comercial publicada pelo BACEN através do SISBACEN, em 23 de junho de 2004, data de celebração do Contrato de Distribuição (conforme definido abaixo). O preço de emissão/venda de cada Ação Preferencial foi aprovado por nosso Conselho de Administração antes da concessão do registro da Oferta Brasileira pela CVM.

	Preço (R\$)	Comissões (R\$)	Recursos líquidos para o emissor ⁽¹⁾ (R\$)	Recursos líquidos para o vendedor ⁽¹⁾ (R\$)
Por Ação Preferencial	26,57	1,33	25,24	25,24
Por ADS	53,14	2,66	50,48	50,48

⁽¹⁾ Considerando a colocação total da quantidade de Ações Preferenciais, sem a dedução das despesas incorridas na Oferta Global e sem levar em conta o exercício da Opção de Ações Adicionais.

Custos de Distribuição

Abaixo segue descrição dos custos relativos à Oferta Global:

Oferta Global:

<u>Comissões e Despesas</u>	<u>Valor (R\$)</u>	<u>% em Relação ao Valor Total da Oferta Global</u>
Comissão de Colocação	28.539.501,25	3,25
Comissão de Garantia de Subscrição	6.586.038,75	0,75
Comissão de Coordenação	8.781.385,00	1,00
Total Comissões	<u>43.906.925,00</u>	<u>5,00</u>
Despesa de Registro da Oferta Brasileira	165.740,00	0,02
Despesas de Registro e Listagem da Oferta Internacional	685.000,32	0,08
Outros Despesas ⁽¹⁾	<u>2.806.968,40</u>	<u>0,32</u>
Total ⁽²⁾	<u>47.564.633,72</u>	<u>5,42</u>

⁽¹⁾ Custos estimados com advogados, consultores e publicidade da Oferta Global.

⁽²⁾ Sem levar em consideração o exercício da Opção de Ações Adicionais.

Aprovações Societárias

A autorização para o aumento de capital da Companhia e a Oferta Global e a determinação da quantidade de Ações Preferenciais a serem emitidas foram aprovadas em reunião do Conselho de Administração da Companhia, realizada em 25 de maio de 2004.

O aumento de capital e a correspondente fixação do preço de emissão/venda das Ações Preferenciais foi aprovado em reunião do Conselho de Administração da Companhia realizada em 23 de junho de 2004.

A Oferta Global foi aprovada pelos competentes órgãos societários dos Acionistas Vendedores.

Reserva de Capital

A totalidade do valor da emissão das Ações Preferenciais objeto da distribuição pública primária da Oferta Global será alocada integralmente à conta de capital social. Não será constituída reserva de capital.

Público Alvo da Oferta Brasileira

As Instituições Participantes da Oferta Brasileira realizarão a distribuição das Ações da Oferta Brasileira, nos termos da Instrução CVM 400, por meio de duas ofertas distintas, quais sejam, a oferta de varejo ("Oferta de Varejo") e a oferta institucional ("Oferta Institucional") conforme previsto no Instrumento Particular de Contrato de Distribuição de Ações Preferenciais de Emissão da companhia celebrado entre a companhia, a Gol Transportes Aéreos, os Acionistas Vendedores, a CBLC e os Coordenadores da Oferta Brasileira em 23 de junho de 2004.

A Oferta de Varejo será realizada junto a (a) investidores pessoas físicas e jurídicas residentes e domiciliadas no Brasil que não sejam considerados investidores institucionais ("Investidores Não-Institucionais") que tenham realizado no período de 09 a 21 de junho solicitação de reserva antecipada mediante o preenchimento de formulário específico (o "Pedido de Reserva"), destinado à aquisição de Ações da Oferta Brasileira, e (b) clubes de investimento registrados na BOVESPA ("Clubes de Investimento"), nos termos da regulamentação em vigor, que tenham realizado o Pedido de Reserva.

A Oferta Institucional será realizada junto a fundos de investimentos, fundos e clubes de pensão, entidades administradoras de recursos de terceiros registradas na CVM, entidades autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil, condomínios destinados à aplicação em carteira de títulos e valores mobiliários registrados na CVM e/ou na BOVESPA, seguradoras, entidades de previdência complementar e de capitalização, Clubes de Investimento, investidores institucionais ou qualificados conforme definidos no artigo 99 da Instrução CVM n.º 302, de 05 de maio de 1999, e investidores residentes no exterior que invistam no Brasil segundo as normas da Resolução n.º 2.689, de 26 de janeiro de 2000, do Conselho Monetário Nacional e da Instrução CVM n.º 325, de 27 de janeiro de 2000 ("Investidores Institucionais").

Cronograma da Oferta Brasileira

Encontra-se abaixo um cronograma das etapas da Oferta Brasileira, informando seus principais eventos a partir da publicação do Aviso ao Mercado:

Ordem dos Eventos	Evento	Data de Ocorrência/ Data Prevista ⁽¹⁾
1	• Publicação do Aviso ao Mercado	• 02 de junho de 2004
	• Disponibilização do Prospecto Preliminar	• 02 de junho de 2004
2	• Início do <i>Roadshow</i>	• 02 de junho de 2004
3	• Início do Período de Reserva	• 09 de junho de 2004
	• Início de Procedimento de <i>Bookbuilding</i>	• 09 de junho de 2004
4	• Encerramento do Período de Reserva para Pessoas Vinculadas à Oferta	• 15 de junho de 2004
5	• Encerramento do Período de Reserva para Pessoas Não Vinculadas à Oferta	• 21 de junho de 2004
6	• Encerramento do <i>Roadshow</i>	• 23 de junho de 2004
7	• Encerramento do Procedimento de <i>Bookbuilding</i>	• 23 de junho de 2004
	• Fixação do Preço da Oferta por Ação	• 23 de junho de 2004
8	• Assinatura do Contrato de Distribuição e do <i>Underwriting Agreement</i>	• 23 de junho de 2004
9	• Registro da Oferta	• 24 de junho de 2004
	• Publicação do Anúncio de Início	• 24 de junho de 2004
	• Início do Prazo para o Exercício da Opção de Ações Adicionais	• 24 de junho de 2004
	• Início da Negociação das ADSs em NYSE	• 24 de junho de 2004
	• Início da Negociação das Ações Preferenciais na BOVESPA	• 24 de junho de 2004
10	• Data de Liquidação da Oferta	• 29 de junho de 2004
11	• Fim do Prazo para o Exercício da Opção de Ações Adicionais	• 29 de julho de 2004
12	• Publicação do Anúncio de Encerramento	• 04 de agosto de 2004

⁽¹⁾ Todas as datas previstas são meramente indicativas e estão sujeitas a alterações e adiamentos.

Procedimentos da Oferta Brasileira

Após a concessão do competente registro pela CVM, a distribuição pública das Ações da Oferta Brasileira será efetuada pelas Instituições Participantes da Oferta Brasileira, sob regime de garantia firme de subscrição/aquisição, não-solidária, em mercado de balcão não-organizado, nos termos previstos no artigo 21 da Instrução CVM 400, observado o disposto abaixo.

Foi concedido aos Investidores Não-Institucionais e aos Clubes de Investimento o prazo de 08 (oito) dias úteis, iniciado em 09 de junho de 2004 e encerrado em 21 de junho de 2004 ("Período de Reserva"), para a realização de Pedido de Reserva nas condições descritas abaixo. Os Investidores Não-Institucionais que fossem (i) administradores da Companhia, (ii) controladores ou administradores das Instituições Participantes da Oferta Brasileira, e (iii) outras pessoas vinculadas à Oferta Brasileira, bem como os cônjuges ou companheiros, ascendentes, descendentes e colaterais até o segundo grau de cada uma das pessoas referidas nos itens (i), (ii) ou (iii), bem como os Clubes de Investimento que sejam compostos pelas pessoas mencionadas acima, tiveram que realizar seus Pedidos de Reserva, necessariamente, no período de 09 de junho de 2004 a 15 de junho de 2004, inclusive.

Os Investidores Não-Institucionais e os Clubes de Investimento interessados realizaram os seus Pedidos de Reserva junto às dependências do Unibanco, do Santander, do Banco Safra S.A., ou de qualquer das Corretoras Consorciadas, indicadas no Aviso ao Mercado ("Instituições Habilitadas"). Os Investidores Não-Institucionais e os Clubes de Investimento interessados na efetivação de reservas no decorrer do Período de Reserva foram instruídos a ler cuidadosamente os termos e condições estipulados nos Pedidos de Reserva, especialmente no que diz respeito às condições de depósito e devolução de valores.

Cada Investidor Não-Institucional e/ou Clube de Investimento pôde efetuar Pedido de Reserva junto a uma única Instituição Habilitada. As Instituições Habilitadas foram instruídas a somente atender aos Pedidos de Reserva feitos por investidores titulares de conta corrente bancária ou de conta de investimento nelas aberta ou mantida pelo respectivo investidor.

O montante de até 10% (dez por cento) do total de Ações da Oferta Global será destinado prioritariamente aos Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento que aderirem à Oferta de Varejo. Os Pedidos de Reserva foram realizados nas seguintes condições:

- (a) os Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento interessados realizaram a sua reserva de Ações da Oferta Brasileira, mediante o preenchimento de Pedidos de Reserva, efetivando o depósito integral à vista, em conta indicada pela respectiva Instituição Habilitada, em moeda corrente nacional, do valor do investimento, observado o valor mínimo de investimento de R\$1.000,00 (um mil reais) e o valor máximo de investimento de R\$300.000,00 (trezentos mil reais) por Investidor Não-Institucional e o valor máximo de investimento de R\$1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais) por Clube de Investimento, sendo que não haverá qualquer tipo de remuneração sobre tais valores depositados;
- (b) na Data de Liquidação (conforme definida abaixo) da Oferta Brasileira, a Instituição Habilitada entregará a cada Investidor Não-Institucional ou Clube de Investimento, que com ela tenha realizado Pedido de Reserva, o número de Ações da Oferta Brasileira correspondente à relação entre o valor depositado e o preço de aquisição por Ação da Oferta Brasileira. Caso tal relação resulte em fração de ação, a diferença entre o valor depositado e o valor correspondente ao número inteiro de Ações da Oferta Brasileira será devolvida ao Investidor Não-Institucional ou Clube de Investimento pela respectiva instituição junto à qual tenham realizado Pedido de Reserva, sem juros ou correção monetária, deduzida a quantia relativa à Contribuição Provisória sobre Movimentação ou Transmissão de Valores e de Créditos e Direitos de Natureza Financeira – CPMF (“CPMF”), no prazo de até 3 (três) dias úteis contados da Data de Liquidação (conforme definida abaixo);
- (c) caso a totalidade dos Pedidos de Reserva de Ações da Oferta Brasileira realizados por Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento seja igual ou inferior ao montante de 10% (dez por cento) da totalidade das Ações da Oferta Global, não haverá rateio, sendo todos os Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento que aderirem à Oferta de Varejo integralmente atendidos em todas as suas reservas, conforme indicado no correspondente Pedido de Reserva, e eventuais sobras no lote ofertado aos Investidores Não-Institucionais e aos Clubes de Investimento serão destinadas a Investidores Institucionais, nos termos descritos abaixo;
- (d) caso a totalidade dos Pedidos de Reserva de Ações da Oferta Brasileira realizadas por Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento seja superior ao montante de 10% (dez por cento) da totalidade das Ações da Oferta Global será realizado o rateio proporcional de tais Ações da Oferta Brasileira entre todos os Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento que aderirem à Oferta de Varejo, ou, opcionalmente, a critério dos Coordenadores da Oferta Brasileira e da Companhia, os pedidos excedentes poderão ser total ou parcialmente atendidos, de forma proporcional neste último caso, sendo o eventual saldo não utilizado dos depósitos, deduzida a quantia relativa à CPMF, devolvido aos respectivos Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento, sem juros ou correção monetária, no prazo de até 3 (três) dias úteis a contar da Data de Liquidação (conforme definida abaixo) pela Instituição Habilitada junto a qual respectivo Pedido de Reserva tiver sido realizado;
- (e) na hipótese exclusiva de ser verificada divergência relevante entre as informações constantes do Prospecto Preliminar e deste Prospecto Definitivo que altere substancialmente o risco assumido pelo Investidor Não-Institucional, ou a sua decisão de investimento, a Companhia, os Acionistas Vendedores e o Coordenador Líder farão constar do Anúncio de Início a informação de que o referido Investidor Não-Institucional poderá desistir do Pedido de Reserva após o início do Prazo de Distribuição (conforme definido abaixo). Nesta hipótese, o Investidor Não-Institucional ou o Clube de Investimento deverá informar sua decisão de desistência do Pedido de Reserva à Instituição Habilitada junto a qual o Pedido de Reserva tiver sido realizado em conformidade com os termos e no prazo previsto no respectivo Pedido de Reserva; e
- (f) na hipótese de não haver a conclusão da Oferta Global, ou na hipótese de rescisão do Contrato de Distribuição ou, ainda em qualquer outra hipótese de devolução de Pedido de Reserva em função de expressa previsão legal, os Pedidos de Reserva serão automaticamente cancelados e as Instituições Habilitadas devolverão o valor depositado aos Investidores Não-Institucionais e aos Clubes de Investimento que com eles realizarem Pedido de Reserva, sem juros ou correção monetária, deduzida a quantia relativa à CPMF, no prazo de até 3 (três) dias úteis a contar do cancelamento automático dos Pedidos de Reserva.

As sobras de Ações da Oferta Brasileira, incluindo Ações Preferenciais inicialmente destinadas aos Investidores Não-Institucionais ou Clubes de Investimento durante o Período de Reserva, serão destinadas à distribuição pública junto a Investidores Institucionais, contatados pelos Coordenadores da Oferta Brasileira, não tendo sido admitidas para estes Investidores Institucionais reservas antecipadas e inexistindo valores mínimos ou máximos de investimento.

Caso o número de Ações da Oferta Brasileira objeto de ordens recebidas de Investidores Institucionais durante o procedimento de coleta de intenções de investimento (*bookbuilding*) exceda o total de Ações da Oferta Brasileira remanescentes, após o atendimento dos Pedidos de Reserva, terão prioridade no atendimento de suas respectivas ordens os Investidores Institucionais que, a critério da Companhia e dos Coordenadores da Oferta Brasileira, responsáveis pelo procedimento de coleta de intenções de investimento (*bookbuilding*), melhor atendam o objetivo da Oferta Brasileira de criar uma base diversificada de acionistas formada por Investidores Institucionais com diferentes critérios de avaliação sobre as perspectivas, ao longo do tempo, da Companhia, nosso setor de atuação e a conjuntura macroeconômica brasileira e internacional.

Os Investidores Institucionais deverão realizar a subscrição/aquisição de Ações da Oferta Brasileira mediante o pagamento à vista, em moeda corrente nacional, no ato da subscrição/aquisição.

A data de início da distribuição das Ações Preferenciais na Oferta Global será divulgada mediante a publicação do Anúncio de Início de Distribuição Pública Primária e Secundária de Ações Preferenciais de Emissão da Companhia (o "Anúncio de Início"), em conformidade com o previsto no parágrafo único do artigo 52 da Instrução CVM 400.

O prazo para a distribuição das Ações da Oferta Brasileira é de até 6 (seis) meses, contados a partir da data da publicação do Anúncio de Início ("Prazo de Distribuição"). A liquidação financeira da subscrição/aquisição das Ações da Oferta Brasileira será realizada no prazo de até 3 (três) dias úteis, contados a partir da data da publicação do Anúncio de Início (a "Data de Liquidação").

Caso as Ações Preferenciais objeto da Oferta Brasileira não tenham sido totalmente distribuídas até a Data de Liquidação, os Coordenadores da Oferta Brasileira realizarão a subscrição/aquisição, ao final de tal prazo, do eventual saldo resultante da diferença entre o número de Ações Preferenciais objeto da garantia firme por eles prestada e o número de Ações efetivamente distribuídas, observado o limite da garantia firme de subscrição/aquisição prestada individualmente por cada Coordenador da Oferta Brasileira, pelo preço de emissão/venda acima mencionado, que será também o preço de revenda no caso do exercício da garantia firme e posterior distribuição junto ao público pelos Coordenadores da Oferta Brasileira, observado o Prazo de Distribuição.

O término da Oferta Global e seu resultado serão anunciados mediante a publicação de Anúncio de Encerramento de Distribuição Pública Primária e Secundária de Ações Preferenciais de Emissão da Companhia, em conformidade com o artigo 29 da Instrução CVM 400.

Contrato de Distribuição

O Contrato de Distribuição foi celebrado em 23 de junho de 2004 entre a Companhia, a Gol Transportes Aéreos, os Coordenadores da Oferta Brasileira e os Acionistas Vendedores, tendo como interveniente anuente a CBLIC. De acordo com os termos do Contrato de Distribuição, os Coordenadores da Oferta Brasileira concordaram em distribuir, inicialmente, em regime de garantia firme de subscrição/aquisição, não solidária, a quantidade de Ações Preferenciais indicadas na tabela abaixo:

	<u>Número de Ações</u>
Coordenador Líder	3.886.680
Morgan Stanley	2.776.200
Santander	<u>2.591.120</u>
Total	9.254.000

O Contrato de Distribuição contempla os demais termos e condições da Oferta Brasileira descritos nesta seção.

Em 23 de junho de 2004, também foi celebrado entre a Companhia, a Gol Transportes Aéreos, os Coordenadores da Oferta Internacional e os Acionistas Vendedores, o contrato de distribuição da Oferta Internacional (“*Underwriting Agreement*”), segundo o qual os Coordenadores da Oferta Internacional e outras instituições financeiras participantes da Oferta Internacional prestaram garantia firme, não solidária, de subscrição/aquisição de 23.796.000 Ações Preferenciais, sob a forma de 11.898.000 ADSs. Segue abaixo a quantidade inicial de Ações Preferenciais, sob a forma de ADSs, que cada uma das instituições financeiras participantes da Oferta Internacional se comprometeu a distribuir:

	<u>Número de Ações</u>
Coordenador Global.	12.849.840
Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Incorporated	7.138.800
J.P. Morgan Securities, Inc.....	1.189.800
Raymond James & Associates, Inc.	1.189.800
UBS Securities LLC.....	1.189.800
Santander Investment Securities.....	<u>237.960</u>
Total	23.796.000

O Contrato de Distribuição e o *Underwriting Agreement* estabelecem que a obrigação dos Coordenadores da Oferta Brasileira e instituições financeiras participantes da Oferta Internacional de efetuar o pagamento pelas Ações Preferenciais está sujeita a determinadas condições, como a entrega de pareceres por seus consultores legais. De acordo com o Contrato de Distribuição e o *Underwriting Agreement*, a Companhia se obriga a indenizar os Coordenadores da Oferta Brasileira e instituições financeiras participantes da Oferta Internacional em certas circunstâncias e contra determinadas contingências, inclusive contingências resultantes da aplicação do *Securities Act of 1933*. As Ações Preferenciais serão distribuídas pelas Instituições Participantes da Oferta Brasileira pelo preço de emissão/venda indicado na capa deste Prospecto Definitivo.

Os Coordenadores da Oferta Brasileira e os Coordenadores da Oferta Internacional celebraram em 23 de junho de 2004 o *Intersyndicate Agreement*, dispondo sobre a coordenação de suas atividades. De acordo com os termos do *Intersyndicate Agreement*, os Coordenadores da Oferta Internacional e os Coordenadores da Oferta Brasileira poderão comprar ou vender Ações Preferenciais entre si ou realocar as Ações Preferenciais entre as referidas ofertas.

O fechamento da Oferta Brasileira é condicionado ao fechamento da Oferta Internacional.

Restrições à Negociação de Ações Preferenciais (Lock-up)

Nós, BSSF Air Holdings LLC, nossos conselheiros, diretores (com exceção dos conselheiros e diretores que também são acionistas da Aeroper e da Comporte) e alguns de nossos acionistas concordamos que, a não ser mediante autorização prévia por escrito do Coordenador da Oferta Global, na qualidade de representante dos Coordenadores da Oferta Internacional e dos Coordenadores da Oferta Brasileira, não iremos, no prazo de até 180 dias da data deste Prospecto Definitivo:

- oferecer, empenhar, vender, contratar a venda ou vender qualquer opção de compra, comprar qualquer opção de venda, dar qualquer opção ou direito de compra, emitir *warrant*, emprestar ou dispor ou transferir de qualquer outra forma nossas ações preferenciais ou valores mobiliários conversíveis ou permutáveis por ações preferenciais;
- arquivar qualquer pedido de registro com a CVM ou a SEC relativo a oferta de qualquer de nossas ações preferenciais ou quaisquer valores mobiliários conversíveis ou permutáveis por ações preferenciais; ou
- celebrar qualquer instrumento de *swap* ou outros acordos que transferem a outra pessoa, em todo ou em parte, qualquer dos direitos patrimoniais relativos a nossas ações preferenciais,

independentemente de qualquer das operações acima descritas serem efetivamente liquidadas mediante a entrega de nossas ações preferenciais (inclusive sob a forma de ADSs) ou quaisquer outros valores mobiliários, em dinheiro, ou de outra forma.

A Aeroper e a Comporte, incluindo seus respectivos acionistas, concordaram em observar as restrições acima, ressalvado, entretanto que o prazo do período de restrição, no caso de tais acionistas, será de 365 dias ao invés de 180 dias.

Não obstante o disposto acima, se (a) durante os últimos 17 dias de quaisquer dos períodos de restrição acima mencionados, divulgarmos informações periódicas, conforme exigidas pela Instrução CVM n.º 202, de 06 de dezembro de 1993, ou (b) antes do encerramento de quaisquer dos períodos de restrição acima mencionados, anunciarmos que iremos divulgar informações periódicas, durante o período de 16 dias iniciado no último dia do período de restrição em questão, as restrições acima continuarão em vigor até o encerramento do período de 18 dias iniciado na data de divulgação de informações periódicas.

As restrições acima descritas não se aplicam a:

- a venda das Ações Preferenciais e eventuais Ações Adicionais aos Coordenadores da Oferta Brasileira e aos Coordenadores da Oferta Internacional;
- a emissão de nossas ações preferenciais (inclusive sob a forma de ADSs) mediante o exercício de uma opção ou *warrant*, ou a conversão de um valor mobiliário existente na data deste Prospecto Definitivo, do qual os Coordenadores da Oferta Brasileira e os Coordenadores da Oferta Internacional tenham sido informados por escrito;
- operações realizadas por quaisquer pessoas, exceto nós e os Acionistas Vendedores, relativas a nossas ações preferenciais (inclusive sob a forma de ADSs) ou outros valores mobiliários adquiridos em negociação pública após a conclusão da Oferta Global.

Estabilização do Preço de Ações Preferenciais

As Instituições Participantes da Oferta Brasileira não realizarão operações de estabilização do preço de Ações Preferenciais na Oferta Brasileira. Não obstante, de modo a facilitar a oferta das Ações Preferenciais, o Coordenador da Oferta Global poderá realizar operações fora do Brasil para estabilizar ou manter o preço das Ações Preferenciais, sob a forma de ADSs, objeto da Oferta Internacional, nos termos do *Intersyndicate Agreement*. Especificamente, o Coordenador da Oferta Global poderá oferecer as Ações Adicionais, sob a forma de ADSs, criando posições de venda de nossas ADSs. Adicionalmente, de modo a cobrir excesso de demanda ou estabilizar o preço de nossas ADSs, o Coordenador da Oferta Global poderá vender e/ou comprar nossos ADSs no mercado. As atividades de estabilização de preço dos ADSs serão exercidas ao exclusivo critério do Coordenador da Oferta Global. As atividades de estabilização de preço das Ações Preferenciais, sob a forma de ADSs, negociadas na NYSE, poderão impactar o preço das Ações Preferenciais negociadas na BOVESPA (i) de forma direta, tendo em vista a capacidade que têm certos investidores, tais como investidores residentes no exterior que invistam no Brasil segundo as normas da Resolução n.º 2.689, de 26 de janeiro de 2000, do Conselho Monetário Nacional, e da Instrução CVM n.º 325, de 27 de janeiro de 2000, de adquirir, a seu exclusivo critério, ADSs ou Ações, ou, ainda, converter ADSs em Ações Preferenciais (ou vice-versa), conforme disposto no Contrato de Depósito, celebrado entre a Companhia e a instituição depositária dos ADSs, e (ii), de forma indireta, tendo em vista o fato de que as operações de compra e venda das Ações Preferenciais, sob a forma de ADSs ou não, na BOVESPA ou na NYSE, respectivamente, ocorrem concomitantemente, condicionando o preço das Ações Preferenciais ao preço das Ações Preferenciais sob a forma de ADSs, principalmente em virtude do maior volume de Ações Preferenciais sob a forma de ADSs que será inicialmente negociado na NYSE.

Direitos, Vantagens e Restrições de Ações Preferenciais

As Ações Preferenciais objeto da Oferta Global conferem:

- (a) direito a serem incluídas em oferta pública de aquisição de ações (*tag-along*) em decorrência da alienação de controle da Companhia, a 100% (cem por cento) do preço pago por ação ordinária do bloco de controle;
- (b) direito de prioridade em relação às nossas ações ordinárias, em caso de liquidação da Companhia, no reembolso de capital, sem prêmio; e
- (c) direito ao recebimento de dividendos em igualdade de condições com as ações ordinárias.

As Ações Preferenciais farão jus aos mesmos direitos conferidos aos demais detentores de nossas ações preferenciais, fazendo jus, inclusive, ao recebimento integral de dividendos e demais proventos de qualquer natureza que vierem a ser distribuídos aos acionistas a partir da data de sua subscrição/aquisição, nos termos do previsto na Lei das Sociedades por Ações, conforme modificada, no Regulamento de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa, referente à listagem de nossas ações preferenciais no Nível 2 do segmento especial de listagem de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da BOVESPA, e em nosso Estatuto Social. Nossas ações preferenciais existentes e a serem emitidas não conferem direito à voto, exceto com relação a determinadas matérias. Ver "Descrição do Capital Social".

Admissão à Negociação de Ações Preferenciais

Anteriormente à presente Oferta Global, nossas ações preferenciais não eram negociadas em bolsas de valores ou em mercado de balcão organizado. Nossas ações preferenciais foram admitidas à listagem na BOVESPA sob o símbolo "GOLL4" e na NYSE, na forma de ADSs, sob o símbolo "GOL". **O início de negociação das Ações Preferenciais de emissão da Companhia na BOVESPA e dos ADSs na NYSE foi autorizado e poderá ser realizado a partir de 24 de junho de 2004.** Para maiores informações sobre a negociação de nossas ações preferenciais na BOVESPA, consulte uma sociedade corretora de valores mobiliários autorizada a operar na BOVESPA.

Alteração das Circunstâncias, Revogação ou Modificação

Nós e os Acionistas Vendedores, em conjunto, poderemos requerer que a CVM nos autorize a modificar ou revogar a Oferta Brasileira, caso ocorram alterações posteriores, materiais e inesperadas nas circunstâncias inerentes à Oferta Brasileira existentes na data do pedido de registro de distribuição, que resulte em um aumento relevante nos riscos por nós assumidos. Adicionalmente, nós e os Acionistas Vendedores poderemos modificar, a qualquer tempo, a Oferta Brasileira, a fim de melhorar seus termos e condições para os investidores, conforme disposto no parágrafo 3º do artigo 25 da Instrução CVM 400. Caso o requerimento de modificação nas condições da Oferta Brasileira seja aceito pela CVM, o prazo para distribuição da Oferta Brasileira poderá ser adiado em até 90 (noventa) dias, contados da aprovação do pedido de registro. Se a Oferta Brasileira for cancelada, os atos de aceitação anteriores e posteriores ao cancelamento serão consideradas ineficazes.

A revogação da Oferta Brasileira ou qualquer modificação na Oferta Brasileira será imediatamente divulgada por meio do jornal Gazeta Mercantil, veículo também usado para divulgação do Aviso ao Mercado e do Anúncio de Início, conforme disposto no artigo 27 da Instrução CVM 400 (o "Anúncio de Retificação"). Os investidores que aderiram à Oferta Brasileira antes da publicação do Anúncio de Retificação teriam sido considerados cientes dos termos do Anúncio de Retificação quando, passados 5 (cinco) dias úteis de sua publicação, não revogassem expressamente suas ordens no procedimento de coleta de intenções de investimento (*bookbuilding*) ou Pedidos de Reserva. Nesta hipótese, as Instituições Participantes da Oferta Brasileira presumirão que os investidores pretendem manter a declaração de aceitação.

Em qualquer hipótese a revogação torna ineficazes a Oferta Global e os atos de aceitação anteriores ou posteriores, devendo ser restituídos integralmente aos investidores aceitantes os valores dados em contrapartida às Ações Preferenciais, sem qualquer acréscimo, conforme disposto no artigo 26 da Instrução CVM 400, sendo permitida a dedução do valor relativo à CPMF.

Relacionamento entre a Companhia, os Acionistas Vendedores e os Coordenadores da Oferta Brasileira

Coordenador Líder

O Unibanco mantém relacionamento comercial com a Companhia e a Gol Transportes Aéreos, de acordo com as práticas usuais do mercado financeiro. Nesse sentido, destacamos as seguintes modalidades praticadas: (i) prestação de serviços de contas a pagar e contas a receber; (ii) realização de operações de financiamento de capital de giro e financiamento a vendas; (iii) operações de derivativos; e (iv) realização de operações de garantias internacionais e de comércio exterior.

O Unibanco mantém relacionamento comercial com o Grupo Áurea há mais de dez anos, de acordo com as práticas usuais comerciais do mercado financeiro, destacando o suporte às operações de renovação de frota de suas empresas de ônibus, primordialmente através de linhas de Finame – BNDES.

Em 1997, o Unibanco - União de Bancos Brasileiros S.A. e a American International Group, Inc. ("AIG") criaram o Grupo Segurador Unibanco AIG, composto pela Unibanco AIG Seguros S.A., Unibanco AIG Previdência S.A., AIG Brasil Cia. de Seguros, Unibanco AIG Saúde Seguradora S.A. e Unibanco AIG Warrant Ltda. Nesta aliança societária, Unibanco e AIG participam, cada um, com aproximadamente 50%. Desde 2001, a Unibanco Seguros e a AIG Brasil operam no mercado sob uma única marca, a Unibanco AIG Seguros e Previdência. A AIG detém participação indireta no capital social da Companhia, por meio de sua subsidiária indireta BSSF Air Holdings LLC.

Coordenador da Oferta Global

O Coordenador da Oferta Global mantém relacionamento comercial com a Companhia, com a Gol Transportes Aéreos e com entidades relacionadas a BBSF Air Holdings LLC, de acordo com as práticas usuais do mercado financeiro, incluindo serviços de consultoria financeira. Nesse sentido, o Coordenador da Oferta Global e entidades de seu grupo realizam operações de financiamento a, e investimentos não relevantes em, entidades relacionadas ao controlador da BBSF Air Holdings LLC, além de operações envolvendo instrumentos derivativos com a Companhia e a Gol Transportes Aéreos. O Coordenador da Oferta Global, no curso normal de suas atividades envolvendo a negociação de valores mobiliários e a prestação de serviços de consultoria financeira, poderá, ainda, por si ou por suas afiliadas, vir a adquirir no futuro, por conta própria e/ou de terceiros, valores mobiliários de emissão da Companhia ou vir a prestar serviços de consultoria financeira à Companhia ou à Gol Transportes Aéreos.

Santander

O Santander mantém um relacionamento de banco comercial com a Companhia e a Gol Transportes Aéreos. Em 31 de março de 2004, a Gol Transportes Aéreos mantém com o Santander operações de financiamento através de linha de capital de giro.

Instituição Financeira Depositária das Ações Preferenciais

A instituição financeira contratada para prestação de serviços de custódia, escrituração e transferência das Ações Preferenciais é o Banco Itaú S.A.

Instituição Financeira Depositária dos ADSs

A instituição financeira depositária dos ADSs é *The Bank of New York*.

Instituição Financeira Custodiante das Ações Preferenciais Subjacentes aos ADSs

A instituição financeira custodiante das Ações Preferenciais subjacentes aos ADSs é o Banco Itaú S.A.

INFORMAÇÕES ADICIONAIS

A Companhia obteve o registro de companhia aberta junto à CVM em 09 de junho de 2004, sob o código 01956-9. Os Acionistas Vendedores declaram que não possuem qualquer informação relevante sobre a Companhia que não seja de conhecimento público.

Os Coordenadores da Oferta Brasileira recomendam aos investidores, antes de tomar qualquer decisão de investimento relativa à Oferta Brasileira, a consulta a este Prospecto, que estará à disposição dos interessados a partir de 24 de junho de 2004 no site da Companhia e dos Coordenadores da Oferta Brasileira na Internet e, posteriormente, nos endereços das Instituições Participantes da Oferta Brasileira mencionadas abaixo. A leitura deste Prospecto possibilita aos investidores uma análise detalhada dos termos e condições da Oferta Global e, mais especificamente, da Oferta Brasileira, e dos riscos a elas inerentes.

Cópias do Contrato de Distribuição e demais documentos da Oferta Global, bem como quaisquer outras informações ou esclarecimentos sobre a Companhia e sobre a Oferta Brasileira poderão ser obtidas junto aos Coordenadores da Oferta Brasileira. Para a obtenção de maiores informações sobre a Oferta de Varejo, os investidores interessados deverão contatar o Coordenador Líder ou o Santander, e para a obtenção de maiores informações sobre a Oferta Institucional, os investidores interessados deverão contatar quaisquer dos Coordenadores da Oferta Brasileira. Outras informações e esclarecimentos também poderão ser obtidos junto às Instituições Participantes da Oferta Brasileira, conforme indicado abaixo:

Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A.
Av. Eusébio Matoso, n.º 891, 18º andar
05423-901, São Paulo, SP
tel (0xx11) 3097-4905

Banco Morgan Stanley Dean Witter S.A.
Av. Juscelino Kubitschek, n.º 50, 8º andar
04543-000, São Paulo, SP
tel (0xx11) 3048-6000

Banco Santander Brasil S.A.
Rua Amador Bueno, n.º 474, Bloco C, 3º andar
04752-000, São Paulo, SP
tel (0xx11) 5538-8379

Coordenadores Contratados

Banco Bradesco S.A.
Av. Paulista, n.º 1.430, 3º andar
01310-917, São Paulo, SP
tel (0xx11) 2178-4800

Banco Itaú S.A.
Praça Alfredo Egydio de Souza Aranha, n.º 100, Torre Itaúsa
04344-902, São Paulo, SP
tel (0xx11) 5029-2482

Banco Merrill Lynch de Investimentos S.A.
Av. Paulista, n.º 37, 4º andar
01311-902, São Paulo, SP
tel (0xx11) 3175-4000

Banco Safra S.A.
Av. Paulista, n.º 2.100, 19º andar
01310-930, São Paulo, SP
tel (0xx11) 3175-8489/7297

Corretoras Consorciadas

Dependências das Corretoras Consorciadas indicadas no Aviso ao Mercado.

DECLARAÇÃO DA COMPANHIA, DOS ACIONISTAS VENDEDORES E DO COORDENADOR LÍDER

Considerando que:

- (a) consultores legais foram constituídos por nós, os Acionistas Vendedores, e o Coordenador Líder para nos auxiliar na implementação da Oferta Global;
- (b) para tanto, foi efetuada *due diligence* em nossa companhia e na Gol Transportes Aéreos, no período de 21 de janeiro a 23 de junho de 2004;
- (c) foram por nós disponibilizados os documentos que consideramos materialmente relevantes para a Oferta Global;
- (d) além dos documentos acima mencionados, nos foram solicitados documentos e informações adicionais; e
- (e) conforme por nós informados, foram disponibilizados, para análise do Coordenador Líder e seus consultores legais, todos os documentos, bem como foram prestadas todas as informações considerados relevantes sobre os negócios da Companhia e da Gol Transportes Aéreos, para permitir aos investidores a tomada de decisão fundamentada sobre a Oferta Global,

nós, os Acionistas Vendedores e o Coordenador Líder declaramos que:

- (i) o Prospecto contém as informações relevantes necessárias ao conhecimento pelos investidores da Oferta Brasileira, dos valores mobiliários a serem ofertados, da Companhia e da Gol Transportes Aéreos, suas atividades, situação econômico-financeira, os riscos inerentes à sua atividade e quaisquer outras informações relevantes; e
- (ii) o Prospecto foi elaborado de acordo com as normas pertinentes, incluindo, mas não se limitando à Instrução CVM 400.

INFORMAÇÕES SOBRE A COMPANHIA, COORDENADORES, CONSULTORES E AUDITORES

Identificação da Companhia	Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A., sociedade por ações inscrita no CNPJ/MF sob n.º 06.164.253/0001-87, com seus atos constitutivos arquivados na Junta Comercial do Estado de São Paulo – JUCESP sob NIRE 35.300.324.441.
Sede da Companhia	A sede da Companhia está localizada na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Tamoios, n.º 246.
Diretoria de Relações com Investidores	A Diretoria de Relações com Investidores da Companhia está localizada na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Tamoios, n.º 246. O responsável por esta Diretoria é o Sr. Richard F. Lark Jr.. O telefone do departamento de acionistas da Companhia é (0xx11) 5033-4393, o fac-símile é (0xx11) 5033-4224 e o endereço eletrônico é ri@golnaweb.com.br .
Auditores Independentes	Ernst & Young - Auditores Independentes S.S., com endereço na Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, 1830, Torre II, 6º andar, 04543-900, São Paulo/SP. O telefone dos Auditores Independentes é (0xx11) 3523-5200.
Acionista Controladora	Aeropar Participações S.A.
Títulos e Valores Mobiliários Emitidos	A Companhia foi registrada na BOVESPA e suas ações preferenciais foram admitidas à negociação sob o código "GOLL4", observando-se que a Companhia integra o Nível 2 de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da BOVESPA. Para maiores informações sobre os valores mobiliários emitidos, veja Seção "Informações sobre os Títulos e Valores Mobiliários Emitidos".
Jornais nos quais Divulga Informações	As informações referentes à Companhia são divulgadas no Diário Oficial do Estado de São Paulo e no jornal Gazeta Mercantil.
Site na Internet	www.voegol.com.br . As informações contidas em nosso site na Internet não fazem parte deste Prospecto.
Coordenador Líder	O Coordenador Líder da Oferta Brasileira é Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A., com endereço na Av. Eusébio Matoso, n.º 891, 05423-901, São Paulo, SP. O telefone é (0xx11) 3097-4905 e o site na Internet é www.unibanco.com.br
Demais Coordenadores	Banco Morgan Stanley Dean Witter S.A., com endereço na Av. Juscelino Kubitschek, n.º 50, 8º andar, 04543-000, São Paulo, SP. O telefone de Morgan Stanley é (0xx11) 3048-6000. Banco Santander Brasil S.A., com endereço na Rua Amador Bueno, n.º 474, 04752-005, São Paulo, SP. O telefone do Santander é (0xx11) 5538-8379 e o site na Internet é www.santander.com.br .

Consultores Legais da Companhia

Os consultores legais da Companhia para Direito Brasileiro são os advogados do escritório Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr. e Quiroga Advogados, com endereço na Avenida Paulista, 1.499, 20º andar São Paulo, SP. O telefone é (0xx11) 3147-7600. Os consultores legais da Companhia para direito norte-americano são os advogados do escritório Shearman & Sterling LLP, com endereço em 599 Lexington Avenue, Nova Iorque, Nova Iorque, Estados Unidos da América. O telefone é (00xx1) 212-848-4000.

Consultores Legais dos Coordenadores

Os consultores legais dos Coordenadores da Oferta Brasileira para direito brasileiro são os advogados do escritório Machado, Meyer, Sendacz e Opice Advogados, com endereço na Rua da Consolação, 247, 4º andar, São Paulo, SP. O telefone é (0xx11) 3150-7000. Os consultores legais da Coordenadores da Oferta Brasileira para direito norte-americano são os advogados do escritório Cleary, Gottlieb, Steen & Hamilton, com endereço em 1 Liberty Plaza, Nova Iorque, Nova Iorque, Estados Unidos da América. O telefone é (00xx1) 212-225-2000.

SUMÁRIO DO PROSPECTO

Apresentamos a seguir um resumo das nossas atividades, das nossas informações financeiras e da Oferta Global. O presente sumário não contém todas as informações que o investidor deve considerar antes de investir em nossas Ações Preferenciais. O investidor deve ler todo o Prospecto para uma maior compreensão de nossos negócios e da Oferta Global, incluindo as informações contidas na Seção "Fatores de Risco" e nas nossas demonstrações financeiras e respectivas notas, antes de tomar uma decisão de investimento. Exceto quando o contexto de outra forma exigir, os termos "nós" ou "nossos" referem-se conjuntamente à Gol e à Gol Transportes Aéreos.

A COMPANHIA

VISÃO GERAL DO NEGÓCIO

Somos a única empresa aérea de baixo custo e baixa tarifa (*low cost, low fare*) operando no Brasil, oferecendo serviços aéreos regulares em rotas entre as maiores cidades brasileiras. Buscamos expandir nossos negócios e aumentar nossa lucratividade, estimulando e atendendo à demanda no Brasil por viagens aéreas simplificadas, seguras e a preços acessíveis, voltadas tanto para passageiros em viagens de negócios, como em viagens de lazer, tendo ao mesmo tempo um dos mais baixos custos operacionais na aviação civil internacional.

A primeira empresa a oferecer esse tipo de serviço foi a norte-americana Southwest Airlines, no final dos anos 70, a qual iniciou suas atividades operando uma frota de modelo único de aeronaves com alto índice de utilização. O modelo de gestão da Southwest Airlines incluía a otimização de seus recursos humanos e ativos operacionais e uma estrutura de tarifas simples, com uma única classe de serviço. Este modelo possibilitou à Southwest praticar tarifas que eram consideravelmente inferiores às cobradas pelas companhias americanas tradicionais que estavam em atividade. O modelo de baixo custo e baixa tarifa se beneficiou ainda da crise da aviação civil no início dos anos 90, com o surgimento de uma nova geração de companhias de baixo custo, aproveitando a disponibilidade de aeronaves em ociosidade, de profissionais de aviação experientes e de espaço não utilizado nos aeroportos. Atualmente, o modelo de baixo custo e baixa tarifa está bem difundido na aviação civil internacional.

Transportamos mais de 16 milhões de passageiros desde o início de nossas operações em janeiro de 2001, e, de acordo com o Departamento de Aviação Civil, ou DAC, o órgão público responsável pela regulação da aviação civil brasileira, nossa participação de mercado, baseada em RPK, aumentou de 4,7% em 2001 para 11,8% em 2002, 19,2% em 2003 e 22,5% no primeiro trimestre de 2004.

Atualmente, operamos 22 aeronaves *Boeing 737-700/800 Next Generation*, com uma única classe de serviço, e atendemos a 29 cidades brasileiras. Esperamos operar aproximadamente 69 aeronaves até o final de 2010. Visando a nos assistir no atendimento à demanda por nossos serviços entre 2004 e 2006, planejamos receber até 5 aeronaves *Boeing 737-300* em 2004, mediante contratos de arrendamento mercantil operacional de duração de 2 anos. Contamos com pedidos e opções de compra de até 43 novas aeronaves *Boeing 737-800 Next Generation*. Os pedidos de aeronaves têm entregas previstas para ocorrer entre 2007 e 2009, e as opções de compra são exercíveis para entregas no período entre 2005 e 2010.

Oferecemos aos passageiros no Brasil uma alternativa de transporte a preço acessível que acreditamos ser atrativa em termos de custo-benefício frente às alternativas convencionais de transporte aéreo e rodoviário. Temos uma base diversificada de passageiros, que vão desde passageiros em viagens de negócios em grandes centros urbanos no Sudeste do Brasil, como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, até passageiros em viagens de lazer com destino a cidades localizadas por todo o País. Avaliamos cuidadosamente as oportunidades de continuarmos o crescimento de nossos negócios, através do aumento da frequência de nossos vôos para os atuais mercados de alta demanda, e do acréscimo de novas rotas para regiões brasileiras não atendidas adequadamente. Também estudamos oportunidades para oferecer serviços em rotas para outros centros de tráfego intenso em países da América do Sul.

Nossa ênfase em controlar custos operacionais e gerenciar rendimentos nos proporciona flexibilidade para fixar nossas tarifas de forma a atingir um equilíbrio entre as taxas de ocupação e *yield* que acreditamos nos proporcionar maior lucratividade. Mesmo durante um período de diminuição do tráfego de passageiros no Brasil devido à desaceleração do crescimento econômico interno, registramos receitas operacionais líquidas de R\$1.400,6 milhões e um lucro líquido de R\$113,0 milhões em 2003, devido, principalmente, a um CASK aproximadamente 25% inferior ao de nossos concorrentes nacionais, de acordo com dados coletados junto ao DAC. Durante o trimestre encerrado em 31 de março de 2004, registramos receitas operacionais líquidas de R\$433,1 milhões e um lucro líquido de R\$67,9 milhões.

Nosso modelo operacional é baseado em uma variação da estratégia "ponto-a-ponto" usada por outras companhias aéreas de baixo custo bem-sucedidas internacionalmente. Em mercados altamente competitivos, tal qual o de passageiros usuários da rota interligando São Paulo e Rio de Janeiro, operamos vôos diretos a baixas tarifas. Em nossos outros mercados, nossas aeronaves fazem múltiplas escalas interligando destinos diversos, o que atrai passageiros que preferem pagar tarifas menores mesmo que isso signifique fazer uma ou mais escalas antes de seu destino final.

Por meio da oferta de baixas tarifas e da prestação de serviços confiáveis, alcançamos uma taxa de ocupação de 72% no primeiro trimestre de 2004. Alcançamos uma taxa de ocupação média de 64% ao longo de 2003, comparado com uma taxa de ocupação média de 59% de nossos principais concorrentes em vôos domésticos durante o mesmo período, de acordo com dados coletados junto ao DAC. Durante este período, mantivemos altos padrões de eficiência operacional e satisfação dos passageiros, completando 97% de nossos vôos agendados com um índice de pontualidade de 96% dos vôos. No primeiro trimestre de 2004, completamos 99% dos vôos agendados, com um índice de pontualidade de 95%.

NOSSAS VANTAGENS COMPETITIVAS

Nossas principais vantagens competitivas são:

Manutenção de baixos custos operacionais. Acreditamos que nosso custo operacional por ASK para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2003, de R\$0,155, quando ajustado pela média de quilômetros percorridos por vôo, tenha sido mais baixo do que os custos incorridos por muitas das companhias aéreas de baixo custo mais lucrativas do mundo, sendo que foi, em média, aproximadamente 25% inferior aos custos das companhias aéreas tradicionais brasileiras, de acordo com dados coletados junto ao DAC. Nosso custo operacional por ASK durante o trimestre encerrado em 31 de março de 2004 foi de R\$0,158.

Nossos baixos custos operacionais são o resultado de uma série de medidas que tomamos para incrementar a eficiência operacional, dentre as quais:

- *Utilização eficiente de aeronaves.* Durante o trimestre encerrado em 31 de março de 2004, nossas aeronaves voaram em média 13,5 horas por dia. Em 2003, a média diária foi de 12,8 horas, a maior taxa de utilização de aeronaves na aviação civil brasileira, de acordo com os dados do DAC, e uma das mais altas taxas em âmbito mundial, de acordo com relatórios públicos de companhias aéreas internacionais. O uso eficiente de nossas aeronaves nos possibilitou distribuir os custos operacionais fixos por um número maior de vôos e ASK. Também operamos serviços de carga para gerar receitas adicionais.
- *Operação de frota homogênea.* Atualmente, operamos uma frota composta de aviões de modelos similares, sendo 22 aeronaves Boeing 737-700/800 *Next Generation*. Planejamos adicionar até cinco novas aeronaves Boeing 737-300 em 2004, mediante contratos de arrendamento mercantil operacional de duração de 2 anos, a fim de atender à demanda por nossos serviços no curto prazo. Contamos com pedidos e opções de compra de até 43 novas aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation*. Os pedidos de aeronaves têm entregas previstas para ocorrer entre 2007 e 2009, e as opções de compra são exercíveis para entregas no período entre 2005 e 2010.
- *Capacidade de nos aproveitarmos de alternativas de terceirização competitivas.* Em determinados aeroportos contratamos em bases competitivas empresas prestadoras de serviços terceirizados de apoio aeroportuário em solo aos passageiros, aeronaves, e manuseio de bagagens. Também terceirizamos serviços de *call center* e outros serviços que entendemos serem prestados de forma mais eficiente por terceiros.
- *Alta proporção de vendas por meio de nosso site na Internet.* Estimulamos os nossos clientes e as agências de viagens a adquirirem assentos em nossos vôos por meio de nosso *site* na Internet, visando a manter baixos nossos custos de distribuição. No ano de 2003, aproximadamente 58% de nossas vendas foram feitas por meio de nosso *site* na Internet diretamente para nossos clientes e para agências de viagens. Durante o trimestre encerrado em 31 de março de 2004, 71% de nossas vendas foram feitas por meio da Internet diretamente para nossos clientes e para agências de viagens. Acreditamos que este seja um dos maiores índices de vendas feitas por meio da Internet na aviação civil internacional.
- *Adoção das melhores práticas de outras companhias aéreas de baixo custo.* Nosso sistema de reservas é o mesmo sistema utilizado por outras companhias aéreas de baixo custo bem sucedidas ao redor do mundo. Coerente com a estratégia adotada por estas companhias aéreas, simplificamos nossos serviços visando a manter baixos custos operacionais. Não temos programa de fidelização ou salas de espera com serviços diferenciados nos aeroportos e oferecemos apenas lanches leves e bebidas em nossos vôos. Proporcionamos vendas de passagens sem emissão física de bilhetes, além de *check-in* e determinação de assentos por meio eletrônico.

Oferta de baixas tarifas aos clientes. Acreditamos que, por meio de serviços de alta qualidade a baixas tarifas, proporcionamos a alternativa de melhor custo-benefício aos mercados em que atuamos. Nossas tarifas médias são mais baixas do que a tarifa média das companhias aéreas tradicionais brasileiras. Ao combinarmos baixas tarifas com serviços simplificados e confiáveis, tratando os passageiros igualmente em vôos com uma única classe de serviço, conseguimos aumentar nossa participação de mercado e a fidelização de nossos passageiros, além de atrair um novo grupo de passageiros em nossas áreas de atuação.

Uma das frotas mais novas do setor. Nossa frota atual de 22 aeronaves *Boeing 737-700/800 Next Generation* tem uma idade média de 2,8 anos, o que acreditamos fazer com que seja a mais nova frota da América do Sul e uma das mais novas na aviação civil internacional. Acreditamos que os pedidos e as opções que possuímos para a entrega de até 43 novas aeronaves *Boeing 737-800 Next Generation* nos ajudarão a manter a vantagem competitiva de uma frota nova. Nossa frota apresenta um alto nível de confiabilidade operacional e nos permite consolidar a imagem de uma companhia aérea que proporciona viagens confortáveis, pontuais, modernas e seguras.

Uma marca forte, amplamente reconhecida por nossos clientes. Acreditamos que a marca GOL tornou-se sinônimo de inovação e de boa relação custo-benefício no mercado doméstico de aviação civil brasileira. Entendemos que nossos clientes identificam os serviços que oferecemos como sendo acessíveis, adequados e confiáveis, e que nosso estilo moderno e simplificado na prestação de serviços de transporte aéreo nos distingue na aviação civil brasileira. Uma pesquisa de opinião realizada por Omni Marketing, uma empresa independente de pesquisa de mercado, em setembro de 2003, indicou que mais de nove entre dez passageiros que transportamos recomendariam nossos serviços a terceiros, voariam conosco novamente e consideram nossa concepção de transporte aéreo como sendo inovadora.

Situação financeira sólida. Uma de nossas prioridades é de manter uma posição financeira sólida, com saldos de caixa significativos e baixa alavancagem financeira. Em 31 de março de 2004, registramos R\$191,6 milhões em disponibilidades de curto prazo e R\$216,9 milhões em contas a receber, representando um total de R\$408,5 milhões. Em 31 de março de 2004, registramos um índice de alavancagem financeira de 15,5%.

Profissionais motivados e uma equipe administrativa experiente. Contamos com profissionais altamente motivados, que trazem um novo ânimo para as viagens aéreas e um compromisso com altos padrões de qualidade, confiabilidade e conveniência de serviço, fator que nos distingue no setor. Investimos tempo e recursos significativos para desenvolver as melhores práticas de treinamento, selecionando pessoas para integrar nossa equipe que compartilhem do foco em engenhosidade e aperfeiçoamento contínuo. Nossos principais executivos têm, em média, 20 anos de experiência no setor de transporte de passageiros e essa experiência tem nos ajudado a desenvolver os elementos mais importantes de nosso modelo de negócio de baixo custo.

NOSSA ESTRATÉGIA

Visando a manter o crescimento de nossos negócios e aumentar nossa lucratividade e eficiência, nossa estratégia será a de continuar a oferecer um serviço de transporte aéreo simplificado, com baixas tarifas, observando padrões de alta qualidade e baixos custos operacionais e sempre buscando maneiras de fazer com que nossas operações se tornem mais eficientes. Continuaremos a avaliar oportunidades de expansão de nossas operações por meio da inclusão de vôos nas rotas em que já operamos e de novas rotas domésticas onde exista suficiente potencial de mercado, e da expansão de nossos negócios para centros de tráfego intenso em outros países sul-americanos.

Os elementos básicos de nossa estratégia são os seguintes:

Expandir nossa base de clientes por meio da oferta de serviços em rotas com alta demanda e em rotas pouco atendidas. Ao planejarmos a expansão de nossos negócios, continuaremos selecionando nossas rotas e estabelecendo a frequência de nossos serviços com base na quantidade e no tipo de demanda nas regiões que atendemos. Esperamos aumentar nossa participação no segmento de viagens de negócios entre empresas de médio porte, que compreende uma base crescente de passageiros a qual tende a ser mais sensível a preços. A fim de alcançar este objetivo, estaremos monitorando cuidadosamente as rotas e as frequências de vôo que melhor servem às necessidades destes passageiros e aumentando os esforços de *marketing* direcionados a este segmento. Também é nosso objetivo estimular a demanda e aumentar nossa participação no segmento de mercado de viagens de lazer.

Continuar reduzindo nossos custos operacionais. Continuar a reduzir nossos custos operacionais por ASK é uma das chaves para aumentar nossa lucratividade. Pretendemos nos manter como uma das companhias aéreas com custos operacionais mais baixos em âmbito mundial. Até o presente, trabalhamos para atingir este objetivo, tendo formado uma frota homogênea de aeronaves que é capaz de proporcionar uma alta taxa de utilização, de forma segura e confiável, incorrer em baixos custos de manutenção e utilizar eficientemente o combustível. Também estamos trabalhando para atingir este objetivo por meio da utilização eficiente de nossas aeronaves, concentrando nossos esforços na redução do tempo de escala de nossas aeronaves nos terminais aeroportuários e do aumento do número de vôos diários por aeronave. Acreditamos que a adição de novas aeronaves a nossa frota permitirá uma redução adicional de nossos custos operacionais por ASK.

Manter uma oferta de serviços simplificados e convenientes ao cliente. Acreditamos que nossos clientes entendem que proporcionamos um serviço com uma boa relação custo-benefício e que temos estimulado mudanças na aviação civil brasileira. Além da oferta de baixas tarifas, nosso objetivo é tornar a viagem aérea uma experiência mais simples e conveniente. Atingimos amplamente esse objetivo por meio da eliminação de serviços adicionais e bom senso na aplicação de tecnologia, inclusive na ênfase no procedimento de reservas pela Internet. Oferecemos aos clientes uma única classe de serviço, assentos marcados e não vendemos passagens acima da capacidade de cada aeronave (*overbooking*). Continuaremos a buscar alternativas para fazer da marca "GOL" sinônimo de simplicidade e conveniência para nossos passageiros.

Estimular a demanda oferecendo baixas tarifas. Nossa ampla oferta de serviços de qualidade com baixas tarifas busca estimular a demanda, particularmente de passageiros em viagens de lazer e de negócios, que são sensíveis ao preço da passagem, os quais, na ausência de nossos serviços, teriam que utilizar outros meios de transporte ou não viajariam. Também continuaremos oferecendo formas de pagamento flexíveis, como pagamentos parcelados mensalmente.

VISÃO GERAL DO SETOR

A maioria dos serviços de transporte de passageiros de longa distância dentro do Brasil é fornecida por companhias interestaduais de transporte rodoviário. Em 2002, a aviação civil doméstica brasileira transportou mais de 30 milhões de passageiros. Para fins de comparação, as companhias de transporte rodoviário interestadual transportaram mais de 130 milhões de passageiros em 2000 (o último dado disponível), de acordo com o Departamento de Transportes Rodoviários. O Brasil não possui serviços significativos de transporte ferroviário interestadual de passageiros.

O setor de viagens de negócios é o maior componente da demanda de viagens aéreas no Brasil e o mais lucrativo do mercado. De acordo com o DAC, as viagens de negócios representam aproximadamente 70% do total da demanda no Brasil para vôos aéreos domésticos, o que acreditamos ser significativamente maior do que a proporção de viagens de negócios domésticas na aviação civil internacional.

De acordo com dados coletados junto ao DAC, os vôos entre São Paulo e Rio de Janeiro, em conjunto com os vôos entre Brasília e São Paulo, responderam por 6,8% de todos os passageiros transportados em vôos domésticos no Brasil, tanto em 2001, como em 2002. As dez principais rotas entre pares de cidades responderam por 15,9% e 16,5% de todos os passageiros transportados em vôos domésticos no Brasil em 2001 e 2002, respectivamente, enquanto os dez aeroportos de maior tráfego representaram 72,8% e 73,8% do movimento total de passageiros domésticos em termos de embarques e desembarques em 2001 e 2002, respectivamente.

A aviação civil doméstica brasileira é atualmente atendida, principalmente, pela Gol e pelas três companhias aéreas tradicionais, Varig, TAM e VASP. Em 2003, a Gol e estas três companhias aéreas foram responsáveis por mais de 98% do mercado de rotas domésticas regulares, baseado em RPK. Em 2003, a Varig e a TAM iniciaram negociações a respeito de uma possível fusão, e têm operado com base em um acordo temporário de compartilhamento operacional (*code-sharing*). Veja "Visão Geral do Setor".

Tendo em vista que o transporte aéreo tradicionalmente esteve acessível apenas para as camadas sociais de alta renda da população brasileira, entendemos que nosso modelo de negócio de baixo custo e baixa tarifa tem o potencial de aumentar significativamente a utilização do transporte aéreo. De acordo com o DAC, ocorreram cerca de 30 milhões de embarques no Brasil em 2002, entre uma população que, conforme os dados do IBGE, totaliza aproximadamente 175 milhões de pessoas. A título de comparação, os Estados Unidos, com uma população total de aproximadamente 293 milhões de pessoas, de acordo com o censo populacional norte-americano mais recente, registrou mais de 700 milhões de passageiros embarcados em 2002, de acordo com o Departamento de Transporte dos Estados Unidos da América.

De 1997 a 2003, a taxa anual de crescimento de tráfego aéreo de passageiros, em termos de RPK, foi de 5,9%, em comparação à taxa anual de crescimento de capacidade disponível, em termos de ASK, de 5,0%. As taxas de ocupação permaneceram relativamente estáveis no mesmo período, com uma taxa média de ocupação de 58%. O quadro abaixo ilustra o tráfego doméstico de passageiros da aviação civil brasileira e capacidade disponível para os períodos indicados:

(em milhões, exceto percentuais)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	1.º trim. 2003	1.º trim. 2004
RPK	17.824	22.539	22.204	24.284	26.296	26.784	25.125	6.267	6.703
Variação de RPK	8,7%	26,5%	-1,5%	9,4%	8,3%	1,9%	-6,2%	-5,8%	7,0%
ASK	31.146	38.121	40.323	41.436	45.008	47.116	41.885	11.113	10.744
Variação de ASK	7,5%	22,4%	5,8%	2,8%	8,6%	4,7%	-11,2%	-1,0%	-3,3%
Taxa de Ocupação	57,2%	59,1%	55,1%	58,6%	58,4%	56,8%	60,0%	56,4%	62,4%

Fonte: DAC

Historicamente, o crescimento da receita da aviação civil doméstica tem geralmente ultrapassado o crescimento do PIB. De 1997 a 2002, a receita da aviação civil doméstica brasileira cresceu 7,1% em termos reais, enquanto a taxa real de crescimento anual do PIB foi de 1,7%, conforme dados do DAC e do BACEN.

Cenário Econômico Brasileiro

A nova administração federal manteve a consistência na política econômica, priorizando a responsabilidade fiscal. Em 2003, o real valorizou-se 18,2% em relação ao dólar, fechando em R\$2,8892 por US\$1,00, em 31 de dezembro de 2003, e a inflação anual registrada pelo IGP-M diminuiu para 8,7%. Embora o PIB brasileiro tenha diminuído 0,2% em termos reais durante 2003, a economia brasileira mostrou sinais de recuperação no último trimestre de 2003 e no primeiro trimestre de 2004, crescendo a uma taxa real de aproximadamente 1,5% em relação ao terceiro trimestre de 2003 e 1,6% em relação ao quarto trimestre de 2003, respectivamente. O Brasil atingiu um superávit primário de 4,37% em 2003, o qual superou a meta estabelecida pelo Fundo Monetário Internacional, de 4,25% do PIB, nos termos do acordo vigente firmado com o país.

A inflação durante o primeiro trimestre de 2004, conforme medida pelo IGP-M, foi de 2,7%. As metas de inflação estipuladas pelo Banco Central para 2004 e 2005 são de 5,5% e 4,5%, respectivamente, com uma variação positiva ou negativa de 2,5%. O real desvalorizou-se em relação ao dólar em 0,7% durante o trimestre encerrado em 31 de março de 2004. Em 23 de junho de 2004, a taxa de câmbio do real em relação ao dólar foi de R\$3,1258.

* * * * *

A Companhia foi constituída em 12 de março de 2004 sob a forma de sociedade por ações, com prazo indeterminado de duração. Os únicos ativos da Companhia são, além de disponibilidades de caixa, as ações ordinárias e preferenciais de emissão da Gol Transportes Aéreos. A Companhia detém todas as ações ordinárias e preferenciais de emissão da Gol Transportes Aéreos, com exceção de 5 ações ordinárias e 3 ações preferenciais Classe B, as quais são detidas pelos membros do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos, para fins de elegibilidade.

Nosso escritório principal fica na Rua Tamoios, nº 246, Jardim Aeroporto, 04630-000, São Paulo, SP, Brasil, e nosso número de telefone geral é (11) 5033-4200. O número de telefone de nosso departamento de acionistas é (11) 5033-4393. O número de telefone de nossa central de atendimento para venda de passagens é 0300-789-2121. Nosso *website* é www.voegol.com.br. Informações contidas no nosso *website* não fazem parte deste Prospecto.

RESUMO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

A Companhia foi constituída em 12 de março de 2004. Os únicos ativos da Companhia consistem nas ações de emissão da Gol Transportes Aéreos e em disponibilidades de caixa. A Companhia tornou-se a acionista controladora da Gol Transportes Aéreos em 29 de março de 2004. Em tal data, a Companhia recebeu dos antigos acionistas da Gol Transportes Aéreos todas as ações de emissão da Gol Transportes Aéreos, com exceção de 5 ações ordinárias e 3 ações preferenciais Classe B, as quais são detidas pelos membros do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos, para fins de elegibilidade. Em contrapartida, a Companhia emitiu em favor dos antigos acionistas da Gol Transportes Aéreos o número aplicável de ações ordinárias ou ações preferenciais da Companhia. Em decorrência de tal reorganização: (i) 41.499.995 ações ordinárias de emissão da Gol Transportes Aéreos foram conferidas ao nosso capital, para a integralização de 39.088.667 ações ordinárias e 2.411.328 ações preferenciais de emissão da Companhia; (ii) 10.375.000 ações preferenciais Classe A de emissão da Gol Transportes Aéreos foram conferidas ao nosso capital, para a integralização de 10.374.998 ações preferenciais e 2 ações ordinárias de emissão da Companhia; e (iii) 8.408.206 ações preferenciais Classe B de emissão da Gol Transportes Aéreos foram conferidas ao capital da Companhia, para a integralização de 8.408.206 ações preferenciais de emissão da Companhia. Ao final da reorganização, a Companhia passou a controlar a Gol Transportes Aéreos, detendo praticamente todas as ações representativas de seu capital social. A reorganização ocorrida não afetou, de nenhuma forma, nossas atividades e operações. Adicionalmente, o número total de ações ordinárias e ações preferenciais aumentou para 168.793.243 ações, em decorrência de um desdobramento à razão de 2,8 ações para cada ação anteriormente emitida, conforme deliberado em 25 de maio de 2004. Após o desdobramento, o número total de ações ordinárias passou a ser de 109.448.497 e o número total de ações preferenciais passou a ser de 59.344.746 (incluindo 224 ações ordinárias e 56 ações preferenciais da Companhia que foram emitidas quando de sua constituição em 12 de março de 2004). O quadro a seguir apresenta um resumo das nossas informações financeiras consolidadas e outras informações nas datas e para cada período indicado. Nossas informações financeiras consolidadas refletem nossa condição financeira e resultados operacionais como se a Companhia já tivesse sido constituída e já detivesse a totalidade das ações de emissão da Gol Transportes Aéreos a partir de 1º de janeiro de 2001, com exceção de 5 ações ordinárias e 3 ações preferenciais Classe B, as quais são detidas pelos membros do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos, para fins de elegibilidade.

A Gol Transportes Aéreos foi constituída em agosto de 2000 mas apenas iniciou suas operações em janeiro de 2001. Durante o período compreendido entre agosto de 2000 e dezembro de 2000, as atividades da Gol Transportes Aéreos consistiram apenas em atividades relacionadas à preparação para o início das operações, sem ter registrado lucros ou despesas relevantes.

As informações financeiras consolidadas relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001 foram extraídas de nossas demonstrações financeiras consolidadas *pro forma*, auditadas pela Ernst & Young Auditores Independentes S.S., incluídas neste Prospecto. As informações financeiras relativas aos períodos trimestrais encerrados em 31 de março de 2004 e 31 de março de 2003 foram extraídas de nossas demonstrações financeiras consolidadas *pro forma* não auditadas, objeto de revisão pela Ernst & Young Auditores Independentes S.S., incluídas neste Prospecto, as quais, de acordo com nossa administração, refletem a correta apresentação de nossos resultados naqueles períodos. Os resultados operacionais para o período trimestral encerrado em 31 de março de 2004 não são necessariamente indicativos de resultados futuros, tampouco indicam os resultados operacionais esperados para o exercício social a ser encerrado em 31 de dezembro de 2004.

Nossas demonstrações financeiras consolidadas foram elaboradas de acordo com a legislação societária brasileira e as normas e procedimentos emanados pela CVM e pelo DAC.

As informações abaixo devem ser lidas e analisadas em conjunto com as nossas demonstrações financeiras consolidadas, auditadas e não auditadas, e respectivas notas, incluídas na Parte 4 deste Prospecto e com as Seções "Informações Financeiras e Operacionais Selecionadas" e "Análise e Discussão da Administração sobre a Situação Financeira e os Resultados das Operações".

	Trimestre encerrado em 31 de março de		Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2004	2003	2003	2002	2001
	(em milhares de R\$, exceto dados em porcentagem)				
Demonstração de Resultados:					
Receita Operacional Bruta					
Transporte de Passageiros.....	448.495	268.210	1.444.757	684.805	239.838
Transporte de Cargas.....	9.942	6.683	36.516	20.224	6.037
Outros.....	5.446	3.045	16.120	10.543	6.626
Total de Receita Operacional Bruta.....	463.883	277.938	1.497.393	715.572	252.501
Impostos e Contribuições.....	(30.791)	(17.299)	(96.803)	(37.693)	(22.027)
Receita Operacional Líquida.....	433.092	260.639	1.400.590	677.879	230.474
Custo dos Serviços Prestados e Despesas Operacionais:					
Pessoal.....	38.445	26.989	137.638	77.855	33.263
Combustível e lubrificantes.....	102.545	71.454	328.104	131.737	45.769
Arrendamento mercantil de aeronaves.....	47.330	50.799	188.841	130.755	58.816
Arrendamento suplementar.....	24.233	23.840	90.875	68.727	2.784
Seguro de aeronaves.....	5.923	6.016	25.850	23.186	7.556
Material de manutenção e reparo.....	16.287	12.308	42.039	16.160	4.773
Prestação de serviços.....	13.485	10.614	58.710	47.381	18.563
Comerciais e publicidade.....	54.091	39.009	191.280	96.626	35.299
Tarifas de pouso e decolagem.....	13.640	11.191	47.924	32.758	14.602
Depreciação e amortização.....	4.697	2.401	14.527	8.568	3.066
Outros custos e despesas operacionais.....	10.205	9.018	43.276	21.269	718
Total de custos e despesas operacionais.....	330.881	263.639	1.169.064	655.022	225.209
Resultado Bruto.....	102.211	(3.000)	231.526	22.857	5.265
Receitas (despesas) financeiras líquidas.....	859	(9.834)	(61.927)	(17.481)	(10.701)
Lucro (prejuízo) operacional.....	103.070	(12.834)	169.599	5.376	(5.436)
Imposto de renda e contribuição social.....	(35.128)	-	(56.555)	(1.396)	-
Lucro líquido.....	67.942	(12.834)	113.044	3.980	(5.436)
Lucro (prejuízo) por ação (R\$).....	1,13	(0,21)	1,88	0,10	(0,22)
Lucro (prejuízo) <i>pro forma</i> por ação (R\$) ⁽¹⁾	0,40	(0,08)	0,67	0,04	(0,08)

Informações de Balanço:

	Trimestre encerrado em 31 de março de		Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2004	2003	2003	2002	2001
	(em milhares de R\$)				
Disponibilidades.....	191.641	146.291	146.291	9.452	5.156
Contas a receber ⁽²⁾	216.888	240.576	240.576	105.245	51.406
Depósitos em garantia de contratos de arrendamento.....	28.874	28.261	28.261	44.537	27.130
Ativo total.....	606.066	544.519	544.519	259.973	125.445
Endividamento de curto prazo.....	58.512	38.906	38.906	22.800	37.046
Endividamento de longo prazo.....	-	-	-	-	-
Patrimônio líquido.....	318.606	221.477	221.477	40.044	19.564

Outras Informações Financeiras:

	Trimestre encerrado em 31 de março de		Exercício social encerrado em 31 de dezembro		
	2004	2003	2003	2002	2001
	(em milhares de R\$, exceto porcentagens)				
Margem operacional bruta ⁽³⁾	23,6%	(1,2)%	16,5%	3,4%	2,3%
Fluxo de caixa proveniente de (usado em) atividades operacionais.....	32.864	(49.398)	81.096	17.023	(19.213)
Fluxo de caixa usado em investimento	(6.850)	(16.162)	(35.124)	(34.479)	(29.666)
Fluxo de caixa proveniente de financiamento	19.336	78.527	90.867	21.752	53.239
EBITDA ⁽⁴⁾	106.908	(599)	246.053	31.425	8.331
EBITDAR ⁽⁴⁾	178.471	74.040	525.769	230.907	69.931

	Trimestre encerrado em 31 de março de		Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2004	2003	2003	2002	2001

Informações operacionais (não-auditadas):

	Trimestre encerrado em 31 de março de		Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2004	2003	2003	2002	2001
Passageiros pagantes (em milhares).....	2.180	1.571	7.324	4.847	2.085
RPK (em milhões).....	1.506	1.065	4.835	3.156	1.256
ASK (em milhões).....	2.094	1.763	7.527	5.049	2.091
Taxa de ocupação	71,9%	60,4%	64,2%	62,5%	60,1%
Taxa de ocupação <i>break-even</i>	54,9%	61,1%	54,2%	61,3%	60,1%
Taxa de utilização de aeronave (horas por dia).....	13,5	12,7	12,8	12,3	11,1
Tarifa média (R\$).....	204	165	195	140	115
Yield por passageiro por quilômetro (centavos de R\$).....	27,6	23,4	27,7	20,4	17,8
Receita por passageiro por ASK (centavos de R\$).....	19,8	14,1	17,8	12,7	10,7
RASK (centavos de R\$).....	20,7	14,8	18,6	13,4	11,0
CASK (centavos de R\$).....	15,8	15,0	15,5	13,0	10,8
CASK ajustado (centavos de R\$) ⁽⁵⁾	14,6	13,6	14,3	11,6	10,6
Decolagens	20.825	17.418	75.439	52.665	24.727
Distância média de voo (quilômetros).....	670	649	659	628	613
Número médio de aeronaves operacionais no período.....	21,7	20,3	21,6	15,3	7,7
Funcionários efetivos no final do período.....	2.572	2.235	2.453	2.072	1.134
Custo médio de combustível por litro (R\$).....	1,24	1,38	1,17	0,98	0,63
Litros de combustível consumidos (milhares).....	75.520	60.965	264.402	164.008	77.850
Porcentagem de vendas através de Internet no período.....	70,8%	50,3%	57,9%	48,7%	13,2%

⁽¹⁾ O lucro (prejuízo) por ação *pro forma* foi calculado para demonstrar o efeito do desdobramento ocorrido em 25 de maio de 2004.

⁽²⁾ Para administrar a liquidez, levamos em consideração as nossas disponibilidades e contas a receber. As contas a receber consistem principalmente de recebíveis de cartão de crédito decorrentes de passagens aéreas vendidas. Uma vez que propiciamos aos nossos clientes a opção de pagamento em parcelas mensais, existe atualmente um intervalo médio de aproximadamente um mês entre o pagamento de nossos fornecedores e o recebimento dos pagamentos pelos nossos serviços.

⁽³⁾ A margem operacional bruta representa o lucro operacional bruto dividido pela receita operacional líquida.

⁽⁴⁾ O EBITDA representa o lucro líquido adicionado de despesas financeiras líquidas, Imposto de Renda e Contribuição Social (créditos), e depreciação e amortização. O EBITDAR representa o EBITDA somado ao valor dos custos operacionais com arrendamento mercantil de aeronaves e com arrendamento suplementar de aeronaves. O EBITDA e o EBITDAR são apresentados como informações suplementares porque a administração acredita que estes são indicadores financeiros úteis para indicar o desempenho operacional de uma companhia, bem como para comparar nosso desempenho operacional com o de outras companhias aéreas. No entanto, o EBITDA e o EBITDAR não devem ser analisados isoladamente, em substituição ao lucro operacional e ao lucro líquido, determinados conforme as disposições da Lei das Sociedades por Ações. Os investidores também devem notar que a demonstração de EBITDA e EBITDAR pode não ser comparável com indicadores similares usados por outras empresas. A tabela a seguir representa o cálculo efetuado para determinar o EBITDA e o EBITDAR nos períodos especificados.

⁽⁵⁾ O CASK ajustado representa o CASK calculado com base em custos dos serviços prestados e despesas operacionais, deduzidos os custos incorridos em arrendamento suplementar de aeronaves. O CASK ajustado é um indicador mais adequado para a comparação com o CASK registrado por companhias aéreas internacionais de baixo custo que apresentam suas demonstrações financeiras em US GAAP.

	Trimestre encerrado em 31 de março de		Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2004	2003	2003	2002	2001
Cálculo do EBITDA e EBITDAR:					
Lucro (prejuízo) líquido.....	67.942	(12.834)	113.044	3.980	(5.436)
Despesas financeiras líquidas.....	(859)	9.834	61.927	17.481	10.701
Imposto de Renda e Contribuição Social	35.128	-	56.555	1.396	-
Depreciação e amortização	4.697	2.401	14.527	8.568	3.066
EBITDA.....	106.908	(599)	246.053	31.425	8.331
Custos com arrendamento mercantil de aeronaves.....	47.330	50.799	188.841	130.755	58.816
Custos com arrendamento suplementar.....	24.233	23.840	90.875	68.727	2.784
EBITDAR.....	178.471	74.040	525.769	230.907	69.931

ESTRUTURA DA OFERTA GLOBAL

Ações Preferenciais.....	33.050.000 ações preferenciais, sem valor nominal.
Ações Preferenciais oferecidas pelos Acionistas Vendedores.....	14.300.000 ações preferenciais, sem valor nominal.
Ações Preferenciais emitidas pela Companhia.....	18.750.000 ações preferenciais, sem valor nominal.
Oferta Global.....	A Oferta Global consiste da Oferta Internacional e da Oferta Brasileira, a serem realizadas simultaneamente.
Oferta Internacional.....	23.796.000 Ações Preferenciais representadas por 11.898.000 ADSs serão objeto de distribuição pelos Coordenadores da Oferta Internacional nos Estados Unidos da América e em outros países excluindo o Brasil.
Oferta Brasileira.....	9.254.000 Ações Preferenciais serão objeto de distribuição pelos Coordenadores da Oferta Brasileira no Brasil.
Realocação e Opção de Ações Adicionais.....	O número de Ações Preferenciais distribuído na Oferta Global está sujeito à realocação entre a Oferta Brasileira e a Oferta Internacional. A Companhia e a Comporte concederam ao Coordenador da Oferta Global uma opção para a colocação de uma quantidade adicional de até 4.957.500 Ações Adicionais, sendo 1.605.725 ações preferenciais objeto de nova emissão e 3.351.775 ações preferenciais oferecidas pela Comporte, a ser exercida no prazo de até 30 (trinta) dias a contar da data da publicação deste Prospecto Definitivo. As Ações Adicionais serão destinadas exclusivamente a atender a um eventual excesso de demanda na Oferta Internacional.
<i>American Depositary Shares ("ADSs")</i>	Cada ADS representa 2 (duas) Ações Preferenciais. As Ações Preferenciais serão custodiadas pelo Banco Itaú S.A., na qualidade de custodiante das Ações Preferenciais sob a forma de ADSs. As ADSs serão representadas por <i>American Depositary Receipts ("ADRs")</i> .
Instituição Depositária das Ações Preferenciais.....	Banco Itaú S.A.
Instituição Custodiante das ADSs.....	The Bank of New York
Acionistas Vendedores.....	BSSF Air Holdings LLC Comporte Participações S.A.

Restrição à Negociação (<i>Lock-up</i>).....	A Companhia, BSSF Air Holdings LLC, nossos conselheiros, diretores (exceto conselheiros e diretores que também são acionistas de Aeropar e Comporte) e alguns de nossos acionistas concordamos que, sujeito a determinadas exceções, não iremos emitir ou transferir, no prazo de até 180 dias após a data deste Prospecto Definitivo, qualquer ação preferencial ou qualquer opção de compra de ações preferenciais, ou quaisquer valores mobiliários conversíveis em ações preferenciais, ou que representem um direito de receber ações preferenciais. Aeropar, Comporte e os seus respectivos acionistas concordaram com as mesmas restrições, sendo que no caso destas sociedades o período aplicável para validade das restrições será de 365 dias, ao invés de 180 dias. Adicionalmente, a BSSF Air Holdings LLC comprometeu-se perante a Companhia a não emitir ou transferir, após o encerramento do período de 180 dias após a data deste Prospecto Definitivo, qualquer ação preferencial ou qualquer opção de compra de ações preferenciais, ou quaisquer valores mobiliários conversíveis em ações preferenciais, exceto em um procedimento estruturado de venda.
Ações Emitidas Antes e Depois da Oferta Global.....	Antes da Oferta Global: 168.793.243 ações, dentre as quais 109.448.497 ações ordinárias e 59.344.746 ações preferenciais. Depois da Oferta Global: 187.543.243 ações, dentre as quais 109.448.497 ações ordinárias e 78.094.746 ações preferenciais, sem considerar o exercício da Opção de Ações Adicionais.
Direitos de Voto	As Ações Preferenciais não conferem direito a voto nas deliberações da Assembléia Geral de acionistas, exceto nas circunstâncias especiais previstas em lei e no nosso Estatuto Social. Veja a Seção "Descrição do Capital Social".
Fatores de Risco	Para uma explicação acerca dos fatores de risco que devem ser considerados cuidadosamente antes da decisão de investimento nas Ações Preferenciais, veja a Seção "Fatores de Risco", além de outras informações incluídas no presente Prospecto.
Destinação dos Recursos	Pretendemos utilizar aproximadamente 70% dos recursos líquidos desta Oferta Global para investimentos relacionados à aquisição e/ou arrendamento de novas aeronaves Boeing 737. Pretendemos utilizar aproximadamente 30% dos recursos líquidos desta Oferta Global para capital de giro e outros investimentos em ativos. Não receberemos nenhum recurso proveniente da venda das Ações Preferenciais pelos Acionistas Vendedores no âmbito da Oferta Global.
Preferência na Liquidação.....	As Ações Preferenciais conferem direito de prioridade em relação às ações ordinárias de emissão da Companhia, em caso de liquidação da Companhia, no reembolso de capital, sem prêmio, além dos demais direitos previstos na Lei das Sociedades por Ações.

Direito de Venda Conjunta (<i>tag-along</i>)	Em hipótese de alienação de controle, os titulares das ações preferenciais de emissão da Companhia, incluindo as Ações Preferenciais, têm o direito de incluir tais ações na oferta pública de aquisição de ações, a 100% (cem por cento) do preço pago por ação do bloco de controle.
Direito a Dividendos	As Ações Preferenciais conferem direito ao recebimento de dividendos por ação iguais aos dividendos por ação recebidos pelos detentores de ações ordinárias de emissão da Companhia. O dividendo obrigatório da Companhia é de no mínimo 25% do lucro líquido ajustado, na forma da Lei das Sociedades por Ações e do nosso Estatuto Social, a menos que o nosso Conselho de Administração determine que o pagamento de tal valor mínimo não seja aconselhável em virtude de nossas condições financeiras. Veja "Dividendos e Política de Dividendos". Após a Oferta Global, as Ações Preferenciais conferirão aos seus detentores o direito ao recebimento de quaisquer dividendos que declararmos após a liquidação da subscrição/aquisição das Ações Preferenciais e/ou ADSs pelos investidores na Oferta Global.
Mercado para as Ações Preferenciais	Obtivemos o registro junto à BOVESPA para a negociação de nossas ações preferenciais sob o símbolo "GOLL4". As ADSs foram admitidas à negociação na NYSE, sob o símbolo "GOL".

CONSIDERAÇÕES SOBRE ESTIMATIVAS E DECLARAÇÕES SOBRE EVENTOS FUTUROS

Este Prospecto inclui estimativas e declarações sobre o futuro, principalmente nas Seções "Fatores de Risco", "Sumário do Prospecto", "Análise e Discussão da Administração sobre a Situação Financeira e os Resultados das Operações" e "Atividades da Companhia". Nossas estimativas e declarações sobre o futuro foram baseadas, em grande parte, nas expectativas atuais e projeções sobre eventos futuros e tendências financeiras que afetam ou poderiam afetar os nossos negócios. Muitos fatores importantes, além daqueles já discutidos em outras seções do Prospecto, poderiam fazer com que nossos resultados difiram substancialmente daqueles previstos em nossas considerações sobre estimativas e declarações futuras, incluindo, entre outros:

- a conjuntura econômica, política e de negócios no País e nos principais mercados internacionais onde atuamos;
- as expectativas e estimativas dos nossos administradores quanto ao nosso futuro desempenho financeiro, planos financeiros e efeitos da concorrência;
- nosso limitado histórico operacional;
- nossos níveis de endividamento e outras obrigações de pagamento;
- nossos planos de investimentos;
- as taxas de inflação e as alterações relevantes na taxa de câmbio frente ao real, tanto no que diz respeito à desvalorização como à valorização do real;
- a regulamentação existente, bem como a futura;
- aumento nos custos de manutenção, de combustíveis e prêmios de seguros;
- alterações nos preços de mercado, preferências dos clientes e condições competitivas;
- variações cíclicas e sazonais em nossos resultados operacionais;
- defeitos ou problemas mecânicos em nossas aeronaves;
- nossa habilidade de implementar com sucesso nossa estratégia de crescimento; e
- os fatores de risco apresentados na Seção "Fatores de Risco".

As palavras "acredita", "antecipa", "continua", "entende", "espera", "estima", "pode", "poderá", "pretende" e palavras similares têm por objetivo identificar estimativas. Tais estimativas referem-se apenas à data em que foram expressas, sendo que não assumimos a obrigação de atualizar publicamente ou revisar quaisquer dessas estimativas em razão da ocorrência de novas informações, eventos futuros ou de outra forma. Em vista dos riscos e incertezas envolvidos, as estimativas e declarações sobre o futuro constantes neste Prospecto podem não vir a ocorrer e, ainda, nossos resultados futuros e nosso desempenho podem diferir substancialmente daqueles previstos em nossas estimativas em razão de inúmeros fatores. Nenhuma dessas estimativas consiste em garantia de um desempenho futuro e cada uma dessas estimativas envolve riscos e incertezas.

FATORES DE RISCO

Antes de tomar uma decisão de investimento, os potenciais investidores devem considerar cuidadosamente, à luz de suas próprias situações financeiras e objetivos de investimento, todas as informações disponíveis neste Prospecto e, em particular, avaliar os fatores de risco descritos a seguir. Nossos negócios, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações podem ser afetados de maneira adversa por quaisquer destes riscos, ou outros fatores. O preço de mercado das Ações Preferenciais pode diminuir em decorrência de quaisquer destes riscos ou outros fatores, e os investidores podem sofrer perdas de seu investimento. Os riscos descritos abaixo são aqueles que atualmente entendemos poderem nos afetar de maneira relevante.

RISCOS RELACIONADOS A FATORES MACROECONÔMICOS

O Governo Federal e outras entidades da administração pública têm exercido influência significativa sobre a economia brasileira. Condições políticas e econômicas no Brasil podem influenciar adversamente nossas atividades e o preço das Ações Preferenciais.

O Governo Federal intervém freqüentemente na economia brasileira e ocasionalmente implementa mudanças significativas na política e regulamentação econômica. As ações do Governo Federal para controlar a inflação e dar efeito a outras políticas incluem controle sobre preços e salários, desvalorizações da moeda, controles sobre o fluxo de capital e limites nas importações, entre outras medidas. Nossos negócios, condições financeiras e os resultados de nossas operações poderão ser adversamente afetados por mudanças de políticas públicas, sejam elas implementadas em âmbito federal, estadual ou municipal, referentes a tarifas públicas e controles sobre o câmbio, bem como por outros fatores, tais como:

- variações cambiais;
- inflação;
- taxas de juros;
- liquidez do mercado doméstico financeiro e de capitais;
- política fiscal; e
- outros desenvolvimentos políticos, sociais e econômicos no Brasil ou que afetem o Brasil.

A incerteza acerca das políticas públicas futuras pode contribuir para a incerteza do cenário econômico do Brasil e para a elevada volatilidade no mercado de valores mobiliários brasileiros e dos valores mobiliários emitidos no exterior patrocinados por companhias brasileiras.

Estes e outros acontecimentos na economia brasileira e na política econômica podem afetar adversamente nossos negócios, o resultado de nossas operações e o valor de mercado das Ações Preferenciais.

A instabilidade na taxa de câmbio pode influenciar de maneira adversa nossa condição financeira e resultados e o preço de mercado das Ações Preferenciais.

Como resultado de pressões inflacionárias, a moeda brasileira tem se desvalorizado periodicamente durante as últimas quatro décadas. Durante tal período, o governo brasileiro implementou vários planos econômicos e utilizou diversas políticas de taxas de câmbio, incluindo desvalorizações repentinas, pequenas desvalorizações periódicas durante as quais a freqüência de ajustes variou de diária para mensal, sistemas de flutuação de câmbio, controle de câmbio e mercados de câmbio paralelos. Embora a desvalorização da moeda brasileira a longo prazo geralmente esteja relacionada à taxa de inflação no Brasil, a desvalorização que ocorre em períodos mais curtos tem resultado em oscilações significativas na taxa de câmbio entre a moeda brasileira, o dólar e outras moedas.

O real desvalorizou-se em relação ao dólar em 9,3% em 2000 e em 18,7% em 2001. Em 2002, o real desvalorizou-se 52,3% em relação ao dólar, devido, em parte, às incertezas políticas que cercavam a eleição presidencial e à desaceleração da economia global. Apesar do real ter se valorizado 18,2% em relação ao dólar em 2003, antes de se desvalorizar em 0,7% no primeiro trimestre de 2004, nenhuma garantia pode ser dada no sentido de que o real irá se desvalorizar em relação ao dólar norte-americano. Em 23 de junho de 2004, a taxa de câmbio era de R\$3,1258 por US\$1,00.

Nossas receitas são denominadas em reais, e uma parte significativa de nossas despesas operacionais, tais como combustível, manutenção de aeronaves e turbinas, pagamentos de arrendamento mercantil de aeronaves, arrendamento suplementar de aeronaves e seguros de aeronaves, é denominada em ou atrelada ao dólar. No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2003 e no trimestre encerrado em 31 de março de 2004, 58% e 59%, respectivamente, de nossas despesas operacionais eram denominadas em dólares ou atreladas à variação cambial. Qualquer desvalorização do real ou aumentos no preço dos combustíveis, no caso de não podermos reajustar nossas tarifas ou obtermos proteção por meio de *hedge* pode levar a uma diminuição de nossas margens de lucro ou a prejuízos operacionais causados por aumento dos custos denominados em ou atrelados ao dólar ou aumentos ou perdas cambiais em obrigações e dívidas denominadas em moeda estrangeira sem *hedge*. Em 31 de março de 2004, nossas obrigações de pagamento futuro de arrendamento mercantil operacional a curto e longo prazos, totalizaram R\$928,7 milhões, e não possuíamos nenhum endividamento financeiro denominado em dólares. Nossos depósitos em garantia de contratos de arrendamento, denominados em dólar, totalizaram R\$28,9 milhões em 31 de março de 2004. Podemos incorrer em obrigações de pagamento substanciais em operações de arrendamento mercantil operacional ou operações financeiras, custos de combustível reajustados em função do dólar e outras dívidas denominadas em dólares no futuro, além de nossa exposição ao risco de variação na taxa de juros.

As desvalorizações do real em relação ao dólar também criam pressão inflacionária, o que pode nos prejudicar. Elas geralmente restringem o acesso aos mercados financeiros externos e podem levar a intervenção governamental, incluindo políticas recessivas. Estes e outros acontecimentos podem afetar adversamente nossos negócios, o resultado de nossas operações e o valor de mercado das Ações Preferenciais.

A inflação e certas medidas governamentais para combatê-la podem contribuir para a incerteza econômica no Brasil e prejudicar nossos negócios e o valor de mercado das Ações Preferenciais.

O Brasil apresentou altas taxas de inflação no passado. Mais recentemente, a taxa de inflação brasileira foi de 20,1% em 1999, 10,0% em 2000, 10,4% em 2001, 25,3% em 2002, 8,7% em 2003 e 2,7% no trimestre encerrado em 31 de março de 2004 (conforme apurado pelo Índice Geral de Preços ao Mercado, ou IGP-M). A inflação por si só, e certas medidas para combatê-la, tiveram, no passado, efeitos negativos relevantes sobre a economia brasileira. Medidas para conter a inflação, combinadas com a especulação sobre possíveis medidas governamentais futuras, têm contribuído para incertezas na economia brasileira e para aumentar a volatilidade no mercado de capitais brasileiro. Ações futuras do governo brasileiro, incluindo aumentos das taxas de juros, intervenções no mercado de câmbio e ações para ajustar ou recuperar o valor do real, podem desencadear aumentos da inflação. Caso o Brasil apresente altas taxas de inflação no futuro, talvez não sejamos capazes de reajustar as tarifas que cobramos de nossos clientes para compensar os efeitos da inflação em nossa estrutura de custos. Pressões inflacionárias também podem afetar nossa habilidade de acessar mercados financeiros estrangeiros ou antecipar-se a políticas governamentais de combate à inflação que possam causar danos aos nossos negócios ou afetar adversamente o valor de mercado das Ações Preferenciais.

Acontecimentos e a percepção de risco em outros países, principalmente em países emergentes, podem afetar adversamente o valor de mercado de valores mobiliários brasileiros, incluindo as Ações Preferenciais.

O mercado para os valores mobiliários de emissão de companhias brasileiras é influenciado, em diferentes graus, pelas condições econômicas e de mercado de outros países, inclusive de outros países da América Latina e de outros países emergentes. Embora as condições econômicas desses países sejam diferentes das condições econômicas do Brasil, a reação dos investidores aos acontecimentos nesses outros países pode ter um efeito material adverso sobre o valor de mercado dos valores mobiliários de companhias brasileiras. Crises em outros países emergentes podem reduzir a demanda de investidores por valores mobiliários de companhias brasileiras, incluindo os valores mobiliários de nossa emissão. Isto pode afetar adversamente o valor de negociação das Ações Preferenciais, e pode dificultar ou mesmo impedir nosso acesso ao mercado de capitais e o financiamento de nossas operações no futuro.

RISCOS RELACIONADOS À COMPANHIA E AO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL

A estrutura de regulação da aviação civil brasileira está passando por mudanças e ainda não podemos avaliar os resultados que estas alterações terão em nossos negócios e os resultados de nossas operações. A expansão de nossa capacidade operacional nos obriga a obter autorizações prévias de órgãos regulatórios.

Em linha com a tendência global, muitas companhias que operam na aviação civil brasileira têm experimentado dificuldades financeiras. A estrutura de regulação da aviação civil brasileira está passando por mudanças que foram idealizadas para ajudar a restaurar sua estabilidade. Assim sendo, as autoridades reguladoras têm assumido uma postura de maior ingerência para monitorar o desenvolvimento do mercado brasileiro de aviação civil, através, por exemplo, do estabelecimento de critérios mais rigorosos a serem observados pelas empresas de transporte aéreo para a criação de novas rotas ou frequências adicionais de vôos, visando a evitar excesso de oferta. Diversas iniciativas legislativas foram tomadas, incluindo a elaboração de um projeto de lei que substituiria a Lei n.º 7.646, de 19 de dezembro de 1986, o atual Código Brasileiro de Aeronáutica, o envio de um novo regulamento de política pública para aviação civil ao Ministério da Defesa para sua aprovação, além de um projeto de lei propondo a criação de uma agência nacional de aviação que substituiria o DAC como principal órgão regulador da aviação civil brasileira. Ainda não podemos prever ou avaliar como a evolução da estrutura da aviação civil afetará nossos negócios e os resultados de nossas operações. Não podemos assegurar que estas ou outras alterações na regulação da aviação civil brasileira não terão efeitos adversos em nossos negócios ou nos resultados de nossas operações.

O DAC é encarregado de aprovar todas as novas rotas de vôos, assim como as modificações em rotas aéreas existentes e aumento nas frequências dos vôos. Em maio de 2004, recebemos autorização do DAC para prestar serviços regulares em 4 cidades adicionais, Joinville, Uberlândia, Porto Velho e Rio Branco, os quais estão agendados para iniciar no segundo semestre de 2004. Adicionalmente, a importação de qualquer nova aeronave está sujeita à aprovação do COTAC, um sub-departamento do DAC. Nossos planos de crescimento contemplam a expansão para novos mercados, aumentando as frequências dos vôos e aumentando consideravelmente nossa frota, atualmente composta por 22 aeronaves. Dessa maneira, nossa capacidade de crescimento depende das autorizações necessárias concedidas pelo DAC e pelo COTAC. Em maio de 2004, recebemos autorização para operar três aeronaves adicionais, aumentando o tamanho atual de nossa frota para 25 aeronaves. Não podemos assegurar que autorizações serão concedidas no futuro.

Operamos em um setor altamente competitivo.

Enfrentamos intensa concorrência nas nossas rotas domésticas. As autoridades aéreas brasileiras têm competência para autorizar ou negar a entrada de novos participantes no mercado em que atuamos. Podemos enfrentar maior concorrência de novos participantes no mercado brasileiro de aviação civil no futuro. Em 2003, o CONAC emitiu resoluções sobre a necessidade de tornar mais rigorosos os requisitos para a entrada de novas concessionárias de serviços aéreos, com a finalidade de proteger o desempenho financeiro da aviação civil brasileira. Não podemos prever quais os impactos que a implementação destas resoluções podem causar no nível de concorrência do setor em que atuamos ou em nossos negócios.

Nossos concorrentes atuais ou futuros podem oferecer tarifas inferiores às nossas no futuro, aumentar a capacidade de suas rotas em um esforço para aumentar suas respectivas participações de mercado ou tentar conduzir suas próprias operações de baixo custo e baixa tarifa. Neste caso, não podemos assegurar que nossas tarifas ou nosso tráfego de passageiros não serão adversamente afetados.

A Varig e a TAM, nossas duas maiores concorrentes, estão operando atualmente sobre um acordo temporário de compartilhamento de operações (*code sharing*) e anunciaram publicamente a intenção de prosseguir operando nos termos deste acordo. Caso a Varig e a TAM implementem a referida fusão, a companhia aérea resultante pode ser capaz de operar com mais eficiência, ter custos menores e oferecer tarifas mais baixas nas rotas que servimos.

Alguns de nossos concorrentes têm significativos níveis de endividamento, e as condições financeiras e as perspectivas de alguns de nossos concorrentes são incertas. No passado, o governo brasileiro permitiu que certas companhias aéreas reestruturassem suas dívidas com entidades governamentais. Caso o governo brasileiro proporcione apoio financeiro substancial para quaisquer de nossos concorrentes no futuro, tais concorrentes podem tornar-se mais competitivos em relação a nós.

Além da concorrência entre companhias aéreas brasileiras, a aviação civil brasileira enfrenta forte competição de alternativas de transporte terrestre, tais como companhias de transporte rodoviário interestadual. A concorrência com alternativas de transporte terrestre pode afetar adversamente nossa condição financeira e os resultados de nossas operações.

Por conta de nosso histórico operacional limitado, é difícil avaliar o investimento nas Ações Preferenciais.

Devido ao nosso histórico operacional limitado, tendo iniciado nossas operações em janeiro de 2001, é difícil avaliar nossas perspectivas futuras e um investimento nas Ações Preferenciais. Nossas perspectivas para o futuro são incertas e devem ser consideradas à luz dos riscos, incertezas e dificuldades relativas a companhias com histórico operacional limitado. Nossa performance futura dependerá de diferentes fatores, incluindo nossa habilidade para:

- implementar nossa estratégia de crescimento;
- prestar serviços de alta qualidade por baixas tarifas a nossos clientes;
- ter êxito na escolha de novos mercados;
- contratar *hedge* para nos proteger de riscos cambiais, de variações em taxas de juros e de oscilações de preços de combustível;
- encomendar e obter aeronaves que melhor se adequem a nossas estratégias de negócios;
- manter controle adequado das despesas;
- atrair, reter e motivar pessoal qualificado;
- reagir a demandas de mercado e de clientes; e
- manter a segurança de nossas operações.

Não podemos assegurar que teremos sucesso em lidar com quaisquer destes fatores, e nosso insucesso pode afetar adversamente nossas condições financeiras e os resultados de nossas operações.

Nosso insucesso em implementar nossa estratégia de crescimento pode prejudicar o valor de mercado das Ações Preferenciais.

Nossa estratégia de crescimento inclui o aumento do número de mercados que servimos e o aumento da frequência de vôos naqueles que servimos atualmente. Alcançar essas metas é essencial para que nossos negócios se beneficiem da eficiência de custo resultante de economias de escala, proporcionando o aumento de nossas receitas operacionais e lucratividade. Aumentar o número de mercados que servimos e as frequências de nossos vôos depende de nossa habilidade em identificar áreas geográficas apropriadas para concentrarmos esforços em obter acesso adequado a aeroportos e aprovações de rotas em tais áreas. Não há garantias de que os novos mercados em que vamos ingressar nos proporcionem passageiros suficientes para que nossas operações nesses mercados sejam lucrativas. Três dos aeroportos nos quais operamos, Santos Dumont, no Rio de Janeiro, Congonhas, em São Paulo, e Pampulha, em Belo Horizonte, estão altamente congestionados e a capacidade de passageiros está próxima de ou atingiu seu nível máximo. Cinco dos aeroportos em que operamos, Juscelino Kubitschek, em Brasília, Santos Dumont, Congonhas, Aeroporto Internacional de Guarulhos, e Pampulha, estão sujeitos a restrições de *slots*, limitando o número de pousos e decolagens e quando eles podem ser realizados. Qualquer fator que impeça ou atrase nosso acesso a aeroportos ou rotas que sejam vitais em nossa estratégia de crescimento, incluindo restrições nas capacidades de vôos, ou a incapacidade de manter nossos *slots* atuais e de obter *slots* adicionais nos aeroportos Juscelino Kubitschek, em Brasília, Santos Dumont, Congonhas, Aeroporto Internacional de Guarulhos, e Pampulha, pode restringir a expansão de nossas operações.

A expansão de nossos negócios também requererá pessoal especializado, equipamentos e instalações específicas. Se não conseguirmos contratar e manter pessoal especializado ou assegurar que tenhamos os equipamentos e as instalações necessárias, operando de forma eficiente e a baixo custo, a execução de nossa estratégia de crescimento pode ser afetada adversamente. A expansão de nossos mercados e frequências de vôos podem ainda sobrecarregar nossos atuais recursos administrativos e sistemas de informações operacionais, financeiros e administrativos a tal ponto que estes não sejam mais adequados para apoiar nossas operações, obrigando-nos a fazer investimentos significativos nestas áreas. Tendo estes fatores em vista, não podemos assegurar que seremos capazes de estabelecer novos mercados ou aumentar nossa participação nos mercados atuais, e nosso insucesso nesse sentido pode afetar adversamente nossas condições financeiras e os resultados de nossas operações.

Temos custos fixos significativos e incorreremos em mais custos fixos que podem prejudicar nossa habilidade de alcançar nossas metas estratégicas.

Temos custos fixos significativos, relacionados principalmente a operações de arrendamento mercantil operacional de nossos aviões e turbinas, das quais 20% têm taxa de arrendamento variável, baseada em taxas de juros dos Estados Unidos ou na taxa Libor. Esperamos incorrer em custos fixos adicionais e contrair dívidas conforme adquirimos ou arrendamos novas aeronaves e outros equipamentos para implementar nossa estratégia de crescimento.

Em função dos custos fixos significativos, poderemos:

- ter limitada nossa habilidade de obter financiamentos adicionais para nosso capital de giro e outros propósitos;
- comprometer parte substancial do nosso fluxo de caixa com os custos fixos resultantes de arrendamento mercantil operacional de aeronaves;
- incorrer em despesas mais elevadas com juros ou com arrendamento mercantil, caso as taxas de juros dos Estados Unidos ou a taxa Libor, aumentem; ou
- ter limitada nossa habilidade de planejar ou reagir a mudanças em nossos negócios e no setor de aviação civil e nas condições econômicas gerais.

Adicionalmente, nossa habilidade de aumentar tarifas para compensar um aumento de nossos custos fixos pode ser afetada adversamente, caso as autoridades brasileiras de aviação civil imponham quaisquer mecanismos de controle de tarifas.

A incapacidade de obter financiamentos para aeronaves adicionais pode prejudicar nossa estratégia de crescimento e afetar adversamente nossos negócios.

Atualmente financiamos nossas aeronaves através de operações de arrendamento mercantil operacional. No futuro, pretendemos ser proprietários de uma parte de nossa frota e, ainda, continuar a arrendar aeronaves através de operações de arrendamento mercantil operacional de longo prazo. Poderemos não ser capazes de continuar a obter financiamento por meio de arrendamento mercantil ou empréstimos em termos aceitáveis, ou em quaisquer termos. Caso não obtenhamos tais financiamentos, poderemos ser obrigados a modificar nossos planos de aquisições de aeronaves ou incorrer em custos de financiamento mais altos do que os previstos, o que pode ter um efeito adverso na execução da nossa estratégia de crescimento e nos nossos negócios, afetando adversamente o resultado de nossas operações.

Aumentos substanciais nos preços de combustível ou a indisponibilidade de quantidades suficientes de combustível podem prejudicar nossos negócios.

Os custos de combustível constituem uma parte significativa das nossas despesas operacionais, contribuindo para aproximadamente 29% de nossas despesas operacionais no ano encerrado em 31 de dezembro de 2003, e aproximadamente 31% no trimestre encerrado em 31 de março de 2004. Historicamente, os preços de combustível têm se sujeitado a oscilações significativas nos preços internacionais, que por sua vez variam em função da situação geopolítica e da oferta e demanda mundiais. A disponibilidade de combustível é também sujeita a períodos de escassez e oferta excessiva no mercado e é afetada pela demanda de gasolina e de outros derivados do petróleo. Caso o fornecimento de combustível diminua, os preços de nosso combustível podem aumentar.

Todo o nosso combustível é fornecido exclusivamente pela Petrobras Distribuidora S.A. Caso a Petrobras Distribuidora S.A. seja incapaz de realizar ou decida suspender o fornecimento de combustível nos prazos e quantidades que necessitamos, ou caso a Petrobras Distribuidora S.A. venha a aumentar significativamente o preço que ela cobra pelo combustível, nossos negócios e os resultados de nossas operações podem ser afetados adversamente. Alguns de nossos concorrentes podem obter combustível em condições melhores do que as nossas, tanto em relação a preço como em relação a quantidade. Nossas operações de *hedge* ou nossa margem para reajustar nossas tarifas podem não ser suficientes para nos proteger de aumentos nos preços do combustível.

Os custos de seguros para linhas aéreas aumentaram substancialmente em decorrência dos ataques terroristas em 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos, e futuros aumentos podem prejudicar nossos negócios.

Após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos, as companhias seguradoras aumentaram drasticamente os prêmios dos seguros de linhas aéreas e reduziram consideravelmente o montante de cobertura dos seguros disponíveis para linhas aéreas, para cobertura de responsabilidade civil (perante não-passageiros) por danos resultantes de atos de terrorismo, guerra ou eventos similares para US\$150 milhões por aeronave.

Imediatamente após os ataques terroristas de 11 de setembro, o Congresso Nacional promulgou a Lei n.º 10.309, de 22 de novembro de 2001, autorizando o Governo Federal a assumir provisoriamente responsabilidade civil perante terceiros por qualquer dano a pessoas ou bens no solo causado por ataques terroristas ou atos de guerra contra aeronaves de linhas aéreas brasileiras no Brasil ou no exterior. Esta lei foi promulgada em resposta aos aumentos substanciais nos prêmios de seguros para a cobertura de riscos relativos a ataques terroristas em aeronaves, após os ataques de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos. A Lei n.º 10.744, de 9 de outubro de 2003, confirmou a assunção de responsabilidade pelo Governo Federal por danos resultantes de atos de terrorismo, guerra, ou eventos similares, por um período de tempo indeterminado, até o valor limite em reais equivalente a US\$1 bilhão. No entanto, o Decreto n.º 5.035 de 5 de abril de 2004, que regulamenta a Lei n.º 10.744, dispõe que o Governo Federal pode, a seu exclusivo critério, suspender a assunção de responsabilidade a qualquer tempo, observado o prazo de sete dias a contar da publicação de tal suspensão.

As seguradoras de aeronaves podem reduzir suas coberturas ou aumentar seus prêmios em caso de ataques terroristas, seqüestros, quedas de aviões, fim da assunção de responsabilidade pelo Governo Federal ou outros eventos que afetem a aviação civil no exterior ou no Brasil. Reduções significativas nas coberturas ou aumentos nos prêmios de seguros prejudicariam nossas condições financeiras e os resultados de nossas operações.

Temos um número reduzido de fornecedores para nossas aeronaves e turbinas.

Um dos elementos principais de nossa atual estratégia de negócios é reduzir custos operacionais operando uma frota homogênea de aeronaves, equipadas com um único tipo de turbina. Após extensa pesquisa e análise, escolhemos a aeronave Boeing 737-700/800 *Next Generation* e a turbina CFM 56-7B da CFM International. Atualmente, pretendemos continuar a operar apenas aeronaves do modelo Boeing 737-700/800 *Next Generation* e turbinas do modelo CFM 56-7B. Caso a Boeing ou a CFM International sejam incapazes de cumprir suas obrigações contratuais, ou se não pudermos adquirir ou arrendar as turbinas de fabricantes ou arrendadores em termos aceitáveis, teremos que encontrar outro fornecedor para um tipo similar de aeronave ou turbina, conforme o caso.

Caso tenhamos que adquirir ou financiar aeronaves junto a outro fornecedor, poderemos perder os benefícios decorrentes da atual composição de nossa frota. Não podemos assegurar que as aeronaves substitutas tenham as mesmas vantagens operacionais que a aeronave Boeing 737-700/800 *Next Generation* ou que possamos adquirir ou arrendar turbinas que sejam tão confiáveis e eficientes quanto o modelo CFM 56-7B. Podemos ainda incorrer em custos substanciais de transição, incluindo custos associados com o treinamento de empregados, substituição de manuais e adaptação de instalações, na medida em que tais custos não sejam cobertos por tal fornecedor alternativo. Nossas operações também podem ser prejudicadas pela falha ou incapacidade da Boeing ou da CFM International de fornecer partes suficientes ou serviços de suporte nos prazos necessários.

Nossos negócios seriam significativamente afetados se um defeito de fabricação ou um problema mecânico com a aeronave Boeing 737-700/800 *Next Generation* ou a turbina CFM 56-7B usado em nossas aeronaves fosse descoberto, obrigando nossa aeronave a permanecer em solo enquanto tal defeito ou problema fosse corrigido, assumindo que tal correção fosse possível. O uso de uma aeronave poderia ser suspenso ou restringido pelo DAC caso qualquer defeito de fabricação ou problema mecânico, conhecido ou constatado posteriormente, enquanto o DAC conduz sua investigação. Nossos negócios também seriam significativamente prejudicados caso o público se recusasse a voar em nossas aeronaves devido à suspeita de que a aeronave Boeing 737-700/800 *Next Generation* ou a turbina CFM 56-7B possua problemas de segurança ou outros problemas, ainda que inexistentes, ou caso ocorresse um acidente envolvendo uma aeronave Boeing 737-700/800 *Next Generation* ou a turbina CFM 56-7B.

Podemos não ser capazes de manter nossa cultura corporativa conforme nossos negócios cresçam.

Acreditamos que nosso potencial de crescimento e a continuidade de nossa cultura corporativa orientada por resultados estão diretamente relacionados à nossa capacidade de atrair e manter os melhores profissionais disponíveis no mercado brasileiro de aviação civil. Dedicamo-nos a prestar um serviço profissional e de alta qualidade, num ambiente de trabalho agradável e a inovar na busca de maneiras de melhorar nossos negócios. Colocamos grande ênfase na seleção e no treinamento de funcionários motivados com potencial para agregar valor aos nossos negócios e naqueles que acreditamos serem adequados e capazes de contribuir com nossa cultura corporativa. Enquanto expandimos nossos negócios, podemos ser incapazes de identificar, contratar ou manter trabalhando conosco o número suficiente de profissionais para preencher os requisitos acima, ou, ainda, podemos ter problemas para manter esta cultura corporativa conforme nos tornemos uma empresa maior. Nossa cultura corporativa é crucial para nosso plano de negócios, e o insucesso em manter tal cultura pode afetar adversamente nossos negócios e os resultados de nossas operações.

Nossos negócios dependem ainda de esforços de nosso Diretor Presidente, que tem sido peça chave na formação da cultura de nossa Companhia e, por meio de sua participação no capital social de Aeropar Participações S.A., é um dos nossos principais investidores, bem como de importantes membros de nossa administração. Caso o nosso Diretor Presidente ou alguns dos importantes membros de nossa administração nos deixem, podemos ter dificuldade para encontrar substitutos à altura, o que pode prejudicar nossos negócios e os resultados de nossas operações.

Dependemos de terceiros para podermos fornecer aos nossos clientes serviços que são essenciais aos nossos negócios.

Celebramos contratos com empresas para prestar-nos serviços terceirizados e fornecer-nos instalações necessárias para nossas operações, tais como manutenção de aeronaves e turbinas, operações aeroportuárias de solo, manuseio de bagagem e serviços de *call center*. Todos estes contratos estão sujeitos a rescisão mediante notificação prévia. A perda ou término do prazo destes contratos ou nossa incapacidade de renová-los ou de negociar novos contratos com outros prestadores de serviços terceirizados, com remunerações comparáveis, podem prejudicar nossos negócios e os resultados de nossas operações. Ademais, nossa dependência de terceiros para nos fornecer tais serviços nos dá menor controle sobre os custos, eficiência, prazos e qualidade destes serviços.

Dependemos em grande medida de sistemas automatizados e qualquer falha destes sistemas pode prejudicar nossos negócios.

Dependemos de sistemas automatizados para operar nossos negócios, incluindo nosso sistema computadorizado de reserva de assentos, nosso sistema de telecomunicações e nosso *site* na Internet. Diferentemente de nossos concorrentes, que emitem passagens tradicionais em papel para alguns ou para todos seus passageiros, emitimos apenas passagens sem impressão de bilhetes em papel. Nosso *site* na Internet e nosso sistema de reservas precisam ser capazes de suportar um grande volume de tráfego e prover informações importantes sobre os vôos. Falhas substanciais ou repetidas em nosso *site* na Internet, em nosso sistema de reservas ou em nosso sistema de telecomunicações podem reduzir a atratividade de nossos serviços e podem levar nossos clientes a comprar passagens em outras companhias aéreas. Qualquer interrupção nesses sistemas pode resultar em perda de informações importantes, aumento de nossos custos e prejuízos em nossos negócios.

Baseamos nossas operações em uma alta utilização diária de aeronaves para aumentar nossas receitas. A alta utilização de aeronaves também nos torna vulneráveis a atrasos.

Um dos elementos principais de nossa estratégia de negócios é manter uma alta taxa de utilização de nossas aeronaves. As altas taxas de utilização de nossas aeronaves nos permitem gerar mais receita por aeronave, o que é alcançado em parte com a operação com reduzidos tempos de escala nos aeroportos, a fim de podermos voar mais horas em média por dia. Nossa taxa de utilização de aeronaves pode ser afetada adversamente por diversos fatores que estão fora de nosso controle, incluindo, entre outros, tráfego aéreo e congestionamento de aeroportos, condições meteorológicas adversas, atrasos de terceiros, incluindo prestadores de serviços de abastecimento de combustível e de operações aeroportuárias de solo.

Adicionalmente, a alta utilização de aeronaves aumenta o risco de que o atraso de uma aeronave em um determinado vôo gere atrasos em uma série de vôos programados para esta aeronave ao longo do dia, e potencialmente no dia seguinte, o que pode resultar em deterioração de sua performance operacional, levando à insatisfação de nossos passageiros por conta de atrasos ou cancelamento de vôos e conexões perdidas.

Nossa reputação e resultados podem ser prejudicados caso ocorra um acidente ou incidente envolvendo nossas aeronaves.

Um acidente ou incidente envolvendo uma de nossas aeronaves pode acarretar em significativas reivindicações por parte de passageiros prejudicados e por terceiros, além de custos significativos de reparo ou substituição de aeronaves danificadas e a paralisação temporária ou permanente do serviço. Somos obrigados pelo DAC e pelas companhias arrendadoras, nos termos dos nossos contratos de arrendamento mercantil operacional, a contratar seguros de responsabilidade civil. Mantemos coberturas de seguros de responsabilidade civil; entretanto, o montante de tal cobertura pode não ser adequado e podemos ser forçados a suportar prejuízos substanciais caso ocorra algum acidente. Reivindicações substanciais resultantes de um acidente que forem superiores às coberturas de nossos seguros podem prejudicar nossos negócios e resultados. Além disso, qualquer acidente ou incidente aéreo, mesmo que totalmente coberto por seguro, pode causar a impressão ao público de que oferecemos vôos menos seguros ou confiáveis do que outras companhias aéreas, o que pode prejudicar nossos negócios e resultados.

O fato de não contarmos com uma aliança com outras companhias aéreas ou com programas de fidelização de clientes pode afetar nossos negócios e nossa competitividade.

Muitas companhias aéreas, incluindo alguns de nossos concorrentes, fizeram alianças com outras companhias aéreas pelas quais as vendas e a publicidade são realizadas em regime de cooperação. Entre outros aspectos, elas compartilham o uso de códigos de designação de voo de duas letras para identificar seus vôos e tarifas nos sistemas de reserva por computador, prática que é conhecida no mercado como *code-sharing*, e permitem reciprocidade entre os programas de fidelização das companhias participantes. Não somos membros de alianças de mercado e atualmente não pretendemos ingressar em nenhuma aliança. Adicionalmente, não dispomos de programas de fidelização, apesar de que alguns de nossos concorrentes dispõem de tais programas, sendo que atualmente não planejamos oferecer este tipo de programa. Alguns clientes de companhias aéreas, inclusive passageiros de negócios, preferem voar em companhias que participam de alianças, o que lhes proporciona ganhar e usar recompensas em milhas que podem ser convertidas em vôos em determinadas companhias de sua escolha. Pela mesma razão, alguns clientes levam em consideração a existência de programas de fidelização na sua escolha de companhia aérea. O fato de não participarmos de alianças com outras companhias aéreas e de não dispormos de programas de fidelização pode afetar adversamente nossos negócios e competitividade no mercado.

Nosso acionista controlador tem o poder de dirigir nossos negócios e seus interesses podem conflitar com os interesses dos demais acionistas.

Nosso acionista controlador tem o poder de, entre outras coisas (i) eleger a maioria dos nossos administradores, e (ii) decidir o resultado de qualquer ação que exija a aprovação dos acionistas, incluindo operações com partes relacionadas, reorganizações societárias, alienações de ativos, e o tempo e as condições de pagamento de quaisquer dividendos futuros, sujeito aos requisitos de distribuição mínima obrigatória de dividendos nos termos da Lei das Sociedades por Ações. Nosso acionista controlador tem o poder de realizar operações de venda e aquisição, ou operações similares, em condições que podem não se alinhar com os interesses dos demais acionistas detentores de Ações Preferenciais.

Historicamente, sentimos o efeito de significativas variações nos resultados de nossas operações e o preço das Ações Preferenciais pode ser afetado em decorrência destas variações.

Em determinadas épocas, os resultados de nossas operações variaram significativamente de trimestre a trimestre, e entendemos que tais variações continuarão a acontecer no futuro. Entre as causas destas variações estão a sazonalidade das viagens aéreas e a sensibilidade do setor de aviação civil às condições macroeconômicas. Historicamente, as receitas e a lucratividade de nossos vôos atingem seus maiores níveis durante os períodos de férias dos meses de janeiro e julho, e nas duas semanas finais de dezembro durante o feriado de Natal. Não obstante, durante o Carnaval ocorre uma diminuição considerável nas taxas de ocupação. Adicionalmente, uma vez que parcela considerável das viagens de negócios e de lazer é de certa forma não essencial, o setor tende a registrar resultados negativos durante períodos de retração econômica. Qualquer redução prolongada no tráfego de passageiros de linhas aéreas pode afetar adversamente nossos negócios e os resultados de nossas operações.

RISCOS RELATIVOS À OFERTA

Um mercado secundário ativo e líquido para as Ações Preferenciais pode não se desenvolver, limitando a possibilidade de venda das Ações Preferenciais ao preço e no momento desejados.

Antes desta Oferta Global, nossas ações preferenciais não eram negociadas em bolsas de valores ou em mercado de balcão organizado. Obtivemos os registros para a negociação de nossas ações preferenciais na BOVESPA e de nossos ADSs na New York Stock Exchange. A liquidez de mercado dos valores mobiliários está freqüentemente relacionada ao volume de ações detidas por acionistas que não sejam o acionista controlador ou partes a ele relacionadas. Mercados mais líquidos e ativos normalmente resultam em menor volatilidade de preços e execução mais eficiente de ordens de compra e venda de investidores. Não podemos prever se um mercado líquido de negociação de nossas Ações Preferenciais se desenvolverá ou se tal mercado permanecerá líquido. Estes fatores podem afetar o valor de mercado e a liquidez de nossas Ações Preferenciais.

Podemos não pagar dividendos aos acionistas detentores de Ações Preferenciais.

De acordo com nosso Estatuto Social, devemos pagar a nossos acionistas pelo menos 25% de nosso lucro líquido anual ajustado sob a forma de dividendos. O lucro líquido pode ser capitalizado, utilizado para compensar prejuízo ou então retido conforme previsto na Lei das Sociedades por Ações e pode não ser disponibilizado para pagamento de dividendos. Podemos não pagar dividendos a nossos acionistas em qualquer exercício social se nosso Conselho de Administração decidir que tal pagamento seria desaconselhável diante de nossa situação financeira.

Haverá diluição do valor econômico de seu investimento.

O preço de emissão/venda de Oferta Global ao público das Ações Preferenciais excede o valor patrimonial de nossas ações preferenciais após esta Oferta Global. Consequentemente, os investidores que subscreverem ou adquirirem nossas Ações Preferenciais nesta Oferta Global irão sofrer imediata redução e substancial diluição do valor contábil de seu investimento. Adicionalmente, na medida em que futuras opções de compra (*stock options*) de ações preferenciais sejam exercidas, pode haver diluição adicional do valor patrimonial por ação. Veja Seção "Diluição".

A venda de quantidades significativas de ações preferenciais após esta Oferta Global pode fazer com que o valor de mercado das Ações Preferenciais diminua.

Em virtude de um acordo de restrição à venda de ações (*lock-up agreement*), nós, os Acionistas Vendedores, nossos conselheiros e diretores (exceto os conselheiros e diretores que também são acionistas de Aeropar e Comporte) e alguns de nossos acionistas concordamos que, durante um prazo determinado e sujeito a determinadas exceções, não iremos emitir ou transferir, dentro de até 180 dias (e, no caso de Aeropar, Comporte, e seus respectivos acionistas, 365 dias) após a data deste Prospecto Definitivo, qualquer ação preferencial ou qualquer opção de compra de ações preferenciais, ou quaisquer valores mobiliários conversíveis em ações preferenciais, ou que representem um direito de receber ações preferenciais. Adicionalmente, BSSF Air Holdings LLC se comprometeu conosco, sujeito a determinadas exceções, em não emitir ou transferir, após o término do período de 180 dias após a data deste Prospecto Definitivo, qualquer ação preferencial ou qualquer opção de compra de ações preferenciais, ou quaisquer valores mobiliários conversíveis em ações preferenciais, exceto em um procedimento estruturado de venda. Após o término do prazo deste acordo, a negociação das ações preferenciais anteriormente sujeitas a esta restrição poderá ocorrer livremente. Caso qualquer um de nós decida vender um volume significativo de nossas ações preferenciais, ou se o mercado perceber nossa intenção de vendê-las, o valor de mercado das Ações Preferenciais pode diminuir significativamente.

DESTINAÇÃO DE RECURSOS

Estimamos receber recursos líquidos da emissão de Ações Preferenciais, no montante aproximado de R\$473,3 milhões, sem considerar o exercício da Opção de Ações Adicionais, e no montante aproximado de R\$513,8 milhões, na hipótese de exercício da Opção de Ações Adicionais, após dedução dos valores estimados por nós devidos a título de comissões e despesas.

Pretendemos utilizar aproximadamente 70% (setenta por cento) dos recursos líquidos que recebermos em decorrência da emissão de Ações Preferenciais e de Ações Adicionais, em investimentos relacionados à expansão de nossa frota de aeronaves, mediante a aquisição e o arrendamento de novas aeronaves, dentre as quais destacamos (i) 3 aeronaves 737-300, a serem operadas nos termos de arrendamentos mercantis operacionais; (ii) 15 aeronaves 737-800 *Next Generation*, cuja aquisição foi contratada junto à *The Boeing Corporation*; e (iii) 28 aeronaves 737-800 *Next Generation*, para as quais detemos opções de compra também contratadas junto à *The Boeing Corporation*.

Pretendemos utilizar aproximadamente 30% (trinta por cento) dos recursos líquidos que recebermos em decorrência da emissão de Ações Preferenciais e de Ações Adicionais, para capital de giro e investimentos em ativos.

Para fazer frente aos pagamentos iniciais e para financiar o saldo do preço de aquisição das aeronaves 737-800 *Next Generation*, além dos recursos líquidos da emissão de Ações Preferenciais e de Ações Adicionais, planejamos utilizar, também, recursos provenientes de outras fontes, tais como as receitas de nossas operações, recursos provenientes de empréstimos contratados por meio de linhas de crédito de curto prazo e/ou financiamento junto ao fornecedor, financiamentos a juros baixos garantidos pelo U.S. Ex-Im Bank, operações de venda e arrendamento junto ao próprio fornecedor (*sale and leaseback*) e/ou ofertas adicionais de ações.

Não receberemos nenhum recurso proveniente da venda das Ações Preferenciais pelos Acionistas Vendedores no âmbito da Oferta Global.

2. INFORMAÇÕES SOBRE A COMPANHIA

- Capitalização
- Diluição
- Informações sobre os Títulos e Valores Mobiliários Emitidos
- Informações Financeiras e Operacionais Seleccionadas
- Análise e Discussão da Administração sobre a Situação Financeira e os Resultados das Operações
- Visão Geral do Setor
- Atividades da Companhia
- Regulação da Aviação Civil Brasileira
- Administração e Governança Corporativa
- Principais Acionistas e Acionistas Vendedores
- Operações com Partes Relacionadas
- Descrição do Capital Social
- Dividendos e Política de Dividendos

CAPITALIZAÇÃO

A tabela a seguir apresenta nossa capitalização, para o período encerrado em 31 de março de 2004, ajustada para refletir o recebimento de aproximadamente R\$498,2 milhões em recursos, relativos à emissão das ações preferenciais, sem considerar a emissão de Ações Adicionais e considerando-se o preço de emissão na oferta de R\$26,57 por ação. As informações descritas abaixo foram extraídas de nossas demonstrações financeiras consolidadas *pro forma* para o período encerrado em 31 de março de 2004, não auditadas, objeto de revisão pela Ernst & Young Auditores Independentes S.S., e produzidas de acordo com os princípios emanados pela Lei das Sociedades por Ações e pela CVM. O investidor deve ler esta tabela em conjunto com as Seções "Informações Financeiras Seleccionadas", "Análise e Discussão da Administração sobre a Situação Financeira e os Resultados de Operações" e nossas demonstrações financeiras consolidadas *pro forma*, constantes deste Prospecto. Nossas informações financeiras consolidadas refletem nossa condição financeira e resultados operacionais como se nós já tivéssemos sido constituídos e já detivéssemos a totalidade das ações de emissão da Gol Transportes Aéreos a partir de 1º de janeiro de 2001, com exceção de 5 ações ordinárias e 3 ações preferenciais Classe B, as quais são detidas pelos membros do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos, para fins de elegibilidade.

	Em 31 de março de 2004	
	Real	Ajustado
	em milhares de R\$	
Endividamento total de curto prazo	58.512	58.512
Endividamento de longo prazo	-	-
Capital Social	223.119	721.306
Reserva de capital	89.556	89.556
Lucros acumulados	5.931	5.931
Patrimônio líquido	318.606	816.793
Capitalização total	377.118	875.305

A Companhia foi constituída em 12 de março de 2004. Em 29 de março de 2004, a Companhia recebeu todas as ações de emissão da Gol Transportes Aéreos dos antigos detentores, com exceção de 5 ações ordinárias e 3 ações preferenciais Classe B, as quais são detidas pelos membros do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos, para fins de elegibilidade, e emitimos ações ordinárias e preferenciais em troca pelas ações da Gol Transportes Aéreos. Em decorrência da contribuição das ações de emissão da Gol Transportes Aéreos, a Companhia passou a controlar a Gol Transportes Aéreos, detendo praticamente todas as ações representativas de seu capital social. Os únicos ativos da Companhia consistem nas ações de emissão da Gol Transportes Aéreos e em disponibilidades de caixa.

DILUIÇÃO

Em 31 de março de 2004, o patrimônio líquido consolidado da Companhia era de R\$318,6 milhões, sendo que o valor patrimonial por ação, na mesma data, era de, aproximadamente, R\$1,89 por ação. O valor patrimonial de R\$1,89 por ação foi determinado pela divisão do patrimônio líquido consolidado pelo número total de ações emitidas pela Companhia, já considerado o desdobramento das ações deliberado na última Assembléia Geral de Acionistas de 25 de maio de 2004.

Após efetuarmos a emissão, no âmbito da distribuição pública primária, de 18.750.000 Ações Preferenciais, assumindo que a Opção de Ações Adicionais não seja exercida pelo Coordenador da Oferta Global, considerando-se o preço de emissão de R\$26,57 por Ação Preferencial, o valor do patrimônio líquido contábil estimado será de, aproximadamente, R\$816,8 milhões, representando aproximadamente R\$4,36 por ação da Companhia. Este valor representa um aumento imediato no valor patrimonial contábil de aproximadamente R\$2,47 por ação da Companhia e uma diluição imediata de R\$22,21 por ação para os investidores que adquirirem as Ações Preferenciais no contexto da Oferta Global. Essa diluição representa a diferença entre o preço por Ação Preferencial pago pelos novos investidores e o valor patrimonial contábil por ação de emissão da Companhia imediatamente após a conclusão da Oferta Global.

O quadro a seguir ilustra a diluição por ação de emissão da Companhia.

	<u>R\$</u>
Preço de Emissão por Ação	26,57
Valor Patrimonial por Ação em 31 de março de 2004	1,89
Aumento do Valor Patrimonial por Ação	2,47
Valor Patrimonial por Ação após a Oferta Global	4,36
Diluição por Ação para os novos investidores	<u>22,21</u>

O preço de emissão das Ações Preferenciais não guarda relação com o valor patrimonial e foi fixado com base no valor de mercado das ações de emissão da Companhia, aferido após a realização do procedimento de *bookbuilding*.

O último preço pago pelos atuais acionistas da Companhia para a subscrição de ações preferenciais em 29 de março de 2004, foi de R\$1,32 por ação, já considerado o desdobramento realizado em 25 de maio de 2004.

Adicionalmente, emitimos opções de compra de 937.412 ações preferenciais ao preço de R\$3,04 por ação preferencial. Caso estas opções sejam exercidas, ocorrerá diluição da participação dos demais acionistas da Companhia. Para uma descrição mais detalhada do plano executivo de opção de compra de ações, veja a seção "Administração e Governança Corporativa".

INFORMAÇÕES SOBRE OS TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS EMITIDOS

Geral

Anteriormente à presente Oferta Global, nossas ações preferenciais não eram negociadas em bolsas de valores ou mercado de balcão organizado. Não podemos garantir que um mercado ativo se desenvolverá para as nossas ações preferenciais, ou que as nossas ações preferenciais serão, após a Oferta Global, negociadas em bolsa a valor de mercado igual ou superior ao preço da Oferta Global. Obtivemos os registros para que nossas ações preferenciais sejam admitidas à negociação na BOVESPA sob o símbolo "GOLL4" e na NYSE, na forma de ADSs, sob o símbolo "GOL".

Negociação na BOVESPA

Em 2000, a BOVESPA foi reorganizada por meio da assinatura de memorandos de entendimentos entre as bolsas de valores brasileiras. Segundo os memorandos, todos os valores mobiliários são negociados somente na BOVESPA, com exceção dos títulos de dívida pública negociados eletronicamente e de leilões de privatização, que são negociados na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro.

Quando acionistas negociam ações ordinárias e preferenciais na BOVESPA, a liquidação acontece três dias úteis após a data da negociação, sem correção monetária do preço de compra. O vendedor deve entregar as ações à Bolsa no segundo dia útil após a data da negociação. A entrega e o pagamento das ações são realizados por meio da Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia.

A BOVESPA é uma entidade sem fins lucrativos de propriedade de corretoras-membro. A negociação na BOVESPA só pode ser realizada pelas corretoras-membro e por um número limitado de não-membros autorizados. A BOVESPA tem duas sessões de pregão por dia, das 11:00h às 13:30h e das 14:30h às 17:45h, horário de São Paulo, exceto durante o período do horário de verão nos Estados Unidos da América. Durante o período de horário de verão nos Estados Unidos da América, os pregões são das 10:00h às 13:00h e das 14:00h às 16:45h, horário de São Paulo, para espelhar os horários de negociação da Bolsa de Valores de Nova Iorque. As negociações também ocorrem, das 11:00h às 18:00h, ou entre 10:00h e 17:00h durante o período de horário de verão nos Estados Unidos da América, em um sistema automatizado conhecido como o Sistema de Negociação Assistida por Computador na BOVESPA e no Sistema Eletrônico de Negociação Nacional. Este é um sistema computadorizado que se une eletronicamente às sete outras bolsas de valores regionais menores. A BOVESPA também permite negociações das 18:45h às 19:30h por um sistema *online* denominado "after market", conectado a corretoras tradicionais e a corretoras que operam pela Internet. As negociações no "after market" estão sujeitas a limites regulatórios sobre volatilidade de preços e sobre o volume de ações negociadas pelas corretoras que operam pela Internet. Atualmente não há especialistas ou formadores de mercado reconhecidos oficialmente para nossas ações no Brasil. Após o encerramento desta oferta, podemos contratar especialistas e formadores de mercado para nossas ações preferenciais.

A fim de manter um melhor controle sobre volatilidade, a BOVESPA adotou um sistema "circuit breaker" de acordo com o qual as sessões de negociação podem ser suspensas por um período de 30 minutos ou uma hora sempre que os índices da BOVESPA caírem abaixo dos limites de 10% ou 15%, respectivamente, com relação ao índice registrado na sessão de negociação anterior.

Regulação do Mercado Brasileiro de Valores Mobiliários

Os mercados brasileiros de valores mobiliários são regulados pela CVM, que tem autoridade para regulamentar as bolsas de valores e mercados de valores mobiliários, bem como pelo BACEN, que tem, entre outros poderes, a autoridade para licenciar corretoras de valores e para regular investimentos estrangeiros e operações de câmbio. Os mercados brasileiros de valores mobiliários são regulados pela Lei das Sociedades por Ações e pela Lei n.º 6.385, de 7 de dezembro de 1976, conforme alterada e complementada, sendo que esta é a principal lei que regula os mercados brasileiros de valores mobiliários, conforme alteradas pela Lei n.º 10.198, de 14 de fevereiro de 2001, pela Lei n.º 10.303, de 31 de outubro de 2001 e pela Lei n.º 10.411, de 26 de fevereiro de 2002, e por regulamentos da CVM, do CMN e do BACEN. Estas leis e regulamentos entre outros, determinam os requisitos de divulgação de informações aplicáveis a emissoras de valores mobiliários publicamente negociados, as sanções penais por negociação de ações utilizando informação privilegiada e manipulação de preço, e a proteção de acionistas minoritários. Tais leis e regras também regulam o licenciamento e supervisão das corretoras de valores e a governança das bolsas de valores brasileiras.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, uma companhia pode ser aberta (e listada) ou fechada (e não listada). Todas as companhias listadas estão registradas na CVM e ficam sujeitas a obrigações de divulgação periódica de informações e de divulgação de quaisquer fatos relevantes. Uma companhia registrada na CVM pode negociar seus valores mobiliários na BOVESPA ou no mercado de balcão. Ações de companhias listadas na BOVESPA não podem ser negociadas simultaneamente no mercado de balcão. As ações de uma companhia listada também podem ser negociadas fora de bolsa, observadas as diversas limitações impostas a este tipo de negociação. Para ser listada na BOVESPA, uma companhia deve requerer o registro à BOVESPA e à CVM.

A negociação de valores mobiliários na BOVESPA pode ser interrompida mediante solicitação de uma companhia antes da publicação de fato relevante. A negociação também pode ser suspensa por iniciativa da BOVESPA ou da CVM, com base ou devido a, entre outros motivos, indícios de que a companhia tenha fornecido informações inadequadas com relação a um fato relevante ou forneceu respostas inadequadas a questionamentos feitos pela CVM ou pela BOVESPA.

Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa e Novo Mercado

Em 2000, a BOVESPA introduziu três segmentos especiais para listagem, conhecidos como Nível 1 e 2 de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa e Novo Mercado. O objetivo foi criar um mercado secundário para valores mobiliários emitidos por companhias abertas brasileiras que sigam melhores práticas de governança corporativa. Os segmentos de listagem são destinados à negociação de ações emitidas por companhias que se comprometam voluntariamente a cumprir práticas de boa governança corporativa e maiores exigências de divulgação de informações, em relação àquelas já impostas pela legislação brasileira. Em geral, tais regras ampliam os direitos dos acionistas e melhoram a qualidade da informação fornecida aos acionistas.

Para tornar-se uma companhia Nível 1, além das obrigações impostas pela legislação brasileira vigente, uma emissora deve: (1) assegurar que suas ações, representando 25% do seu capital total, estejam em circulação no mercado; (2) adotar, sempre que fizer uma oferta pública, procedimentos que favoreçam a dispersão acionária; (3) cumprir padrões mínimos de divulgação trimestral de informações; (4) seguir políticas mais rígidas de divulgação com relação às negociações realizadas por acionistas controladores, conselheiros e diretores, envolvendo valores mobiliários emitidos pela companhia; (5) divulgar a existência de quaisquer acordos de acionistas e programas de *stock options*; e (6) disponibilizar aos acionistas um calendário de eventos societários.

Para tornar-se uma companhia Nível 2, além das obrigações impostas pela legislação brasileira vigente, uma emissora deve: (1) cumprir todos os requisitos para listagem de companhias Nível 1; (2) conceder o direito a todos os acionistas de participar da oferta pública de aquisição de ações em decorrência de uma alienação do controle da companhia, oferecendo para cada ação ordinária o mesmo preço pago por ação do bloco de controle e para cada ação preferencial ao menos 70% do preço pago por ação do bloco de controle; (3) conceder direito de voto a detentores de ações preferenciais com relação a determinadas matérias, tais como (i) transformação, incorporação, cisão e fusão da Companhia; (ii) aprovação de contratos entre a Companhia e o acionista controlador, diretamente ou por meio de terceiros, dentre os quais qualquer parte relacionada ao acionista controlador; (iii) aprovação da avaliação de bens destinados à integralização de aumento de capital da Companhia; (iv) nomeação de empresa especializada para avaliação do valor econômico das ações de emissão da Companhia, no caso de realização de oferta pública de aquisição em decorrência do cancelamento do registro ou descontinuidade de registro no Nível 2 de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa; e (v) qualquer alteração aos direitos de voto mencionados nos itens anteriores; (4) limitar o mandato de todos os membros do Conselho de Administração a um ano, que deve ser composto de no mínimo cinco membros; (5) preparar demonstrações financeiras trimestrais e anuais, incluindo demonstrações de fluxo de caixa, em idioma inglês, de acordo com padrões internacionais de contabilidade, tais como US GAAP ou IFRS; (6) se a companhia optar por ser retirada da listagem no Nível 2, seu acionista controlador deverá fazer uma oferta pública de aquisição de ações (sendo que o preço mínimo das ações a serem oferecidas será determinado por laudo de avaliação a ser produzido por perito); e (7) aderir ao Regulamento da Câmara de Arbitragem do Mercado para a resolução de disputas entre a companhia, os controladores e seus investidores.

Para ser listada no Novo Mercado, uma emissora deve cumprir todos os requisitos descritos acima, bem como (1) emitir somente ações ordinárias; e (2) conceder direito de participar da oferta pública de aquisição de ações para todos os acionistas, em decorrência de uma alienação do controle da companhia, oferecendo para cada ação ordinária o mesmo preço pago por ação do bloco de controle.

Celebramos um Contrato de Adesão ao Regulamento de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa com a BOVESPA, visando a cumprir os requisitos necessários para nos tornarmos uma companhia listada no Nível 2, sendo que este contrato entrará em vigor a partir da data de publicação do Anúncio de Início. Teremos um prazo de três anos para cumprir com o requisito de que ações de emissão da Companhia, representando 25% do seu capital total, estejam em circulação no mercado, à condição de que no mínimo 10% das referidas ações já estejam em circulação no mercado após a conclusão da Oferta Global. Além de cumprirmos com os requisitos para listagem no Nível 2, também concedemos direito de participar da oferta pública de aquisição de ações para todos os acionistas, em decorrência de uma alienação do nosso controle, oferecendo para cada ação preferencial o mesmo preço pago por ação do bloco de controle, além de prepararmos demonstrações financeiras trimestrais, incluindo demonstrações de fluxo de caixa de acordo com US GAAP. Nosso acionista controlador, Aeropar, também se comprometeu a não transferir qualquer ação preferencial, qualquer opção de compra de ações preferenciais, ou quaisquer valores mobiliários conversíveis em ações preferenciais por um prazo de 365 após a data de início da Oferta Global.

INFORMAÇÕES FINANCEIRAS E OPERACIONAIS SELECIONADAS

Os seguintes dados financeiros e operacionais selecionados devem ser lidos em conjunto com nossas demonstrações financeiras e notas relacionadas e a Seção "Análise e Discussão da Administração sobre a Situação Financeira e os Resultados das Operações" incluídas em outras partes deste Prospecto.

A Companhia foi constituída em 12 de março de 2004. Os únicos ativos da Companhia consistem nas ações de emissão da Gol Transportes Aéreos e em disponibilidades de caixa. A Companhia tornou-se a acionista controladora da Gol Transportes Aéreos em 29 de março de 2004. Em tal data, recebemos dos antigos acionistas da Gol Transportes Aéreos todas as ações ordinárias, preferenciais Classe A e preferenciais Classe B, de emissão da Gol Transportes Aéreos, com exceção de 5 ações ordinárias e 3 ações preferenciais Classe B, as quais são detidas pelos membros do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos, para fins de elegibilidade. Em contrapartida, a Companhia emitiu em favor dos antigos acionistas da Gol Transportes Aéreos o número aplicável de ações ordinárias ou ações preferenciais da Companhia. Em decorrência de tal reorganização: (i) 41.499.995 ações ordinárias de emissão da Gol Transportes Aéreos foram conferidas ao capital da Companhia, para a integralização de 39.088.667 ações ordinárias e 2.411.328 ações preferenciais de emissão da Companhia; (ii) 10.375.000 ações preferenciais Classe A de emissão da Gol Transportes Aéreos foram conferidas ao capital da Companhia, para a integralização de 10.374.998 ações preferenciais e 2 ações ordinárias de emissão da Companhia; e (iii) 8.408.206 ações preferenciais Classe B de emissão da Gol Transportes Aéreos foram conferidas ao capital social da Companhia, para a integralização de 8.408.206 ações preferenciais de emissão da Companhia. Adicionalmente, o número total de ações ordinárias e ações preferenciais aumentou para 168.793.243 ações, em decorrência de um desdobramento, à razão de 2,8 ações para cada ação anteriormente emitida, conforme deliberado em 25 de maio de 2004. Após o desdobramento, o número total de ações ordinárias passou a ser de 109.448.497 e o número total de ações preferenciais passou a ser de 59.344.746 (incluindo 224 ações ordinárias e 56 ações preferenciais da Companhia que foram emitidas quando de sua constituição em 12 de março de 2004). Ao final da reorganização, a Companhia passou a controlar a Gol Transportes Aéreos, detendo praticamente todas as ações representativas de seu capital social. A reorganização ocorrida não afetou, de nenhuma forma, nossas atividades e operações.

A Gol Transportes Aéreos foi constituída em agosto de 2000, mas apenas iniciou suas operações em janeiro de 2001. Durante o período compreendido entre agosto de 2000 e dezembro de 2000, as atividades da Gol Transportes Aéreos consistiram apenas em atividades relacionadas à preparação para o início das operações e não registramos lucros ou despesas relevantes.

Nossas demonstrações financeiras consolidadas *pro forma* em 31 de dezembro de 2001, 2002 e 2003 foram auditadas pela Ernst & Young Auditores Independentes S/S, e estão incluídas ao longo deste Prospecto. As informações financeiras incluídas neste Prospecto são baseadas na consolidação da Companhia com a Gol Transportes Aéreos como se a Companhia já tivesse sido constituída e já detivesse a totalidade das ações de emissão da Gol Transportes Aéreos a partir de 1º de janeiro de 2001. As informações financeiras relativas aos períodos trimestrais encerrados em 31 de março de 2004 e 31 de março de 2003 foram extraídas de nossas demonstrações financeiras consolidadas *pro forma* não auditadas, objeto de revisão pela Ernst & Young Auditores Independentes S.S., incluídas neste Prospecto, as quais, de acordo com nossa administração, refletem a correta apresentação de nossos resultados naqueles períodos. Os resultados operacionais para o período trimestral encerrado em 31 de março de 2004 não são necessariamente indicativos de resultados futuros, tampouco indicam os resultados operacionais esperados para o exercício social a ser encerrado em 31 de dezembro de 2004. As informações financeiras consolidadas incluídas neste Prospecto foram elaboradas de acordo com as disposições da Lei das Sociedades por Ações, a regulamentação emitida pela CVM e pelo DAC e as normas e pronunciamentos emitidos pelo Instituto dos Auditores Independentes do Brasil - IBRACON, sendo que todas estas informações refletem, na opinião de nossa administração, uma apresentação adequada dos resultados dos períodos a que se referem.

As informações financeiras constantes das seções "Informações Financeiras e Operacionais Selecionadas" e "Análise da Administração Sobre a Situação Financeira e os Resultados das Operações" derivam das demonstrações financeiras acima mencionadas.

	Trimestre encerrado em 31 de março de		Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2004	2003	2003	2002	2001
(em milhares de R\$, exceto dados em porcentagem)					
Demonstração de Resultados:					
Receita Operacional Bruta					
Transporte de Passageiros.....	448.495	268.210	1.444.757	684.805	239.838
Transporte de Cargas.....	9.942	6.683	36.516	20.224	6.037
Outros.....	5.446	3.045	16.120	10.543	6.626
Total de Receita Operacional Bruta.....	463.883	277.938	1.497.393	715.572	252.501
Impostos e Contribuições.....	(30.791)	(17.299)	(96.803)	(37.693)	(22.027)
Receita Operacional Líquida.....	433.092	260.639	1.400.590	677.879	230.474
Custo dos Serviços Prestados e Despesas Operacionais:					
Pessoal.....	38.445	26.989	137.638	77.855	33.263
Combustível e lubrificantes.....	102.545	71.454	328.104	131.737	45.769
Arrendamento mercantil de aeronaves.....	47.330	50.799	188.841	130.755	58.816
Arrendamento suplementar.....	24.233	23.840	90.875	68.727	2.784
Seguro de aeronaves.....	5.923	6.016	25.850	23.186	7.556
Material de manutenção e reparo.....	16.287	12.308	42.039	16.160	4.773
Prestação de serviços.....	13.485	10.614	58.710	47.381	18.563
Comerciais e publicidade.....	54.091	39.009	191.280	96.626	35.299
Tarifas de pouso e decolagem.....	13.640	11.191	47.924	32.758	14.602
Depreciação e amortização.....	4.697	2.401	14.527	8.568	3.066
Outros custos e despesas operacionais.....	10.205	9.018	43.276	21.269	718
Total de custos e despesas operacionais.....	330.881	263.639	1.169.064	655.022	225.209
Resultado Bruto.....	102.211	(3.000)	231.526	22.857	5.265
Receitas (despesas) financeiras líquidas.....	859	(9.834)	(61.927)	(17.481)	(10.701)
Lucro (prejuízo) operacional.....	103.070	(12.834)	169.599	5.376	(5.436)
Imposto de renda e contribuição social.....	(35.128)	-	(56.555)	(1.396)	0
Lucro líquido.....	67.942	(12.834)	113.044	3.980	(5.436)
Lucro (prejuízo) por ação (R\$).....	1,13	(0,21)	1,88	0,10	(0,22)
Lucro (prejuízo) <i>pro forma</i> por ação (R\$) ⁽¹⁾	0,40	(0,08)	0,67	0,04	(0,08)

Informações de Balanço:

	Trimestre encerrado em 31 de março de		Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2004	2003	2003	2002	2001
(em milhares de R\$)					
Disponibilidades.....	191.641		146.291	9.452	5.156
Contas a receber ⁽²⁾	216.888		240.576	105.245	51.406
Depósitos em garantia de contratos de arrendamento.....	28.874		28.261	44.537	27.130
Ativo total.....	606.066		544.519	259.973	125.445
Endividamento de curto prazo.....	58.512		38.906	22.800	37.046
Endividamento de longo prazo.....	-		-	-	-
Patrimônio líquido.....	318.606		221.477	40.044	19.564

Outras Informações Financeiras:

	Trimestre encerrado em 31 de março de		Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2004	2003	2003	2002	2001
	(em milhares de R\$, exceto porcentagens)				
Margem operacional bruta ⁽³⁾	23,6%	(1,2)%	16,5%	3,4%	2,3%
Fluxo de caixa proveniente de (usado em) atividades operacionais.....	32.864	(49.398)	81.096	17.023	(19.213)
Fluxo de caixa usado em investimento	(6.850)	(16.162)	(35.124)	(34.479)	(29.666)
Fluxo de caixa proveniente de financiamento	19.336	78.527	90.867	21.752	53.239
EBITDA ⁽⁴⁾	106.908	(599)	246.053	31.425	8.331
EBITDAR ⁽⁴⁾	178.471	74.040	525.769	230.907	69.931

	Trimestre encerrado em 31 de março de		Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2004	2003	2003	2002	2001
Informações operacionais (não-auditadas):					
Passageiros pagantes (em milhares).....	2.180	1.571	7.324	4.847	2.085
RPK (em milhões).....	1.506	1.065	4.835	3.156	1.256
ASK (em milhões).....	2.094	1.763	7.527	5.049	2.091
Taxa de ocupação	71,9%	60,4%	64,2%	62,5%	60,1%
Taxa de ocupação <i>break-even</i>	54,9%	61,1%	54,2%	61,3%	60,1%
Taxa de utilização de aeronave (horas por dia).....	13,5	12,7	12,8	12,3	11,1
Tarifa média (R\$).....	204	165	195	140	115
Yield por passageiro por quilômetro (centavos de R\$).....	27,6	23,4	27,7	20,4	17,8
Receita por passageiro por ASK (centavos de R\$).....	19,8	14,1	17,8	12,7	10,7
RASK (centavos de R\$).....	20,7	14,8	18,6	13,4	11,0
CASK (centavos de R\$).....	15,8	15,0	15,5	13,0	10,8
CASK ajustado (centavos de R\$) ⁽⁵⁾	14,6	13,6	14,3	11,6	10,6
Decolagens	20.825	17.418	75.439	52.665	24.727
Distância média de voo (quilômetros).....	670	649	659	628	613
Número médio de aeronaves operacionais no período.....	21,7	20,3	21,6	15,3	7,7
Funcionários efetivos no final do período.....	2.572	2.235	2.453	2.072	1.134
Custo médio de combustível por litro.....	1,24	1,38	1,17	0,98	0,63
Litros de combustível consumidos (milhares).....	75.520	60.965	264.402	164.008	77.849
Porcentagem de vendas através de Internet no período.....	70,8%	50,3%	57,9%	48,7%	13,2%

⁽¹⁾ O lucro (prejuízo) por ação *pro forma* foi calculado para demonstrar o efeito do desdobramento ocorrido em 25 de maio de 2004.

⁽²⁾ Para administrar a liquidez, levamos em consideração as nossas disponibilidades e contas a receber. As contas a receber consistem principalmente de recebíveis de cartão de crédito decorrentes de passagens aéreas vendidas. Uma vez que propiciamos aos nossos clientes a opção de pagamento em parcelas mensais, atualmente existe um intervalo médio de aproximadamente um mês entre o pagamento de nossos fornecedores e o recebimento dos pagamentos pelos nossos serviços.

⁽³⁾ A margem operacional bruta representa o lucro operacional bruto dividido pela receita operacional líquida.

⁽⁴⁾ O EBITDA representa o lucro líquido adicionado de despesas financeiras líquidas, Imposto de Renda e Contribuição Social (créditos), e depreciação e amortização. O EBITDAR representa o EBITDA somado ao valor dos custos operacionais com arrendamento mercantil de aeronaves e com arrendamento suplementar de aeronaves. O EBITDA e o EBITDAR são apresentados como informações suplementares porque a administração acredita que estes são indicadores financeiros úteis para indicar o desempenho operacional de uma companhia, bem como para comparar nosso desempenho operacional com o de outras companhias aéreas. No entanto, o EBITDA e o EBITDAR não devem ser analisados isoladamente, em substituição ao lucro operacional e ao lucro líquido, determinados conforme as disposições da Lei das Sociedades por Ações. Os investidores também devem notar que a demonstração de EBITDA e EBITDAR pode não ser comparável com indicadores similares usados por outras empresas. A tabela a seguir representa o cálculo efetuado para determinar o EBITDA e o EBITDAR nos períodos especificados.

⁽⁵⁾ O CASK ajustado representa o CASK calculado com base em custos dos serviços prestados e despesas operacionais, deduzidos os custos incorridos em arrendamento suplementar de aeronaves. O CASK ajustado é um indicador mais adequado para a comparação com o CASK registrado por companhias aéreas internacionais de baixo custo que apresentam suas demonstrações financeiras em US GAAP.

	Trimestre encerrado em 31 de março de		Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2004	2003	2003	2002	2001
	(em milhares de R\$)				
Cálculo do EBITDA e EBITDAR:					
Lucro (prejuízo) líquido.....	67.942	(12.834)	113.044	3.980	(5.436)
Despesas financeiras líquidas.....	(859)	9.834	61.927	17.481	10.701
Imposto de Renda e Contribuição Social	35.128	-	56.555	1.396	0
Depreciação e amortização	4.697	2.401	14.527	8.568	3.066
EBITDA.....	106.908	(599)	246.053	31.425	8.331
Custos com arrendamento mercantil de aeronaves.....	47.330	50.799	188.841	130.755	58.816
Custos com arrendamento suplementar.....	24.233	23.840	90.875	68.727	2.784
EBITDAR.....	178.471	74.040	525.769	230.907	69.931

ANÁLISE E DISCUSSÃO DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE A SITUAÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS DAS OPERAÇÕES

O investidor deve ler esta seção em conjunto com nossas demonstrações financeiras consolidadas e respectivas notas e demais informações financeiras e contábeis incluídas neste Prospecto. Veja a Seção "Informações Financeiras Seleccionadas". Essa seção contém afirmações com relação ao futuro que envolvem riscos e incertezas. Nossos resultados efetivos podem ser substancialmente diferentes dos resultados discutidos nas afirmações com relação ao futuro por diversas razões, incluindo, mas não se limitando a fatores indicados na seção "Fatores de Risco" e os assuntos indicados neste Prospecto.

Informações Financeiras Consolidadas Pro Forma

As informações usadas abaixo foram extraídas de nossas informações financeiras consolidadas *pro forma*, que foram elaboradas para refletir nossa condição financeira e resultados operacionais como se nós já tivéssemos sido constituídos e já detivéssemos a totalidade das ações de emissão da Gol Transportes Aéreos a partir de 1º de janeiro de 2001, com exceção de 5 ações ordinárias e 3 ações preferenciais Classe B, as quais são detidas pelos membros do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos, para fins de elegibilidade.

Visão Geral

Somos a única companhia aérea de baixo custo e baixa tarifa (*low cost, low fare*) atualmente operando no Brasil, oferecendo serviços aéreos regulares em rotas entre as maiores cidades brasileiras. Buscamos expandir nossos negócios e aumentar nossa lucratividade estimulando e atendendo à demanda no Brasil por viagens aéreas a preços acessíveis, tanto para passageiros em viagens de negócios como em viagens de lazer. Fazemos isso oferecendo um serviço simplificado, eficiente e seguro, tendo ao mesmo tempo um dos mais baixos custos operacionais da aviação civil internacional.

A Companhia foi constituída em 12 de março de 2004. Os únicos ativos da Companhia consistem nas ações de emissão da Gol Transportes Aéreos e em disponibilidades de caixa.

A Gol Transportes Aéreos foi constituída em agosto de 2000 e iniciou as operações de transporte aéreo de passageiros em janeiro de 2001 com seis aeronaves *Boeing 737-700 Next Generation*, atendendo a cinco cidades brasileiras. No final do primeiro trimestre de 2004, operávamos 22 aeronaves *Boeing 737-700/800 Next Generation*, com uma única classe de serviço, atendendo a 28 cidades brasileiras. Transportamos mais de 16 milhões de passageiros desde o início de nossas operações e, de acordo com o DAC, nossa participação de mercado, baseada em RPK, aumentou de 4,7% em 2001 para 11,8% em 2002, 19,2% em 2003 e 22,5% no trimestre encerrado em 31 de março de 2004. O aumento de tamanho de nossa frota e de frequências de vôos, a entrada em novos mercados e a busca de novos segmentos de mercado têm sido as causas principais do crescimento anual de nossas receitas líquidas, que cresceram 194,1% entre 2001 e 2002 e 106,6% entre 2002 e 2003, e custos e despesas, que cresceram 190,9% entre 2001 e 2002 e 78,5% entre 2002 e 2003.

Oferecemos aos passageiros no Brasil uma alternativa de transporte de alta qualidade a preço acessível que acreditamos ser atrativa em termos de custo-benefício frente às alternativas convencionais de transporte aéreo e rodoviário. Temos uma base diversificada de passageiros, com clientes que vão desde passageiros em viagens de negócios em grandes centros urbanos no Brasil, como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, até passageiros em viagens de lazer com destino a cidades localizadas por todo o Brasil.

A tabela a seguir demonstra o crescimento trimestral de nossas operações, desde que iniciamos nossas operações:

Trimestre encerrado em	Cidades atendidas	Número de decolagens	Aeronaves operacionais ⁹⁾
31 de março de 2001	7	3.771	6
30 de junho de 2001	10	5.493	7
30 de setembro de 2001	11	6.540	9
31 de dezembro de 2001	16	8.923	10
31 de março de 2002	16	9.791	15
30 de junho de 2002	20	13.040	15
30 de setembro de 2002	20	13.880	16
31 de dezembro de 2002	21	15.954	19
31 de março de 2003	24	17.349	21
30 de junho de 2003	25	18.298	21
30 de setembro de 2003	25	19.685	22
31 de dezembro de 2003	28	20.107	22
31 de março de 2004	28	20.825	22

⁹⁾Atualmente, todas as nossas aeronaves estão contratadas por arrendamento mercantil.

Avaliamos cuidadosamente as oportunidades de crescimento e pretendemos continuar a expandir nossos negócios, por meio da aquisição ou do arrendamento de novas aeronaves, do aumento da frequência de nossos vôos para os mercados de alta demanda, e do acréscimo de novas rotas para regiões brasileiras não atendidas adequadamente. Também estudamos oportunidades para oferecer serviços em rotas para centros de tráfego intenso em outros países da América do Sul. Solicitamos a aprovação de uma rota entre São Paulo (Aeroporto Internacional de Guarulhos) e Buenos Aires (Aeroporto Internacional de Ezeiza). Esperamos ser comunicados de uma decisão a respeito de nossa solicitação durante o segundo semestre de 2004.

Esperamos receber três aeronaves *Boeing 737-300* no terceiro trimestre de 2004, e até duas aeronaves *Boeing 737-300* adicionais até o final de 2004. Tais aeronaves serão operadas sob os termos de contratos de arrendamento mercantil operacional, com duração de dois anos, e serão utilizadas para possibilitar o atendimento à demanda por nossos serviços no curto prazo, até que possamos receber mais aeronaves *Next Generation*. Assinamos um contrato com The Boeing Company com pedidos de compra de mais 15 aeronaves *737-800 Next Generation*, juntamente com opções de compra de mais 28 aeronaves *737-800 Next Generation*. Os pedidos de aeronaves têm entregas previstas para ocorrer entre 2007 e 2009, e as opções de compra são exercíveis para entregas no período entre 2005 e 2010.

Receitas Operacionais

Auferimos nossas receitas principalmente do transporte aéreo de passageiros. Aproximadamente 97% de nossas receitas são derivadas de transporte de passageiros, e os 3% restantes principalmente de serviços de transporte de carga, prestados mediante a utilização dos compartimentos de carga disponíveis nas aeronaves que operamos para realizar transporte de passageiros. As receitas de transporte de passageiros são reconhecidas quando o transporte é realizado ou quando a passagem vence, mesmo sem ter sido utilizada. As receitas de transporte de cargas são reconhecidas quando a carga é transportada. Outras receitas consistem principalmente de serviços fretados (*charters*), taxas por cancelamento ou mudanças de vôos, e taxas por excesso de bagagem. As receitas de transporte de passageiros são baseadas em nossa capacidade, taxa de ocupação e *yield*. Nossa capacidade é medida em termos de ASK, que é o número de assentos disponíveis em cada etapa de vôo multiplicado pela distância em quilômetros da etapa. A taxa de ocupação é a medida da ocupação de nossos vôos por passageiros pagantes, e é calculada dividindo-se o número de passageiros-quilômetro transportados (RPK) pelo número de assentos-quilômetro oferecidos (ASK). O *yield* é o valor médio que um passageiro paga para voar um quilômetro.

A tabela a seguir mostra nossa capacidade, taxa de ocupação e *yield* para os períodos indicados abaixo.

	Trimestre encerrado em		Exercício encerrado em		
	31 de março de		31 de dezembro de		
	2004	2003	2003	2002	2001
Capacidade (em milhões de ASK)	2.094,0	1.763,1	7.526,6	5.048,9	2.090,7
<i>Yield</i> em centavos de R\$	27,6	23,4	27,7	20,4	17,9
Taxa de ocupação	71,9%	60,4%	64,2%	62,5%	60,1%
Crescimento da receita de transporte de passageiros por ASK	40,1%	30,3%	39,6%	19,3%	-

Aumentamos nossas receitas por meio da expansão de nossa capacidade (em termos de tamanho de frota e decolagens), taxa de ocupação e *yield*. Acreditamos que nosso foco em servir segmentos selecionados do mercado doméstico de transporte aéreo de passageiros, a boa relação custo-benefício que oferecemos aos nossos clientes e as nossas baixas tarifas são fatores que nos distinguem de outras companhias aéreas. Estas características têm nos permitido atender a uma demanda forte e inexplorada por serviços de baixo custo e baixas tarifas, o que nos possibilitou continuar aumentando nossa capacidade, a despeito da tendência geral de contração do setor durante os últimos 3 anos.

A forte demanda por nossos serviços, redes de rotas de conexão eficientes, escalas rápidas e nossa frota moderna nos têm permitido manter uma alta taxa de utilização de aeronaves, a qual, conjuntamente com nossa estratégia de gerenciamento de *yield*, que equilibra tarifas e taxas de ocupação, tem aumentado nossas receitas por ASK e lucratividade.

A atuação do DAC pode influenciar em nossa capacidade de gerar receitas. O DAC monitora as concessões de *slots*, o ingresso de novas companhias, o lançamento de novas rotas, o aumento nas frequências de rotas já existentes e a obtenção de novas aeronaves por meio de aquisição ou de arrendamento mercantil. Uma das medidas tomadas pelas autoridades reguladoras da aviação civil brasileira para fortalecer a situação financeira das companhias aéreas brasileiras tradicionais foi o estabelecimento, desde março de 2003, da obrigatoriedade de apresentação ao DAC de dados que demonstrem níveis satisfatórios de demanda e lucratividade para que o DAC aprove a criação de novas rotas, aumentos nas frequências de vôos e a aquisição e/ou arrendamento de aeronaves adicionais. Como resultado do monitoramento do DAC sobre o equilíbrio entre demanda e oferta, o *yield* médio do setor aumentou desde então. Nossa capacidade de crescer e de aumentar nossas receitas depende das autorizações necessárias expedidas pelo DAC para novas rotas, para aumento das frequências de vôos e para aquisição e/ou arrendamento de novas aeronaves.

Nossas receitas sofrem incidência de certos tributos, incluindo impostos estaduais como o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços, ou ICMS; contribuições federais para fins de seguridade social, tais como o Programa de Integração Social, ou PIS, e a Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social, ou COFINS. O ICMS não incide sobre receitas auferidas com a venda de passageiros. A alíquota média de ICMS incidente sobre receitas auferidas com transporte de cargas atualmente varia por Estado da Federação, de 4% a 12%. O PIS e a COFINS incidem a alíquotas de 1,65% e 3,00%, respectivamente, sobre a receita operacional bruta.

Geralmente, as receitas e a lucratividade dos nossos vôos atingem seus níveis mais altos durante o período de férias de verão e inverno, em janeiro e julho respectivamente, e nas duas últimas semanas de dezembro, durante a temporada de festas de final de ano. A semana de Carnaval é geralmente acompanhada de uma diminuição considerável na taxa de ocupação. Dada nossa grande porcentagem de custos fixos, esta sazonalidade tende a causar variações em nossos resultados operacionais de trimestre para trimestre.

Custos dos Serviços Prestados e Despesas Operacionais

Temos baixos custos e despesas operacionais porque operamos com uma frota homogênea, que é uma das mais novas frotas do setor e com uma única classe de serviço, proporcionando altas taxas de utilização. Além disso, utilizamos nossas aeronaves com eficiência, promovemos e estimulamos a compra de passagens mediante sistemas de baixo custo, bem como aplicamos outras práticas de contenção de custos operacionais geralmente não utilizadas por outras companhias de aviação civil. Temos também baixos custos e despesas operacionais por ASK em razão de nossa elevada taxa de utilização de aeronaves.

Os principais componentes de nossos custos e despesas operacionais incluem aqueles relacionados a combustível, arrendamento e arrendamento suplementar de aeronaves, manutenção de aeronaves, comerciais e publicidade, e pessoal, neste caso incluindo provisões para nosso plano de participação nos resultados.

Nossos custos com combustível são maiores do que os de companhias aéreas de baixo custo norte-americanas e européias, visto que existe apenas um fornecedor expressivo de combustível de aeronaves no Brasil e os tributos incidentes na venda de combustível são elevados e repassados ao preço. Nossos custos com combustível são variáveis e oscilam de acordo com o mercado internacional de petróleo, e o aumento da nossa capacidade. De 1º de janeiro de 2001 a 31 de março de 2004, o preço do petróleo West Texas Intermediate, um preço de referência usado internacionalmente para precificação do petróleo e cotado em dólares, aumentou 31,4%, de US\$27,21 por barril para US\$35,76 por barril. Uma vez que os preços globais de petróleo são cotados em dólar, nosso custo de combustível também é afetado pelas variações cambiais. Além de geralmente ajustarmos nossas tarifas para compensar variações no preço de combustível e na taxa de câmbio, ainda que com defasagem de alguns meses, atualmente celebramos contratos de *hedge* para proteção contra variações de curto prazo nos preços do petróleo e na taxa de câmbio. Acreditamos que desde 1970 as companhias brasileiras de aviação civil geralmente têm conseguido mitigar o impacto da desvalorização da moeda brasileira através de alterações em suas estruturas de tarifas.

Nossos custos com arrendamento de aeronaves também são incorridos em dólares e têm crescido proporcionalmente ao crescimento de nossas operações. Nossos custos de arrendamento suplementar são denominados em dólares e consistem em pagamentos adicionais previstos nos contratos de arrendamento mercantil operacional de aeronaves, contabilizados com base no número de horas voadas. Também utilizamos contratos de *hedge* de curto prazo para nos proteger de riscos relacionados a obrigações financeiras constantes dos contratos de arrendamento mercantil. Adicionalmente, aproximadamente 20% de nossos contratos de arrendamento mercantil operacional de aeronaves têm taxas de remuneração variáveis baseadas em variações de taxas de juros praticadas no mercado internacional. Atualmente contamos com um programa de *hedge* vigente visando a administrar nossa exposição a variações nas taxas de juros.

Nossos custos com manutenção e reparos consistem em manutenção regular e reparos realizados, incluindo peças sobressalentes de aeronaves, as quais são contabilizadas como despesas operacionais, conforme efetivamente utilizadas. Nossas aeronaves necessitam de um baixo nível de manutenção tendo em vista sua idade média atual de 2,8 anos. À medida em que nossa frota se torne mais antiga e as garantias que cobrem algumas de nossas peças sobressalentes vençam, nossos custos com manutenção e reparos aumentarão.

Nossas despesas comerciais e com publicidade incluem comissões pagas para agentes de viagens, taxas pagas pelo uso de sistemas de reservas de terceiros, custos incorridos em sistemas próprios de reserva e agentes de reservas, taxas pagas a administradoras de cartões de crédito, e despesas com publicidade. Nossas despesas com vendas são menores que as de outras companhias aéreas brasileiras, com base em ASK. Isto se deve ao fato que uma maior proporção de nossos clientes adquire passagens diretamente em nosso *site* na Internet ao invés de adquiri-las pelos meios tradicionais de distribuição, tais como balcões de vendas em aeroportos. Desta forma, apresentamos uma menor proporção de reservas feitas através de sistemas de distribuição global, de custo mais alto. Auferimos 71%, 58% e 49% de nossas receitas de transporte de passageiros por meio de nosso *site* na Internet durante o período trimestre em 31 de março de 2004 e nos anos de 2003 e 2002, respectivamente, incluindo reservas através da Internet realizadas por agentes de viagens.

Nossos custos com pessoal aumentam proporcionalmente ao número de funcionários, inclusive os pagamentos decorrentes de dissídios salariais e programas de participação de lucros e resultados. Nossa estrutura de salários não contempla aumentos exclusivamente relacionados ao tempo de serviço do funcionário.

Despesas com serviços incluem as operações aeroportuárias de solo, o manuseio de bagagens e as remunerações pagas pela concessão de uso de instalações em aeroportos.

Outras despesas operacionais consistem em despesas gerais e administrativas, serviços contratados, aluguel de equipamentos, lanches e bebidas servidos a passageiros, custos com telecomunicações, despesas com fornecedores e prestadores de serviços.

Durante o período entre o início de 2001 e 31 de março de 2004, reduzimos nossa taxa de ocupação *break-even*, que é a taxa de ocupação necessária para que as receitas operacionais correspondam às despesas operacionais de 60,1% para 54,9%. Esta diminuição decorreu principalmente do fato de distribuirmos nossos custos fixos por um maior número de ASK neste período, além do aumento do *yield*.

A margem operacional, que afere o lucro operacional como porcentagem das receitas líquidas, aumentou consistentemente durante os três primeiros anos de nossas operações e esteve entre as maiores margens da aviação civil internacional em 2003, de acordo com relatórios públicos arquivados por companhias aéreas internacionais.

Cenário Econômico Brasileiro

Apesar de também termos sido afetados pelas condições macroeconômicas no Brasil, nossas operações vêm crescendo desde 2001, principalmente devido à nossa expansão para novos mercados e ao aumento da frequência dos vôos que operamos. Nossos negócios estão crescendo para acompanhar a demanda pelos nossos serviços de baixas tarifas; no entanto, a taxa de crescimento do PIB se tornará cada vez mais importante para determinar nossa capacidade de crescimento futuro e nossos resultados. De 1970 até dezembro de 2003, a demanda de tráfego aéreo brasileiro cresceu a uma taxa aproximada de 2,0 vezes a taxa de crescimento real do PIB brasileiro.

Nossos resultados operacionais são afetados pela variação da taxa de câmbio. Uma parte significativa de nossos custos e despesas operacionais é denominada ou atrelada ao dólar, tais como os pagamentos devidos nos termos de nossos contratos de arrendamento mercantil operacional de aeronaves e os custos com combustível. Todas as nossas receitas são denominadas em reais. Com base em análises estatísticas de nossos três primeiros anos de operação, acreditamos que nossas tarifas apresentaram uma correlação superior a 70% com a taxa de câmbio e com os preços de combustível. Por sua vez, aproximadamente 59% de nossos custos e despesas operacionais (incluindo combustível) são atreladas à variação do dólar. Acreditamos que nossos programas de *hedge* de variação cambial e dos preços do combustível nos protegem de oscilações de curto prazo na taxa de câmbio. Entendemos que o nosso fluxo de receitas, dada sua correlação com as variações na taxa de câmbio e nos preços de combustível, combinado com a proteção de *hedge* cambial de curto prazo sobre nossas despesas atreladas à variação da taxa de câmbio, mitigará o impacto negativo de oscilações abruptas na taxa de câmbio e nos preços de combustível sobre nossas despesas operacionais.

A inflação teve, e continua a ter, efeito em nossas condições financeiras e resultados operacionais. Aproximadamente 41% de nossos custos e despesas operacionais (excluindo combustível) são denominados em reais. Os fornecedores e prestadores de serviços relacionados a estes custos e despesas geralmente corrigem periodicamente seus preços para refletir a inflação.

Desde o início de nossas operações, o cenário econômico tem-se apresentado volátil em relação à inflação e à variação cambial, tendo também se caracterizado como um período de crescimento econômico baixo. O crescimento da economia brasileira diminuiu em 2001, nosso primeiro ano de operações, quando o PIB cresceu a uma taxa real de apenas 1,3%, comparado com 4,4% em 2000. O real se desvalorizou 18,7% em relação ao dólar durante 2001 e a inflação foi de 10,4% conforme medida pelo IGP-M.

Em 2002, a economia entrou em um período de turbulência a partir da segunda metade do ano, com o temor dos investidores de que ocorreriam alterações na política econômica em virtude da eleição de um novo presidente. O real variou significativamente em relação ao dólar, desvalorizando-se em 52,3% durante o ano e fechando a R\$3,5333 para US\$1,00 em 31 de dezembro de 2002. A inflação anual, conforme medida pelo IGP-M, foi de 25,3% e o PIB cresceu a uma taxa real de 1,9%.

Em 2003, a nova administração federal manteve a consistência na política econômica, priorizando a responsabilidade fiscal. O real valorizou-se em relação ao dólar em 18,2%, fechando em R\$2,8892 por US\$1,00, em 31 de dezembro de 2003. O índice IBOVESPA valorizou-se 97% em 2003. A inflação anual, conforme medida pelo IGP-M, diminuiu para 8,7%. No entanto, o PIB brasileiro diminuiu 0,2% durante 2003, principalmente por conta das altas taxas de juros, que prevaleceram no início de 2003 para combater pressões inflacionárias e que também contribuíram para restringir o crescimento econômico. A economia brasileira mostrou sinais de recuperação no último trimestre de 2003 e no primeiro trimestre de 2004, crescendo aproximadamente 1,5%, em relação ao terceiro trimestre de 2003, e 1,6% em relação ao quarto trimestre de 2003, respectivamente. O Banco Central reduziu a taxa de juros Selic sete vezes ao longo do ano de 2003 e duas vezes desde o início de 2004, sendo que a taxa de juros Selic foi de 16,25% em 31 de março de 2004.

A dívida pública brasileira permaneceu relativamente alta, representando 57,4% do PIB em 31 de março de 2004. Ao mesmo tempo, o Brasil atingiu um superávit primário em 2003 de 4,37% do PIB, acima da meta estabelecida pelo Fundo Monetário Internacional, de 4,25% do PIB, nos termos do acordo vigente firmado com o país. Durante 2003, o Brasil atingiu um saldo positivo em sua balança comercial, no montante de US\$25 bilhões, o maior saldo positivo já registrado em todos os tempos. A inflação durante o primeiro trimestre de 2004, conforme medida pelo IGP-M, diminuiu novamente, atingindo 2,7%. As metas de inflação estipuladas pelo Banco Central para 2004 e 2005 são de 5,5% e 4,5%, respectivamente, com uma variação positiva ou negativa de 2,5%. O real desvalorizou-se em relação ao dólar em 0,7% durante o período trimestral encerrado em 31 de março de 2004. Em 23 de junho de 2004, a taxa de câmbio era de R\$3,1258 por US\$1,00.

A tabela a seguir mostra dados relativos à inflação, ao crescimento real do PIB, à taxa de câmbio do dólar e aos preços do petróleo para os períodos indicados abaixo:

	Trimestre encerrado em 31 de março de		Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2004	2003	2003	2002	2001
Crescimento real do PIB	1,6%	(0,8%)	(0,2%)	1,9%	1,3%
Inflação (IGP-M) ⁽¹⁾	2,7%	6,3%	8,7%	25,3%	10,4%
Inflação (IPCA) ⁽²⁾	1,9%	5,1%	9,3%	12,5%	7,7%
Taxa CDI ⁽³⁾	16,1%	26,2%	16,8%	22,9%	19,0%
Taxa Libor ⁽⁴⁾	1,1%	1,3%	1,1%	1,4%	1,9%
Desvalorização (valorização) do real em relação ao dólar	0,7%	(5,1%)	(18,2%)	52,3%	18,7%
Taxa de câmbio no final do exercício - US\$1,00	2,9086	3,3531	R\$2,8892	R\$3,5333	R\$2,3204
Taxa de câmbio média ⁽⁵⁾ - US\$1,00	2,9081	3,4691	R\$3,0600	R\$2,9983	R\$2,3532
Aumento (diminuição) do preço do petróleo <i>West Texas Intermediate</i> (por barril)	5,9%	(2,5%)	2,1%	48,5%	(27,1%)
Preço do petróleo <i>West Texas Intermediate</i> (por barril)	US\$35,76	US\$31,04	US\$32,52	US\$31,20	US\$19,84
Preço médio do petróleo <i>West Texas Intermediate</i> (por barril)	US\$35,33	US\$33,96	US\$31,06	US\$26,17	US\$25,96

Fontes: Fundação Getúlio Vargas, Banco Central do Brasil e Bloomberg.

⁽¹⁾ IGP-M é um índice de inflação medido e publicado pela Fundação Getúlio Vargas.

⁽²⁾ IPCA é um índice de inflação medido e publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

⁽³⁾ A taxa CDI corresponde à média das taxas de juros *overnight* do mercado interbancário no Brasil (acumulada para o final do período mensal, anualizada).

⁽⁴⁾ Taxa LIBOR trimestral para depósitos em dólares referente ao último dia do período.

⁽⁵⁾ Representa a média das taxas de câmbio do último dia de cada mês do período, exceto para os trimestres findos em 31 de março que é calculado como a média entre a maior e a menor cotação do período.

Resultados de Operações

Trimestre encerrado em 31 de março de 2004 comparado ao trimestre encerrado em 31 de março de 2003

Nosso lucro líquido registrado no trimestre encerrado em 31 de março de 2004 aumentou para R\$67,9 milhões, um aumento de R\$80,8 milhões em relação a um prejuízo de R\$12,8 milhões registrado em 31 de março de 2003. Registramos lucro operacional bruto de R\$102,2 milhões, um aumento de R\$105,2 milhões em relação a 31 de março de 2003, e nossa margem bruta de lucro operacional foi de 23,6%, comparado com uma margem negativa de 1,2% em 31 de março de 2003. O imposto de renda e a contribuição social aumentaram para R\$35,1 milhões em 31 de março de 2004, sendo que em 31 de março de 2003 não registrávamos despesas com imposto de renda e contribuição social devido à inexistência de lucro operacional. Nossa carga tributária efetiva foi de 34% em 31 de março de 2004.

O detalhamento da variação de RASK e CASK, de 31 de março de 2003 para 31 de março de 2004 está descrito abaixo, sendo que as variações expressas em porcentagens são baseadas em valores não arredondados:

	Trimestre encerrado em 31 de março de (em centavos de R\$ por ASK)		Variação (%)	Percentual de Receita Líquida (2004)
	2004	2003		
Receita operacional bruta	22,15	15,76	40,5%	
Receita operacional líquida	20,68	14,78	39,9%	100%
Custo dos serviços prestados e despesas operacionais:				
Com pessoal	1,84	1,53	19,9%	8,9%
Combustível e lubrificantes	4,90	4,05	20,8%	23,7%
Arrendamento de aeronaves	2,26	2,88	(21,6)%	10,9%
Arrendamento suplementar de aeronaves	1,16	1,35	(14,4)%	5,6%
Seguro de aeronaves	0,28	0,34	(17,1)%	1,4%
Material de manutenção e reparo	0,78	0,70	11,4%	3,8%
Prestação de serviços	0,64	0,60	7,0%	3,1%
Comerciais e publicidade	2,58	2,21	16,8%	12,5%
Tarifas de pouso e decolagem	0,65	0,63	2,6%	3,1%
Depreciação e amortização	0,22	0,14	64,7%	1,1%
Outras despesas	0,49	0,51	(4,7)%	2,4%
Total de custos dos serviços e despesas operacionais	15,80	14,95	5,7%	76,4%
Custo por horas voadas	15,13	14,61	3,6%	-
Taxa de ocupação <i>break-even</i>	54,9%	61,1%	(10,1)%	-

Receitas Operacionais Brutas. As receitas operacionais aumentaram em 66,9%, ou R\$185,9 milhões, devido principalmente ao aumento em receitas de transporte de passageiros. O aumento em receitas de transporte de passageiros decorreu principalmente de um aumento de 19,6% das decolagens, do aumento de 11,5 pontos percentuais na taxa de ocupação, de 60,4% para 71,9%, e de um aumento de 17,9% em nosso *yield*. O aumento em decolagens é atribuível principalmente ao acréscimo de quatro novos destinos nos primeiros três meses de 2004, em relação ao mesmo período em 2003. O aumento em nossa taxa de ocupação durante os três primeiros meses de 2004 ocorreu, em grande parte, em razão de nosso primeiro trimestre integral de operação de nossos vôos noturnos a tarifas competitivas, o que nos ajudou a aumentar a taxa diária de utilização de aeronaves de 12,7 horas para 13,5 horas. Outras receitas operacionais aumentaram em R\$5,7 milhões, principalmente em decorrência do aumento da receita auferida com a prestação de serviços de transporte de cargas. O aumento nas receitas foi proporcionado, também, pelo aumento no número médio de aeronaves em serviço, de 20,3 para 21,7.

Impostos e Contribuições. Impostos e contribuições sobre a receita bruta aumentaram 78,0%, ou R\$13,5 milhões, devido principalmente ao aumento da base de cálculo decorrente do aumento da receita bruta.

Receitas Operacionais Líquidas. As receitas operacionais aumentaram em 66,2%, ou R\$172,5 milhões, devido principalmente ao aumento das receitas auferidas com passageiros. As receitas operacionais por ASK (RASK) aumentaram em 39,9%, passando de 14,8 centavos de real para 20,7 centavos de real em 31 de março de 2004.

Custos de Serviços Prestados e Despesas Operacionais. Os custos e despesas operacionais aumentaram em 25,5%, ou R\$67,2 milhões, devido principalmente à operação de 1,4 aeronave adicional em média, ao aumento de decolagens durante o período e ao incremento de nossas despesas com vendas e publicidade. Nossa capacidade operacional aumentou em 18,8%, para 2,09 bilhões de ASK, devido ao crescimento planejado de nossa capacidade e a um aumento na utilização de aeronaves em 6,3%. Os custos e despesas operacionais por ASK (CASK) aumentaram em 5,7%, para 15,8 centavos de real, devido principalmente ao aumento nas despesas com combustíveis e nas despesas com vendas e publicidade, parcialmente compensado por termos distribuído nossos custos fixos por uma frota maior e por uma diminuição no valor médio de nossos prêmios de seguro.

Os custos com pessoal aumentaram em 42,4%, ou R\$11,5 milhões, devido ao aumento de 15,1% na média de funcionários efetivos de 2.235 para 2.572 no final do período, e ao dissídio de 12,8%. Os custos com pessoal por ASK aumentaram 19,9%, devido ao aumento salarial e ao aumento no número de empregados efetivos, parcialmente compensadas por uma maior produtividade e por uma maior capacidade.

Os custos com combustíveis e lubrificantes aumentaram em 43,5%, ou R\$31,1 milhões, principalmente devido ao consumo de 14,6 milhões de litros de combustível adicionais e a um aumento de 23,9% no nosso consumo total de combustível em relação ao primeiro trimestre de 2003 parcialmente compensado pela diminuição no custo do litro de combustível. Os custos com combustíveis e lubrificantes por ASK aumentaram em 20,8%.

Os custos com arrendamento mercantil de aeronaves diminuíram em 6,8%, ou R\$3,5 milhões, devido a uma valorização de 13,3% do real em relação ao dólar durante o período, parcialmente compensado por um aumento no tamanho médio de nossa frota, de 20,3 para 21,7 aeronaves em operação. Os custos com arrendamento mercantil de aeronaves por ASK diminuíram 21,6%, devido a uma maior taxa de utilização de aeronaves e à valorização do real em relação ao dólar durante o período.

Os custos com arrendamento suplementar de aeronaves aumentaram em 1,6%, ou R\$0,4 milhões, devido ao aumento no tamanho médio de nossa frota e também a um aumento de 21,2% nas horas voadas no primeiro trimestre de 2004. As despesas com arrendamento suplementar por ASK diminuíram 14,4%, devido a uma maior capacidade.

Os custos com seguros de aeronaves diminuíram em 1,5%, ou R\$0,1 milhão, devido a uma valorização de 13,3% do real em relação ao dólar no período e a uma diminuição no valor médio dos prêmios pagos por tais seguros. As despesas com seguros de aeronaves por ASK diminuíram 17,1%, em decorrência de uma maior taxa de utilização de aeronaves, da valorização do real em relação ao dólar e da diminuição no valor médio dos prêmios pagos.

Os custos com materiais de manutenção e reparos aumentaram em 32,3%, ou R\$4,0 milhões, devido a serviços adicionais realizados em uma média de 1,4 aeronave adicional, bem como a realização de uma manutenção programada de aeronave e de reparos, parcialmente compensada pela valorização de 13,3% do real frente ao dólar durante o período. As despesas com materiais de manutenção e reparos por ASK aumentaram 11,4%, em decorrência da realização da manutenção programada de aeronave.

Os custos com prestação de serviços, que incluem serviços aeroportuários de apoio em solo e despesas com concessões de uso de áreas em aeroportos, aumentaram em 27,0%, ou R\$2,9 milhões, devido a um aumento de 24 para 28 cidades atendidas e um aumento de 19,6% em decolagens. As despesas com prestação de serviços por ASK aumentaram 7,0%.

As despesas comerciais e com publicidade aumentaram 38,7%, ou R\$15,1 milhões, devido a um maior volume de vendas realizadas por agências de viagens, ao aumento das despesas com publicidade e ao aumento das despesas incorridas com o pagamento de comissões devidas a administradoras de cartões de crédito, decorrentes do aumento das receitas de passageiros. Efetuamos a maioria de nossas vendas de passagens por meio de nosso *site* na Internet (70,8% no primeiro trimestre de 2004) e nosso *call center* (10,6% no primeiro trimestre de 2004). As agências de viagens responderam por 72,6% de nossas vendas pela Internet no primeiro trimestre de 2004. As despesas comerciais e com publicidade por ASK aumentaram 16,8% em decorrência desses fatores.

Os custos com tarifas de pouso e decolagem aumentaram em 21,9%, ou R\$2,5 milhões, devido a um aumento de 19,6% em decolagens e por um aumento de 1,9% no valor médio das tarifas de pouso e decolagem. As despesas com tarifas de pouso e decolagem por ASK aumentaram em 2,6%.

As despesas com depreciação e amortização aumentaram em 95,6%, ou R\$2,3 milhões, devido a um aumento de 113,9% em nosso estoque de peças sobressalentes e, em menor medida, a um aumento de 53,4% em nossos equipamentos de tecnologia de informação, devido à expansão de nossas operações. As despesas com depreciação e amortização por ASK aumentaram em 64,7%, devido ao aumento no valor dos ativos sujeitos à depreciação.

As outras despesas operacionais aumentaram em 13,2%, ou R\$1,2 milhão, devido a um aumento em despesas gerais e administrativas decorrentes da expansão de nossas operações. Outras despesas operacionais por ASK diminuíram em 4,7%.

Outras Receitas (Despesas) Financeiras. Despesas com juros e despesas financeiras diminuíram em R\$10,7 milhões, devido a rendas financeiras decorrentes de maiores saldos de caixa e registro de ganhos de R\$1,0 milhão com *hedge* em contratos de *swap* de taxa de câmbio, o que resultou em receitas financeiras líquidas de R\$1,0 milhão durante o trimestre.

Exercício social de 2003 comparado com exercício social de 2002

Nosso lucro líquido registrado no exercício social de 2003 aumentou para R\$113,0 milhões, um aumento de R\$109,1 milhões em relação ao valor de R\$4,0 milhões registrado em 2002. Registramos lucro operacional bruto de R\$231,5 milhões, um aumento de R\$208,7 milhões em relação a 2002, e nossa margem bruta de lucro operacional foi de 16,5%, comparado com 3,4% em 2002. O imposto de renda e a contribuição social aumentaram para R\$56,6 milhões em 2003, comparado com R\$1,4 milhão em 2002, refletindo o aumento de 3.054,7% no lucro operacional, para R\$169,6 milhões. Nossa carga tributária efetiva foi de 33,3% em 2003, comparada com 26,0% em 2002.

O detalhamento da variação de RASK e CASK, de 2002 para 2003 está descrito abaixo, sendo que as variações expressas em porcentagens são baseadas em valores não arredondados:

	Exercício Social encerrado em 31 de dezembro de (em centavos de R\$ por ASK)		Variação (%)	Percentual de Receita Líquida (2003)
	2003	2002		
Receita operacional bruta	19,9	14,1	41,1%	-
Receita operacional líquida	18,6	13,4	38,8%	100%
Custo dos serviços prestados e despesas operacionais:				
Com pessoal	1,83	1,54	18,6%	9,8%
Combustível e lubrificantes	4,36	2,61	67,0%	23,4%
Arrendamento de aeronaves	2,51	2,59	(3,1)%	13,5%
Arrendamento suplementar de aeronaves	1,21	1,36	(11,3)%	6,5%
Seguro de aeronaves	0,34	0,46	(25,2)%	1,8%
Material de manutenção e reparo	0,56	0,32	74,5%	3,0%
Prestação de serviços	0,78	0,94	(16,9)%	4,2%
Comerciais e publicidade	2,54	1,91	32,8%	13,7%
Tarifas de pouso e decolagem	0,64	0,65	(1,9)%	3,4%
Depreciação e amortização	0,19	0,17	13,7%	1,0%
Outras despesas	0,57	0,42	36,4%	3,1%
Total de custos dos serviços e despesas operacionais	15,53	12,97	19,7%	83,5%
Custo por horas voadas	14,85	12,03	23,4%	-
Taxa de ocupação <i>break-even</i>	54,2%	61,3%	(11,6)%	-

Receitas Operacionais Brutas. As receitas operacionais aumentaram em 109,3%, ou R\$781,8 milhões, devido principalmente ao aumento em receitas de transporte de passageiros. O aumento em receitas de transporte de passageiros decorreu principalmente de um aumento de 43,2% das decolagens, do aumento de 1,7 ponto percentual na taxa de ocupação, de 62,5% para 64,2%, e de um aumento de 35,8% em nosso *yield*. O aumento nas receitas foi proporcionado, também, pelo aumento no número médio de aeronaves em serviço, de 15,3 para 21,6. Outras receitas operacionais aumentaram em R\$21,9 milhões, principalmente em decorrência do aumento da receita auferida com a prestação de serviços de transporte de cargas.

Impostos e Contribuições. Impostos e contribuições sobre a receita bruta aumentaram em 156,8%, ou R\$59,1 milhões, devido principalmente ao aumento da base de cálculo decorrente do aumento da receita bruta e também ao aumento da alíquota do PIS, de 0,65% para 1,65%.

Receitas Operacionais Líquidas. As receitas operacionais aumentaram em 106,6%, ou R\$722,7 milhões, devido principalmente ao aumento das receitas auferidas com passageiros. As receitas operacionais por ASK (RASK) aumentaram em 38,8%, passando de 13,4 centavos de real para 18,6 centavos de real em 2003.

Custos de Serviços Prestados e Despesas Operacionais. Os custos e despesas operacionais aumentaram em 78,5%, ou R\$514,0 milhões, devido principalmente à operação de 6,3 aeronaves adicionais em média durante 2003, em função do crescimento planejado de capacidade. Além disso, o incremento dos custos operacionais decorreu de um maior número de decolagens durante o ano, bem como do aumento no preço do combustível e das despesas com vendas e publicidade. Nossa capacidade operacional aumentou em 49,1%, para 7,53 bilhões de ASK, devido a um aumento na capacidade de vendas e um aumento na utilização de aeronaves em 4,1%. Os custos e despesas operacionais por ASK (CASK) aumentaram em 19,7%, para 15,53 centavos de real, devido principalmente ao aumento nas despesas com combustíveis e nas despesas com vendas e publicidade, parcialmente compensado por termos distribuído nossos custos fixos por uma frota maior e por uma diminuição no valor médio de nossos prêmios de seguro.

Os custos com pessoal aumentaram em 76,8%, ou R\$59,8 milhões, devido ao aumento de 18,4% no número de funcionários efetivos, de 2.072 para 2.453, e ao dissídio de 7,8%, além de provisões de R\$19,1 milhões para nosso plano de participação nos resultados. Os custos com pessoal por ASK aumentaram 18,6%, devido ao aumento salarial e às provisões efetuadas para o plano de participação de resultados, parcialmente compensadas por uma maior produtividade e por uma maior capacidade.

Os custos com combustíveis e lubrificantes aumentaram em 149,1%, ou R\$196,4 milhões, principalmente devido ao consumo de 100,4 milhões de litros de combustível adicionais, um aumento de 61,2% no nosso consumo total de combustível em relação a 2002, bem como ao aumento do custo médio por litro de combustível, de 54,5%. Os custos com combustíveis e lubrificantes por ASK aumentaram 67,0% devido principalmente ao aumento do custo médio por litro de combustível.

Os custos com arrendamento mercantil de aeronaves aumentaram em 44,4%, ou R\$58,1 milhões, devido a um aumento no tamanho médio de nossa frota, de 15,3 para 21,6 aeronaves em operação, parcialmente compensado por uma valorização de 18,2% do real em relação ao dólar durante o ano. Os custos com arrendamento mercantil de aeronaves por ASK diminuíram 3,1%, devido a uma maior taxa de utilização de aeronaves e à valorização do real em relação ao dólar durante o ano.

Os custos com arrendamento suplementar de aeronaves aumentaram em 32,2%, ou R\$22,1 milhões, devido ao aumento no tamanho médio de nossa frota e também a um aumento de 44,6% nas horas voadas em 2003. As despesas com arrendamento suplementar por ASK diminuíram 11,3%, devido a uma maior capacidade.

Os custos com seguros de aeronaves aumentaram em 11,5%, ou R\$2,7 milhões, devido ao pagamento de prêmio total maior em uma frota com mais aeronaves, parcialmente compensado por uma valorização de 18,2% do real em relação ao dólar durante o ano e por uma diminuição no valor médio dos prêmios pagos por tais seguros. As despesas com seguros de aeronaves por ASK diminuíram 25,2%, em decorrência da valorização do real em relação ao dólar e da diminuição no valor médio dos prêmios pagos.

Os custos com materiais de manutenção e reparos aumentaram em 160,1%, ou R\$25,9 milhões, devido a serviços adicionais realizados em uma média de 6,3 aeronaves adicionais, bem como a realização de seis manutenções programadas de aeronaves e de reparos. As despesas com materiais de manutenção e reparos por ASK aumentaram 74,5%, em decorrência da realização de mais manutenções programadas de aeronaves.

Os custos com prestação de serviços, que incluem serviços aeroportuários de apoio em solo e despesas com concessões de uso de áreas em aeroportos, aumentaram em 23,9%, ou R\$11,3 milhões, devido um aumento de 21 para 28 cidades atendidas e um aumento de 43,2% em decolagens. As despesas com prestação de serviços por ASK diminuíram 16,9%, em decorrência de nossos custos fixos terem sido distribuídos sobre um número maior de ASK.

As despesas comerciais e com publicidade aumentaram 98,0%, ou R\$94,7 milhões, devido a um maior volume de vendas realizadas por agências de viagens, ao aumento das despesas com publicidade e ao aumento das despesas incorridas com o pagamento de comissões devidas a administradoras de cartões de crédito, decorrentes do aumento das receitas de passageiros. Efetuamos a maioria de nossas vendas de passagens por meio de nosso *site* na Internet (57,9% em 2003) e nosso *call center* (18,5% em 2003). As agências de viagens responderam por 75,9% de nossas vendas pela Internet em 2003. As despesas comerciais e com publicidade por ASK aumentaram 32,8% em decorrência desses fatores.

Os custos com tarifas de pouso e decolagem aumentaram 46,3%, ou R\$ 15,2 milhões, devido a um aumento de 43,2% em decolagens, bem como a um aumento de 1,1% no valor médio das tarifas de pouso e decolagem. As despesas com tarifas de pouso e decolagem por ASK diminuíram 1,9%, em decorrência de uma maior taxa de utilização de aeronaves e de nossos custos fixos terem sido distribuídos sobre um número maior de ASK.

As despesas com depreciação e amortização aumentaram 69,5%, ou R\$6,0 milhões, devido a um aumento de 102,9% em nosso estoque de peças sobressalentes e, em menor medida, a um aumento de 95,4% em nossos equipamentos de tecnologia de informação, devido à expansão de nossas operações. As despesas com depreciação e amortização por ASK aumentaram 13,7%, devido ao aumento no valor dos ativos sujeitos à depreciação.

As outras despesas operacionais aumentaram 103,5%, ou R\$22,0 milhões, devido a um aumento em despesas gerais e administrativas decorrentes da expansão de nossas operações. Outras despesas operacionais por ASK aumentaram 36,4%, devido à expansão de nossas operações.

Outras Receitas (Despesas) Financeiras. Despesas com juros e despesas financeiras aumentaram 254,3%, ou R\$44,4 milhões, devido a um aumento no financiamento do capital de giro e registro de perdas de R\$30,5 milhões em fevereiro e março de 2003 com *hedge* em contratos de *swap* de taxa de câmbio.

Exercício social de 2002 comparado com exercício social de 2001

Nosso lucro líquido em 2002 aumentou para R\$4,0 milhões, comparado com um prejuízo de R\$5,4 milhões registrado em 2001. Registramos lucro operacional de R\$22,9 milhões em 2002, comparado com R\$5,3 milhões registrado em 2001. O imposto de renda e a contribuição social aumentaram para R\$1,4 milhão em 2002, comparado com R\$0,0 em 2001, devido ao nosso lucro operacional de R\$5,4 milhões em 2002, comparado com prejuízo de R\$5,4 milhões em 2001. Nossa carga tributária efetiva foi de 26,0% em 2002, comparada com 0,0% em 2001, devido ao resultado negativo registrado em 2001.

O detalhamento da variação de RASK e CASK de 2002 para 2001 está descrito abaixo, sendo que as variações expressas em porcentagens são baseadas em valores não arredondados:

	Exercício Social encerrado em 31 de dezembro de (em centavos de R\$ por ASK)		Variação (%)	Percentual da Receita Líquida (2002)
	2002	2001		
Receita operacional bruta	14,1	12,1	16,7%	-
Receita operacional líquida	13,4	11,0	21,8%	100%
Custo dos serviços prestados e despesas operacionais:				
Pessoal	1,54	1,59	(3,1)%	11,5%
Combustível e lubrificantes	2,61	2,19	19,1%	19,4%
Arrendamento de aeronaves	2,59	2,81	(7,9)%	19,3%
Arrendamento suplementar de aeronaves	1,36	0,13	921,7%	10,1%
Seguro de aeronaves	0,46	0,36	27,1%	3,4%
Material de manutenção e reparo	0,32	0,23	40,2%	2,4%
Prestação de serviços	0,94	0,89	5,7%	7,0%
Comerciais e publicidade	1,91	1,69	13,3%	14,3%
Tarifas de pouso e decolagem	0,65	0,70	(7,1)%	4,8%
Depreciação	0,17	0,15	15,7%	1,3%
Outras despesas	0,42	0,03	1127,7%	3,1%
Total de custos dos serviços e despesas operacionais	12,97	10,78	20,4%	96,6%
Custo por horas voadas	12,03	9,30	29,5%	
Taxa de ocupação <i>Break-even</i>	61,3%	60,1%	2,0%	

Receitas Operacionais Brutas. As receitas operacionais brutas aumentaram 183,4%, ou R\$463,1 milhões, devido principalmente ao aumento da receita de transporte de passageiros. O aumento das receitas de transporte de passageiros decorreu principalmente do aumento de 113,0% das decolagens, um aumento de 2,4 pontos percentuais em nossa taxa de ocupação, de 60,1% para 62,5%, e do aumento de 14,7% em nosso *yield*. O aumento da receita foi proporcionado, também, pelo aumento no número médio de aeronaves em operação, de 7,7 para 15,3. Outras receitas aumentaram em R\$18,1 milhões, devido ao aumento de nossas receitas operacionais auferidas com o serviço de transporte de carga.

Impostos e Contribuições. Impostos e contribuições sobre a receita aumentaram em 71,1%, ou R\$15,7 milhões, devido principalmente ao aumento nas receitas operacionais brutas.

Receitas Operacionais Líquidas. As receitas operacionais aumentaram em 194,1%, ou R\$447,4 milhões, devido principalmente ao aumento da receita de transporte de passageiros. As receitas operacionais por ASK aumentaram em 21,8%, passando de 11,0 centavos de real para 13,4 centavos de real em 2002.

Custos de Serviços Prestados e Despesas Operacionais. Os custos e despesas operacionais aumentaram 190,8%, ou R\$429,8 milhões, devido principalmente a operação de uma média de 7,6 aeronaves adicionais, as quais nos proporcionaram maior capacidade. A capacidade operacional aumentou 141,5% para aproximadamente 5,05 bilhões de ASK, devido ao aumento da nossa capacidade e um aumento de 15,0% na utilização de nossas aeronaves. Os custos e despesas operacionais por ASK aumentaram em 20,4%, para 12,97 centavos de real, devido principalmente ao aumento do custo de combustível e despesas comerciais e com publicidade.

Os custos com pessoal aumentaram em 134,1%, ou R\$44,6 milhões, devido a um aumento de 84,8% no número de funcionários efetivos ao final do período, de 1.134 para 2.072, e ao dissídio de 8,9%. Os custos com pessoal por ASK diminuíram em 3,1%, como resultado da melhora de produtividade.

Os custos com combustíveis e lubrificantes aumentaram em 187,8%, ou R\$86,0 milhões, principalmente devido ao consumo de 86,2 milhões de litros de combustíveis adicionais, um aumento de 110,7% no nosso consumo total de combustível, bem como a um aumento de 35,6% no preço médio do litro de combustível. Os custos com combustíveis e lubrificantes por ASK aumentaram em 19,1%, principalmente devido ao aumento no preço médio do litro de combustível.

Os custos com arrendamento mercantil de aeronaves aumentaram em 122,3%, ou R\$71,9 milhões, devido a um aumento no tamanho médio de nossa frota, de 7,7 para 15,3 aeronaves em operação, incluindo a introdução de três aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation*, as quais possuem 177 assentos, e à desvalorização de 52,3% do real em relação ao dólar durante o ano. Os custos com arrendamento mercantil de aeronaves por ASK diminuíram 7,9%, devido à maior produtividade de nossas aeronaves, a uma maior participação de aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation* em nossa frota e também ao aumento da taxa da ocupação, de 60,1% para 62,5%.

Os custos com arrendamento suplementar de aeronaves aumentaram em 2.368,6%, ou R\$65,9 milhões, devido a um aumento no tamanho médio de nossa frota, e também a um aumento de 124,7% nas horas voadas em 2002. Os custos com arrendamento suplementar de aeronaves por ASK aumentaram em 921,7%, devido a uma maior taxa de utilização de aeronaves.

Os custos com seguros de aeronaves aumentaram em 206,9%, ou R\$15,6 milhões, devido ao pagamento de prêmios totais maiores em uma frota com mais aeronaves e à desvalorização de 52,3% do real em relação ao dólar durante o ano. Os custos com seguros de aeronaves por ASK aumentaram 27,1%, devido principalmente à desvalorização do real.

Os custos com materiais de manutenção e reparos aumentaram 238,6%, ou R\$11,4 milhões, devido a serviços de verificação programada de aeronaves e reparos de duas turbinas em 2002. As despesas com materiais de manutenção e reparos por ASK aumentaram 40,2%, devido à realização de reparos em turbinas.

Os custos com serviços prestados aumentaram 155,2%, ou R\$28,8 milhões, devido a um aumento no número de cidades em que operamos, de 16 para 21, e a um aumento de 113,0% da frequência de vôos. As despesas com serviços prestados por ASK aumentaram 5,7%, devido à expansão de nossas operações.

As despesas comerciais e com publicidade aumentaram em 173,7%, para R\$61,3 milhões, devido a um maior volume de vendas realizadas por agências de viagens, ao aumento das despesas com publicidade e ao aumento das despesas incorridas com o pagamento de comissões devidas a administradoras de cartões de crédito, decorrente do aumento das receitas de passageiros. Efetuamos a maioria de nossas vendas de passagens por meio de nosso *site* na Internet (46,4% em 2002) e do nosso *call center* (25,7% em 2002). As agências de viagem responderam por 57,4% de nossas vendas pela Internet em 2002. As despesas comerciais e com publicidade por ASK aumentaram 13,3% como resultado desses fatores.

Os custos com tarifas de pouso e decolagem aumentaram 124,3%, ou R\$ 18,2 milhões, devido a um aumento de 113,0% nas decolagens e um aumento de 5,3% no valor médio das tarifas de pouso e decolagem. As despesas com tarifas de pouso e decolagem por ASK diminuíram 7,1%, devido a maior produtividade de nossas aeronaves e ao aumento de nossa taxa de ocupação.

As despesas com depreciação e amortização aumentaram 179,5%, ou R\$5,5 milhões, devido a um aumento de 82,5% no estoque de peças de aeronaves sobressalentes e a um aumento de 137,3% em nossos equipamentos de tecnologia de informação decorrentes da expansão de nossas operações. As despesas com depreciação e amortização por ASK aumentaram 15,7%, devido ao aumento no valor dos ativos sujeitos à depreciação.

As outras despesas operacionais aumentaram 2.866,4%, ou R\$20,6 milhões, devido a um aumento das despesas gerais e administrativas decorrentes da expansão de nossas operações e do número de passageiros atendidos. Outras despesas operacionais por ASK aumentaram 1.127,7% em decorrência da expansão de nossas operações.

Outras Receitas (Despesas) Financeiras. Despesas financeiras aumentaram 63,4%, ou R\$6,8 milhões, devido a um aumento no financiamento do capital de giro, a uma perda de R\$49,6 milhões, decorrente do efeito de desvalorização do real em relação ao dólar, parcialmente compensada por um ganho de R\$5,6 milhões, registrado em contratos futuros de moeda estrangeira que foram utilizados para *hedge* em relação a pagamentos futuros decorrentes de contratos de arrendamento mercantil.

Liquidez e Recursos de Capital

Para administrar nossa liquidez, levamos em conta nosso caixa e disponibilidades, bem como nossas contas a receber. Nossas contas a receber são afetadas pelos prazos de recebimento de nossos recebíveis de cartões de crédito. Nossos clientes podem adquirir passagens efetuando pagamentos parcelados em cartões de crédito, normalmente gerando um intervalo de um a dois meses entre o pagamento de nossas despesas e o efetivo recebimento das receitas de nossos serviços. Quando necessário, obtemos empréstimos para financiar nosso capital de giro, os quais podem ser garantidos por nossos recebíveis. Em 31 de março de 2004, registramos caixa e disponibilidades de R\$191,6 milhões e contas a receber de R\$216,9 milhões, comparado com caixa e disponibilidades de R\$146,3 milhões e contas a receber de R\$240,6 milhões em 31 de dezembro de 2003.

Em 31 de março de 2004, contávamos com quatro linhas de crédito rotativo, as quais permitiam a tomada de empréstimos até R\$150 milhões. Duas destas linhas de crédito rotativo são garantidas por nossos recebíveis de cartões de crédito e nos permitem contrair empréstimos até o limite total de R\$123,0 milhões. Em 31 de março de 2004, o saldo devedor decorrente desta linha de crédito era de R\$49,5 milhões. Outra linha de crédito, garantida por recebíveis de agências de viagens, nos permite contrair empréstimos até o limite total de R\$7,0 milhões. Em 31 de março de 2004, o saldo devedor decorrente desta linha de crédito era de R\$4,0 milhões. A outra linha de crédito é garantida por notas promissórias e nos permite contrair empréstimos até o limite total de R\$20,0 milhões. Em 31 de março de 2004, o saldo devedor decorrente desta linha de crédito era de R\$5,0 milhões.

Atividades Operacionais. Dependemos principalmente do fluxo de caixa de nossas operações para obtermos capital de giro para operações atuais e futuras. O fluxo de caixa de operações correntes totalizou R\$81,1 milhões em 2003, R\$17,0 milhões em 2002 e foi negativo em R\$19,2 milhões em 2001. O fluxo de caixa de operações correntes totalizou R\$32,9 milhões durante o trimestre encerrado em 31 de março de 2004, comparado com um valor negativo de R\$49,4 milhões durante o trimestre encerrado em 31 de março de 2003. O aumento no fluxo de caixa operacional nos períodos mencionados deve-se principalmente ao crescimento de nossos negócios. O fluxo líquido proveniente de financiamentos e investimentos foi de R\$55,7 milhões em 2003 e foi negativo em R\$12,7 milhões em 2002. Durante o trimestre encerrado em 31 de março de 2004, o fluxo líquido proveniente de financiamentos e investimentos foi de R\$12,5 milhões.

Nosso fluxo de caixa operacional é afetado pelas obrigações constantes dos contratos de arrendamento mercantil operacionais que celebramos, que determinam o pagamento de arrendamento suplementar, em valores mínimos determinados. Em 31 de março de 2004, registramos R\$24,2 milhões em despesas com arrendamento suplementar de aeronaves. Durante os próximos três anos, continuaremos a despendar montantes adicionais a título de arrendamento suplementar, calculados com base no tamanho de nossa frota atual e o número de horas de voo. O montante que seremos obrigados a despendar a título de arrendamento suplementar será afetado por diversos fatores, além do tamanho de nossa frota e do número de horas de voo, dentre os quais as alterações nos preços dos serviços de manutenção e a possibilidade de substituir os pagamentos de arrendamento suplementar por outras formas de garantia.

Investimentos. Durante o trimestre encerrado em 31 de março de 2004, o investimento em bens do ativo permanente foi de R\$6,9 milhões, o qual incluiu investimentos de R\$4,2 milhões relacionados a aquisição de peças de aeronave.

Durante 2003, o investimento em bens do ativo permanente foi de R\$38,0 milhões, o qual incluiu investimentos de R\$20,3 milhões relacionados a aquisição de peças de aeronave. O investimento em aperfeiçoamento de instalações e aquisição de equipamentos foi de R\$17,7 milhões.

Durante 2002, o investimento na aquisição de bens do ativo permanente foi de R\$22,4 milhões, dos quais investimos R\$16,9 milhões na aquisição de peças de reposição. O investimento na aquisição de outros bens e equipamentos, incluindo aquisições de equipamentos de solo e aperfeiçoamento de instalações, foi de R\$5,5 milhões.

Fontes de Financiamentos. As fontes de financiamentos durante o trimestre encerrado em 31 de março de 2004, consistiram principalmente de empréstimos de curto prazo, no montante de R\$19,6 milhões. Durante 2003, as principais fontes de financiamentos consistiram de empréstimos de curto prazo, no montante de R\$16,1 milhões e da emissão de ações preferenciais de emissão da Gol Transportes Aéreos, integralizadas pelo valor de R\$94,2 milhões. As fontes de financiamentos durante 2002 consistiram principalmente da redução de nosso endividamento de curto prazo, em R\$14,2 milhões e da emissão de R\$16,5 milhões em ações ordinárias de emissão da Gol Transportes Aéreos. Não houve distribuição de dividendos em relação ao exercício social de 2002. Com relação ao exercício social de 2003, declaramos dividendos no montante de R\$26,5 milhões, os quais foram registrados como passivo exigível e posteriormente distribuídos aos acionistas em março de 2004. De acordo com nosso Estatuto Social, no mínimo 25% de nosso lucro líquido ajustado, calculado de acordo com a legislação societária e as práticas contábeis brasileiras, registrado no exercício social anterior, deve ser distribuído como dividendo obrigatório. Veja "Dividendos e Política de Dividendos – Dividendo Obrigatório".

Recursos Financeiros. Normalmente, financiamos a operação de nossas aeronaves mediante arrendamentos mercantis operacionais. Apesar de acreditarmos que financiamentos ou arrendamentos operacionais estarão acessíveis para possibilitar a contratação de novas aeronaves no futuro, não podemos assegurar que poderemos obter financiamentos em termos que nos sejam aceitáveis, ou mesmo que poderemos obter qualquer tipo de financiamento. Caso não possamos obter financiamentos, podemos ser obrigados a modificar nosso plano de aquisição de novas aeronaves ou incorrer em custos maiores do que os esperados. Continuaremos a precisar de financiamentos de capital de giro devido ao fato de que nossos clientes optam por fazer pagamentos parcelados ao comprar passagens usando cartões de crédito. Temos três linhas de crédito que são garantidas por esses recebíveis. Esperamos cumprir com nossas obrigações à medida em que estas se tornem devidas, usando recursos de caixa e recursos gerados por nossas operações, complementados pela contratação de linhas de crédito de curto prazo, se necessário.

Atualmente possuímos autorização do DAC para operar 25 aeronaves. Nossos planos de crescimento contemplam operar aproximadamente 69 aeronaves até o final de 2010.

Assinamos um contrato com The Boeing Company com pedidos de compra de mais 15 aeronaves 737-800 Next Generation, juntamente com opções de compra de mais 28 aeronaves 737-800 Next Generation. Os pedidos de aeronaves têm entregas previstas para ocorrer entre 2007 e 2009, e as opções de compra são exercíveis para entregas no período entre 2005 e 2010. Os desembolsos contratados para a aquisição destas aeronaves, com base em preços preestabelecidos, incluindo valores estimados para reajustes contratuais e pagamentos iniciais, são de US\$8,5 milhões em 2004, US\$55,1 milhões em 2006, US\$334,6 milhões em 2007, US\$264,7 milhões em 2008 e US\$197,7 milhões em 2009, sendo que não existem desembolsos contratados para o ano de 2005. Esperamos fazer os pagamentos iniciais de aquisição destas aeronaves utilizando recursos provenientes das receitas de nossas operações, da Oferta Global e de empréstimos contratados por meio de linhas de crédito de curto prazo e/ou financiamento junto ao fornecedor. Esperamos financiar o saldo do preço de aquisição do Boeing 737-800 Next Generation por meio de uma combinação de fontes tais como disponibilidades decorrentes de nossas operações, contratos de financiamento a juros baixos, garantidos pelo U.S. Ex-Im Bank, operações de venda e arrendamento junto ao próprio fornecedor (*sale and leaseback*), ofertas adicionais de ações ou de instrumentos de dívida e/ou financiamento junto ao fornecedor. No entanto, não temos como assegurar que financiamentos para a aquisição das novas aeronaves poderão ser obtidos em termos aceitáveis, ou mesmo que poderão ser obtidos em quaisquer termos.

Obrigações Contratuais

Nossas obrigações contratuais de pagamento em 31 de dezembro de 2003 incluem as seguintes (em milhões de reais):

	Pagamentos devidos por período				
	Total	Menos de 1 ano	1 a 3 anos	Mais de 5 anos	
Arrendamentos mercantis operacionais	910,0	183,5	370,9	288,9	66,7
Outros arrendamentos	57,9	10,1	20,0	19,4	8,4
Empréstimos de curto prazo	38,9	38,9	–	–	–
Obrigações de longo prazo	8,0	1,8	5,6	0,6	–
Total	1.014,8	234,3	396,5	308,9	75,1

Obrigações Não Incluídas no Balanço

Nenhuma de nossas operações de arrendamento mercantil está refletida em nosso balanço. Somos responsáveis nos termos dos nossos contratos de arrendamento mercantil pela manutenção, seguro, constituição de depósitos em garantia e outros custos associados com a operação destas aeronaves. No entanto, não nos comprometemos a pagar qualquer valor residual ou concedemos qualquer outra garantia para nossos credores nos termos destes contratos.

Principais Políticas Contábeis

A preparação de nossas demonstrações financeiras consolidadas conforme a Lei das Sociedades por Ações e as práticas contábeis adotadas no Brasil fazem com que nossa administração adote políticas contábeis e faça estimativas e julgamentos para determinar os valores registrados em nossas demonstrações financeiras e respectivas notas explicativas. Buscamos manter um procedimento de revisão nossas políticas contábeis e de avaliação da adequação das estimativas necessárias para a produção de nossas demonstrações financeiras. Acreditamos que nossas estimativas e julgamentos são razoáveis, entretanto os resultados efetivos e o tempo de reconhecimento de tais montantes pode diferir das nossas estimativas. Adicionalmente, estimativas normalmente necessitam de constantes ajustes baseados em novas circunstâncias e o recebimento de informações atualizadas ou mais precisas.

As principais políticas contábeis e estimativas são definidas como aquelas que refletem julgamentos e incertezas relevantes e potencialmente resultam em conclusões consideravelmente diferentes, sob diferentes premissas e condições. As políticas e estimativas discutidas abaixo foram revistas com nossos auditores independentes. Para uma discussão desta e de outras políticas contábeis veja as notas explicativas de nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas.

Receitas de transporte de passageiros. Vendas de passagens são inicialmente registradas como um passivo exigível de curto prazo, decorrente da responsabilidade contratual de realizar o transporte aéreo. A receita é reconhecida quando o transporte é efetivamente prestado ou quando do vencimento de uma passagem não utilizada.

Contabilização de ativos de vida útil longa. Ao contabilizarmos ativos de vida útil longa, adotamos determinadas premissas sobre a vida útil esperada, os valores residuais projetados e o potencial de depreciação. Nossos ativos de vida útil longa são analisados de modo a determinar qualquer diminuição de valor quando os fatos e as circunstâncias indicam que os ativos podem ter sido inutilizados e o fluxo de caixa não descontado estimado, a ser gerado por tais ativos, são menores do que o montante de tais ativos. Indicadores incluem prejuízos operacionais, fluxos de caixa negativos, quedas significativas no valor de mercado ou mudanças tecnológicas. Caso ocorra alguma inutilização ou redução de valor de ativos, qualquer perda é medida pela comparação do valor econômico de tais ativos com o valor contábil líquido. Uma vez que nossos ativos são relativamente novos e que continuamos a ter fluxo de caixa positivo, não identificamos qualquer diminuição de valor relativa a ativos de vida útil longa até o presente.

Instrumentos derivativos para hedge de preços de combustível e taxa de câmbio. Utilizamos instrumentos financeiros derivativos para poder gerenciar o risco de variação de preço de combustível e da taxa de câmbio. Os contratos são contabilizados a valor de mercado em nossas demonstrações financeiras, e qualquer ganho ou perda auferido nos termos destes contratos são contabilizados como receita ou despesa financeira. Preços a termo de combustível são estimados através da observação de preços futuros de *commodities* similares, tal como petróleo e ajustados baseados nas variações destas *commodities* similares. Visto que a maioria de nossos *hedges* tem prazo médio de liquidação de 3 meses, a variação entre estimativas e preços reais são reconhecidas em um curto período de tempo.

Provisões para Contingências. As provisões para contingências são feitas com base em decisões feitas por nossa administração. Somos parte em diversos processos judiciais e procedimentos administrativos a respeito de diversas questões que surgiram no curso normal dos negócios. Provisionamos valores para fazer frente a perdas decorrentes de resultados adversos nestes processos e procedimentos, quando a expectativa de perda é provável e pode ser estimada de forma razoável. Para tanto, levamos em conta a opinião dos advogados que contratamos. As provisões são ajustadas em função das mudanças nas circunstâncias relativas às questões sob disputa e são aumentadas em decorrência do surgimento de novas questões controversas. Apesar de entendermos que o montante atual de provisões é adequado, mudanças futuras podem afetar esta determinação.

Perspectivas para 2004

Esperamos expandir nossas operações através do aumento de vôos nas rotas domésticas já existentes, acrescentando novas rotas domésticas onde houver potencial de mercado suficiente e expandindo nossas operações para centros de alto tráfego em outros países da América do Sul. Solicitamos a aprovação de uma rota entre São Paulo (Aeroporto Internacional de Guarulhos) e Buenos Aires (Aeroporto Internacional de Ezeiza). Esperamos ser comunicados de uma decisão a respeito de nossa solicitação durante o segundo semestre de 2004. Como em anos anteriores, em 2004 também nos concentraremos em manter nossos baixos custos operacionais e buscaremos manter nossas operações eficientes.

Dada a demanda por nossos serviços, acreditamos que continuaremos a ter oportunidades de crescimento significativo. Atualmente, estão sob análise do DAC solicitações para operarmos rotas adicionais e novas frequências de vôos. Esperamos que nossa capacidade operacional aumente em 15% com a importação de até cinco novas aeronaves em 2004, as quais aumentarão nossa disponibilidade de ASK e nossos custos e despesas operacionais em bases absolutas. Espera-se que nossos custos operacionais sejam ligeiramente maiores em 2004, influenciados por preços de combustível mais altos e oscilações na taxa de câmbio, compensada pela distribuição de nossos custos fixos por um maior número previsto de ASK. Planejamos usar nossos programas de *hedge* de câmbio e de preços de combustível para nos proteger de oscilações de curto prazo no preço do petróleo e na taxa de câmbio.

Informações Qualitativas e Quantitativas sobre Riscos de Mercado

Os riscos inerentes a nossas obrigações contratuais sensíveis a riscos de mercado são as perdas potenciais decorrentes de alterações adversas nos preços de combustíveis, taxas de câmbio e taxas de juros.

Combustível. Nossos resultados operacionais são afetados por mudanças no preço e disponibilidade de combustível. Para administrar o risco de preço, contratamos instrumentos derivativos de variação de preço de petróleo. Todos os nossos instrumentos derivativos devem ter liquidez a tal ponto que nos permita ajustes de posição e tenham preços que sejam amplamente negociados. Evitamos concentração de crédito. Todos os contratos são liquidados mensalmente. Não adquirimos ou contratamos instrumentos derivativos para fins especulativos ou de investimento. Em 31 de dezembro de 2003, contratamos instrumentos derivativos de petróleo bruto, correspondendo a até 103.000 barris de petróleo. O valor de mercado de tais instrumentos era mínimo, uma vez que foram contratados próximo do final de 2003. O risco de mercado é estimado em um aumento hipotético de 10% por litro de combustível, em 31 de março de 2004. Baseado na projeção de uso de combustível de 2004, tal aumento resultaria em um aumento no custo de combustível de aproximadamente R\$39,6 milhões em 2004, não considerando o efeito de nossos contratos derivativos.

Câmbio. Uma parte significativa de nossos custos e despesas operacionais, tal como serviços de manutenção de aeronaves e turbinas, pagamentos de arrendamentos mercantis e seguros de aeronaves, são denominados ou atrelados ao dólar. Para gerenciar o risco de câmbio, celebramos contratos de derivativos com diversas partes para nos proteger contra possíveis desvalorizações do real em relação ao dólar. Em 31 de dezembro de 2003, tínhamos contratos futuros de câmbio em vigor, que tinham um valor nominal de R\$75,0 milhões e um valor estimado de mercado de R\$2,0 milhão. Em 31 de março de 2004, como exemplo da medida de nosso risco decorrente de nossa exposição em moeda estrangeira, o potencial aumento das despesas com serviços de manutenção de aeronaves e turbinas, pagamentos de contratos de arrendamento mercantil operacional e seguros de aeronaves, decorrente de uma desvalorização hipotética de R\$0,10 do real em relação ao dólar seria de aproximadamente R\$25,6 milhões em 2004, não considerando o efeito de nossos instrumentos derivativos.

Juros. Nossos resultados são afetados por alterações nas taxas de juros devido ao impacto que tais alterações têm nas despesas relativas a juros de instrumentos de renda variável, contratos de arrendamento mercantil de taxa variável e remuneração de rendimento gerada pelo nosso saldo de caixa e de investimentos. Em 31 de dezembro de 2003, 20% de nossas despesas com arrendamento de aeronaves tinham taxas de juros variáveis. Caso as taxas de juros médias sejam 10% superiores em 2004 do que em 2003, nossas despesas com juros aumentariam aproximadamente R\$8,9 milhões. Caso as taxas de juros médias sejam 10% inferiores em 2004 do que em 2003, nossas receitas financeiras diminuiriam aproximadamente R\$2,0 milhões. Tais montantes foram determinados considerando o impacto de uma taxa de juros hipotética sobre as nossas dívidas com taxa flutuante, arrendamentos mercantis com taxa flutuante e saldos de caixa em 31 de dezembro de 2003.

VISÃO GERAL DO SETOR

A maioria dos serviços de transporte de passageiros de longa distância dentro do Brasil é fornecida por companhias rodoviárias interestaduais. Em 2002, a aviação civil brasileira transportou mais de 30 milhões de passageiros, comparado com cerca de 130 milhões de passageiros transportados por companhias rodoviárias interestaduais em 2000 (último dado público disponível), de acordo com o Departamento de Transportes Rodoviários. O Brasil não possui serviços significativos de transporte ferroviário interestadual de passageiros.

A aviação civil brasileira é dividida predominantemente entre quatro categorias:

- Linhas aéreas domésticas, que fornecem serviços de transporte público regular dentro do Brasil e operam principalmente com grandes aeronaves entre as maiores cidades.
- Linhas aéreas regionais, que fornecem serviços de transporte público regular dentro do Brasil, geralmente conectando cidades menores com cidades maiores. Tipicamente, companhias aéreas regionais operam com aeronaves menores, bem como com jatos regionais e turboélices.
- Linhas aéreas de vôos fretados (*charter*), que fornecem serviços de transporte não regular.
- Linhas aéreas internacionais, que operam serviços de transporte aéreo internacional regular para e do Brasil.

O mercado de linhas aéreas regulares no Brasil compreende dois principais tipos de passageiros: passageiros em viagens de negócios e passageiros em viagens de lazer. Passageiros em viagens de negócios geralmente dão valor a fatores como frequência dos vôos, confiabilidade, disponibilidade de vôos diretos, extensão da área servida e diferencial dos serviços, e são cada vez mais sensíveis a preços. Passageiros em viagens de lazer geralmente dão mais importância aos preços e tendem a ser mais flexíveis ao programar suas viagens.

Tendo em vista que o transporte aéreo tradicionalmente esteve acessível apenas para as camadas sociais de alta renda da população brasileira, entendemos que nosso modelo de negócio de baixo custo e baixa tarifa tem o potencial de aumentar significativamente a utilização do transporte aéreo. De acordo com o DAC, ocorreram cerca de 30 milhões de embarques no Brasil em 2002, entre uma população que, conforme os dados do IBGE, totalizou aproximadamente 175 milhões de pessoas. A título de comparação, os Estados Unidos, com uma população total de aproximadamente 293 milhões de pessoas de acordo com o censo populacional norte-americano mais recente, registrou mais de 700 milhões de passageiros embarcados em 2002, de acordo com o Departamento de Transporte dos Estados Unidos da América.

O setor de viagens de negócios é o maior e mais lucrativo segmento do setor de transporte aéreo no Brasil. De acordo com o DAC, as viagens de negócios representam aproximadamente 70% do total da demanda no Brasil para vôos aéreos domésticos, um número que acreditamos que seja significativamente maior do que a proporção de viagens de negócios domésticas na aviação civil internacional. No Brasil, pequenas e médias empresas, que abrangem um grande segmento de nossa base de clientes, valorizam o recebimento de bons serviços de sua companhia aérea, equilibrando qualidade e frequência com baixas tarifas.

De acordo com dados coletados junto ao DAC, os vôos entre Rio de Janeiro e São Paulo e os vôos entre Brasília e São Paulo responderam por 6,8% de todos os passageiros domésticos (em termos de embarques e desembarques) tanto em 2001 como em 2002. A tabela a seguir descreve as dez rotas de maior tráfego entre pares de cidades, as quais responderam por 15,9% e 16,5% de todos os passageiros transportados em vôos domésticos no Brasil (em termos de embarques e desembarques) em 2001 e 2002, respectivamente. Os dez aeroportos de maior tráfego responderam por 72,8% e 73,8% de todo o tráfego doméstico em termos de embarques e desembarques em 2001 e 2002, respectivamente.

2001

Rotas entre Pares de Cidades		Total de passageiros (Embarques e desembarques)
São Paulo – Congonhas	Rio de Janeiro – Santos Dumont	3.149.351
São Paulo – Congonhas	Curitiba	1.102.884
Brasília – Int. Brasília	São Paulo – Congonhas	1.075.990
São Paulo – Congonhas	Belo Horizonte – Pampulha	1.009.693
Salvador	São Paulo – Guarulhos	745.547
Porto Alegre	São Paulo – Guarulhos	675.216
Rio de Janeiro	São Paulo – Guarulhos	572.994
São Paulo – Congonhas	Porto Alegre	528.145
Recife	São Paulo – Guarulhos	511.010
Brasília – Int. Brasília	Rio de Janeiro – Galeão	493.286
Total		9.864.116

Fonte: DAC

2002

Rotas entre Pares de Cidades		Total de passageiros (Embarques e desembarques)
São Paulo – Congonhas	Rio de Janeiro – Santos Dumont	3.055.490
Brasília	São Paulo – Congonhas	1.173.076
São Paulo – Congonhas	Belo Horizonte – Pampulha	1.124.927
São Paulo – Congonhas	Curitiba	1.080.276
São Paulo – Congonhas	Porto Alegre	736.132
Brasília	Rio de Janeiro – Santos Dumont	677.064
Salvador	São Paulo – Guarulhos	656.259
Belo Horizonte – Pampulha	Rio de Janeiro – Santos Dumont	592.578
Porto Alegre	São Paulo – Guarulhos	562.612
Rio de Janeiro – Galeão	Salvador	532.791
Total		10.191.205

Fonte: DAC

A aviação civil brasileira é atualmente atendida, principalmente, pela Gol e pelas três companhias aéreas tradicionais:

- Varig, uma companhia aérea que oferece todos os tipos de serviço, dentre os quais serviços regulares tanto em rotas nacionais como internacionais;
- TAM, uma companhia aérea que oferece todos os tipos de serviço, dentre os quais serviços regulares principalmente em rotas nacionais e, em extensão menor, em rotas internacionais; e
- VASP, uma companhia aérea que oferece todos os tipos de serviço, oferecendo serviços regulares apenas em rotas nacionais;

Em 2003, a Gol e estas três companhias aéreas tradicionais descritas acima foram responsáveis por mais de 98% do mercado de rotas domésticas regulares, aferido por RPK. Iniciamos nossos vôos em 2001, e no final do trimestre encerrado em 31 de março de 2004 havíamos atingido a marca de 22,5% de participação no mercado doméstico em termos de RPK, de acordo com o DAC. Nossos concorrentes, TAM, Varig e VASP, responderam por 33,3%, 30,4% e 11,8% de participação de mercado em 31 de março de 2004, respectivamente.

Em fevereiro de 2003, a Varig e a TAM iniciaram entendimentos em busca da fusão de suas operações para formar uma companhia aérea que, uma vez consolidada, contaria com mais de 150 aeronaves e teria mais de 63% de participação de mercado em 31 de março de 2004, baseado em RPK. Desde então, a Varig e a TAM têm operado com base em um acordo temporário de compartilhamento operacional (*code-sharing*). Nenhuma decisão final relativa ao prosseguimento do processo de fusão foi anunciada.

Em 2000, a VASP iniciou uma reestruturação financeira e administrativa incluindo medidas de enxugamento administrativo, alongamento de dívidas e reorganização das rotas domésticas e internacionais. Como parte da reestruturação, a VASP deixou de oferecer determinados vôos internacionais e devolveu algumas aeronaves aos seus credores. No final do mesmo ano, a VASP retirou-se totalmente do mercado internacional. Como resultado deste e de outros eventos, a participação de mercado da VASP, medida em passageiros transportados por quilômetro, diminuiu de 17,2% em 1999 para 11,8% em 31 de março de 2004.

Nos anos 90, a Transbrasil figurava entre uma das quatro maiores companhias aéreas brasileiras. Em 2001, a Transbrasil sofreu uma série de paralisações de aeronaves em decorrência de questões relacionadas à manutenção e teve aeronaves retomadas por companhias arrendadoras devido à falta de pagamento. Em fevereiro de 2002, o DAC suspendeu o Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo da Transbrasil, um documento que certifica que os equipamentos da companhia aérea recebem manutenção adequada e sem o qual a companhia não pode operar. Posteriormente, no mesmo ano, a Transbrasil suspendeu suas operações. O contrato de concessão da Transbrasil expirou em 10 de outubro de 2003, e sua caducidade foi oficialmente declarada pelo Comando da Aeronáutica, conforme publicação no Diário Oficial da União em 5 de março de 2004.

A aviação civil brasileira segue os mais elevados padrões de segurança do mundo. O Brasil é classificado como país na Categoria 1 de padrões de segurança de voo estabelecidos pela *International Civil Aviation Organization*, que é a mesma classificação atribuída aos Estados Unidos da América e ao Canadá.

Tendências no Mercado Brasileiro de Aviação Civil

Desde 1970, a aviação civil no Brasil tem tido, na maior parte, crescimento estável medido em termos de RPK. De 1970 até 2003, o número de RPK cresceu a uma taxa anual de 12%. Nos últimos 33 anos, o mercado doméstico geralmente apresentou crescimento em termos de RPK, exceto em tempos de significativa recessão econômica, tal como a crise do petróleo e crise da moratória da dívida brasileira nos anos 80 e a recessão econômica e instabilidade política no início dos anos 90.

Durante os últimos sete anos, a taxa de crescimento anual de tráfego aéreo de passageiros, em termos de RPK, foi de 5,9% frente a uma taxa anual de crescimento de capacidade disponível, em termos de ASK, de 5,0%. As taxas de ocupação permaneceram relativamente estáveis durante o mesmo período, com uma taxa média de ocupação de 58%. O tráfego de passageiros domésticos e a capacidade disponível para o período entre 1997 e 2003 estão demonstrados na tabela abaixo.

(em milhões, exceto percentuais)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	1.º trim. 2003	1.º trim. 2004
RPK	17.824	22.539	22.204	24.284	26.296	26.784	25.125	6.267	6.703
Varição de RPK	7,5%	26,5%	(1,5%)	9,4%	8,3%	1,9%	(6,2%)	(5,8%)	7,0%
ASK	31.146	38.121	40.323	41.436	45.008	47.116	41.885	11.113	10.744
Varição de ASK	8,7%	22,4%	5,8%	2,8%	8,6%	4,7%	(11,2%)	(1,0%)	(3,3%)
Taxa de Ocupação	57,2%	59,1%	55,1%	58,6%	58,4%	56,8%	60,0%	56,4%	62,4%

Fonte: DAC.

Historicamente, o crescimento da receita da aviação civil doméstica tem geralmente excedido o crescimento do PIB. De 1997 a 2002, a receita da aviação civil doméstica brasileira cresceu 7,1% em termos reais, enquanto a taxa real de crescimento anual do PIB foi de 1,7%, conforme dados do DAC e do BACEN.

A aviação civil no Brasil é regulada pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, bem como por extensos regulamentos emitidos pelo Comando da Aeronáutica, o CONAC e o DAC. Embora a aviação civil brasileira tenha sido significativamente desregulamentada no início da década de 1990, o DAC editou variados níveis de regulamentação desde então, e é encarregado de guiar, planejar, estimular e dar base para as atividades públicas e privadas de aviação civil, bem como implementar regras internacionais e convenções que tenham sido adotadas pelo governo brasileiro. Alterações na regulamentação de aviação civil geralmente estão relacionadas a importantes eventos sócio-econômicos, tal como a Guerra do Golfo Pérsico e os ataques terroristas de 11 de setembro, regulamentação que acreditamos ter sido elaborada para proteger as companhias aéreas domésticas de choques econômicos maiores. Atualmente, o DAC impõe uma série de restrições e exigências aos padrões de segurança, manutenção, regularidade e qualidade das companhias aéreas. As companhias aéreas brasileiras podem estipular livremente suas próprias tarifas; no entanto, tarifas domésticas estão sujeitas à revisão do DAC, de forma a evitar que as companhias prestadoras de serviços de transporte aéreo regular, que são concessionárias de serviços públicos, operem de forma a comprometer seu equilíbrio econômico-financeiro. O DAC também monitora as concessões de *slots*, o ingresso de novas companhias no mercado, o lançamento de novas rotas, o aumento nas frequências de rotas já existentes e a importação de novas aeronaves através de aquisição ou de arrendamento mercantil. O ambiente regulatório da aviação civil brasileira está evoluindo atualmente, e uma série de novos projetos de lei está sendo discutida no Congresso Nacional e em vários níveis administrativos, os quais podem mudar a maneira pela qual o setor é regulado. Veja "Regulação da Aviação Civil Brasileira".

De 1986 até 1993, o governo brasileiro impôs um controle mais rígido sobre as atividades de aviação civil local, devido aos altos níveis de inflação que resultaram em uma série de crises econômicas no Brasil durante tal período. O controle exercido pelo Governo Federal consistiu principalmente no monitoramento dos preços de passagens aéreas cobrados pelas companhias e no direcionamento do uso e expansão de suas rotas. Em 1994, após esforços bem-sucedidos para o controle dos índices de inflação e da estabilização da economia brasileira, o governo brasileiro, por meio das autoridades de aviação, começou a desregularizar as atividades da aviação civil, o que consistiu principalmente em uma redução gradual do controle governamental sobre as atividades locais das companhias aéreas. Embora a aviação civil brasileira ainda seja um setor regulado, as regras atuais do DAC são significativamente mais flexíveis do que os regulamentos anteriores e uma série de regulamentos básicos e regulamentos essenciais têm sido frequentemente emitidos pelos órgãos competentes no intuito de harmonizar o ambiente regulatório brasileiro com modelos internacionais e mais modernos.

Em 2003, o CONAC emitiu regras gerais referentes à necessidade de se limitar a entrada de novas concessionárias, a aquisição de aeronaves e a concessão de novas rotas para concessionárias existentes, no intuito de proteger o desempenho financeiro da aviação civil brasileira como um todo. Com base nessas regras gerais, para que as concessionárias existentes possam operar novas rotas e mudar as rotas existentes, a requerente deve apresentar ao DAC estudos que justifiquem técnica e economicamente a viabilidade da rota requerida e o DAC também considerará a capacidade de suporte da infra-estrutura do aeroporto, o aumento da demanda e a concorrência entre companhias aéreas.

O regime regulatório atual foi desenvolvido em decorrência da desaceleração da economia no Brasil no final de 2001, que resultou em considerável declínio no tráfego aéreo de passageiros. De acordo com o DAC, os prejuízos acumulados no setor de aviação civil aumentaram para R\$6,75 bilhões em 2002, comparados com R\$1,47 bilhão em 2001. Acreditamos que o regime regulatório atual tem beneficiado a performance financeira da aviação civil brasileira. O *yield* da aviação civil brasileira subiu de R\$0,29 em 2002 para R\$0,32 em 2003, com taxas de ocupação de 57% em 2002 e 59% em 2003.

ATIVIDADES DA COMPANHIA

Visão Geral do Negócio

Somos a única companhia aérea de baixo custo e baixa tarifa (*low cost, low fare*) operando no Brasil atualmente, oferecendo serviços aéreos regulares em rotas entre as maiores cidades brasileiras. Buscamos expandir nossos negócios e aumentar nossa lucratividade estimulando e atendendo à demanda no Brasil por viagens aéreas convenientes e a preços acessíveis, voltadas tanto para passageiros em viagens de negócios, como em viagens de lazer. Fazemos isso oferecendo um serviço simplificado, eficiente e seguro, tendo ao mesmo tempo um dos mais baixos custos operacionais na aviação civil internacional.

O conceito de companhia aérea de baixo custo e baixa tarifa surgiu nos Estados Unidos no final dos anos 70 com a desregulamentação do mercado norte-americano, que, pela primeira vez, permitiu a competição em várias rotas. A primeira empresa a oferecer esse tipo de serviço foi a Southwest Airlines, a qual iniciou suas atividades operando uma frota de modelo único de aeronaves com alto índice de utilização. O modelo de gestão da Southwest Airlines incluía a otimização de seus recursos humanos e ativos operacionais e uma estrutura de tarifas simples, com uma única classe de serviço. Este modelo possibilitou à Southwest praticar tarifas que eram consideravelmente inferiores às cobradas pelas companhias americanas tradicionais que estavam em atividade. O modelo de baixo custo e baixa tarifa se beneficiou ainda da crise da aviação civil no início dos anos 90, com o surgimento de uma nova geração de companhias de baixo custo, aproveitando a disponibilidade de aeronaves em ociosidade, de profissionais de aviação experientes e de espaço não utilizado nos aeroportos. Atualmente, o modelo de baixo custo e baixa tarifa está bem difundido na aviação civil internacional. O surgimento de companhias de baixa tarifa em outros mercados possibilitou o crescimento da demanda por passagens aéreas, atraindo passageiros de lazer e de negócios sensíveis a preços, que de outro modo utilizariam outros meios de transporte ou que não viajariam.

Transportamos mais de 16 milhões de passageiros desde o início de nossas operações e, de acordo com o DAC, nossa participação de mercado, baseada em RPK, aumentou de 4,7% em 2001 para 11,8% em 2002, para 19,2% em 2003 e para 22,5% no primeiro trimestre de 2004.

Iniciamos nossas operações de transporte aéreo de passageiros em janeiro de 2001 com seis aeronaves *Boeing 737-700 Next Generation*, com uma única classe de serviço, atendendo a cinco cidades brasileiras. Atualmente, operamos 22 aeronaves *Boeing 737-700/800 Next Generation*, com uma única classe de serviço, e atendíamos a 29 cidades brasileiras. Esperamos receber no terceiro trimestre de 2004 três aeronaves *Boeing 737-300* contratadas por meio de arrendamentos mercantis operacionais de duração de dois anos, e até duas aeronaves *Boeing 737-300* adicionais até o final de 2004, as quais utilizaremos para nos assistir no atendimento à demanda por nossos serviços no curto prazo até que tenhamos recebido novas aeronaves *Next Generation*. Assinamos um contrato com The Boeing Company com pedidos de compra de 15 aeronaves *737-800 Next Generation*, juntamente com opções de compra de mais 28 aeronaves *737-800 Next Generation*. Os pedidos de aeronaves têm entregas previstas para ocorrer entre 2007 e 2009, e as opções de compra são exercíveis para entregas no período entre 2005 e 2010, até o máximo de 5 aeronaves por ano.

Oferecemos aos passageiros no Brasil uma alternativa de transporte a preço acessível que acreditamos ser atrativa em termos de custo-benefício frente às alternativas convencionais de transporte aéreo e rodoviário. Temos uma base diversificada de passageiros, que vão desde passageiros em viagens de negócios em grandes centros urbanos no Sudeste do Brasil, como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, até passageiros em viagens de lazer com destino a cidades localizadas por todo o País. Avaliamos cuidadosamente as oportunidades de continuarmos o crescimento de nossos negócios, através do aumento da frequência de vôos para os atuais mercados de alta demanda, e do acréscimo de novas rotas para regiões brasileiras não atendidas adequadamente. Também estudamos oportunidades para oferecer serviços em rotas para outros centros de tráfego intenso em países da América do Sul. Solicitamos a aprovação de uma rota entre São Paulo (Aeroporto Internacional de Guarulhos) e Buenos Aires (Aeroporto Internacional de Ezeiza). Esperamos ser comunicados de uma decisão a respeito de nossa solicitação durante o segundo semestre de 2004.

Nossos serviços confiáveis, simplificados e a preços acessíveis, bem como nosso foco em mercados ainda não atendidos suficientemente ou que não possuam uma alternativa de tarifas economicamente acessíveis, têm resultado em um forte reconhecimento de nossa marca e rápido crescimento de nossa participação de mercado. Geralmente, os baixos custos operacionais que praticamos nos permitem fixar nossas tarifas em níveis significativamente inferiores às tarifas de companhias aéreas concorrentes. Esta estratégia tem nos ajudado a conquistar a lealdade de nossos clientes e a estimular a demanda em novos mercados através da atração de novos clientes, os quais anteriormente usavam outros meios de locomoção para viajar ou viajavam com menor frequência devido às mais altas tarifas praticadas por nossos concorrentes. Mantemos nossos custos operacionais baixos principalmente devido ao fato de operarmos uma frota homogênea de aeronaves, que é uma das mais novas do setor, com uma idade média de 2,8 anos, o que reduz nossos custos de manutenção e de combustível, estando entre os fatores que nos possibilita manter altas taxas de utilização das aeronaves. Oferecemos um serviço simplificado aos nossos clientes, com uma única classe de serviço e lanches leves, acompanhado de serviço de bebidas. Não oferecemos aos nossos passageiros programas de fidelização ou salas de espera com serviços diferenciados nos aeroportos. Utilizamos tecnologia de ponta e estimulamos as vendas através da Internet para reduzir nossos custos de distribuição e aprimorar nossa eficiência operacional. Desenvolvemos uma cultura corporativa inovadora que é mantida por profissionais altamente motivados e eficientes. Os membros de nossa administração têm, em média, 20 anos de experiência no setor de transporte de passageiros, e temos sido capazes de explorar esta vasta experiência para desenvolver os aspectos mais importantes de nossa estrutura de baixo custo operacional.

Nossa ênfase em controlar custos operacionais e em gerenciar receita e *yield* nos proporcionou flexibilidade para fixar nossas tarifas de forma a atingir um equilíbrio entre as taxas de ocupação e *yield* em rotas que acreditamos que deverão nos proporcionar maior lucratividade. Em 2003, mesmo durante um período de declínio do tráfego de passageiros devido à desaceleração do crescimento econômico no Brasil, registramos um lucro líquido de R\$113,0 milhões. Nossos resultados positivos em 2003 deveram-se, principalmente, a um CASK aproximadamente 25% inferior ao de nossos concorrentes nacionais, de acordo com dados coletados junto ao DAC. Durante o trimestre encerrado em 31 de março de 2004, registramos um lucro líquido de R\$67,9 milhões.

Nosso modelo operacional é baseado em uma variação da estratégia "ponto-a-ponto" usada por outras companhias aéreas de baixo custo bem-sucedidas internacionalmente. Em mercados altamente competitivos, tal qual o de passageiros usuários da rota interligando São Paulo e Rio de Janeiro, operamos vôos diretos a baixas tarifas. Em nossos outros mercados, nossas aeronaves fazem múltiplas escalas interligando destinos diversos, o que atrai passageiros que preferem pagar tarifas menores mesmo que isso signifique fazer uma ou mais escalas ou conexões antes de seu destino final.

Por meio da combinação de baixas tarifas e serviços confiáveis, atingimos uma taxa de ocupação de 72% no primeiro trimestre de 2004. Alcançamos uma taxa de ocupação média nas rotas domésticas de 64% ao longo de 2003, comparada a uma taxa de ocupação média de 59% registrada por nossos três maiores concorrentes durante o mesmo período, de acordo com o DAC. Durante este período, mantivemos altos padrões de eficiência operacional e satisfação dos passageiros, completando 97% de nossos vôos agendados, com um índice de pontualidade de 96% dos vôos. No primeiro trimestre de 2004, completamos 99% dos vôos programados, com um índice de pontualidade de 95%.

Somos controlados pelo Grupo Áurea. O grupo Áurea tem mais de cinco décadas de experiência e sucesso operacional no setor de transporte rodoviário de passageiros no Brasil, e traz os benefícios desta experiência para nossa estratégia e nossas operações. Em fevereiro de 2003, AIG Special Situations Fund, por meio de subsidiárias integrais, adquiriu uma participação de 12,5% em nosso capital social.

Nossas Vantagens Competitivas

Nossas principais vantagens competitivas são:

Manutenção de baixos custos operacionais. Nosso custo operacional por ASK no período encerrado em 31 de dezembro de 2003, foi de R\$0,155. Acreditamos que este custo operacional, quando ajustado pela média de quilômetros percorridos por vôo, tenha sido mais baixo do que os custos operacionais incorridos por muitas das companhias aéreas de baixo custo mais lucrativas do mundo, sendo que foi, em média, aproximadamente 25% inferior aos custos operacionais das companhias aéreas tradicionais no Brasil, de acordo com dados coletados junto ao DAC. Nosso custo operacional por ASK para o trimestre encerrado em 31 de março de 2004 foi de R\$0,158. Normalmente, os custos operacionais por quilômetro de uma companhia aérea diminuem à medida que a distância média de vôo aumenta.

Nossos baixos custos operacionais são o resultado de uma série de medidas que tomamos para incrementar nossa eficiência operacional, dentre as quais:

- *Utilização eficiente de aeronaves.* Durante o trimestre encerrado em 31 de março de 2004, nossas aeronaves voaram, em média, 13,5 horas por dia. Durante 2003, a média diária foi de 12,8 horas por dia, a maior taxa de utilização de aeronaves na aviação civil brasileira, de acordo com dados do DAC, e uma das mais altas taxas em âmbito mundial, de acordo com relatórios públicos de companhias aéreas internacionais. Atingimos esta alta taxa de utilização de aeronaves devido ao fato de operarmos uma frota nova que requer tempo de manutenção relativamente menor, o que possibilita que nossas aeronaves façam escalas mais rápidas entre vôos, além do que operamos mais vôos por dia com cada uma de nossas aeronaves do que nossos concorrentes. O curto tempo de escala entre vôos de nossas aeronaves, que é de 25 minutos em média, minimiza o tempo das conexões para nossos passageiros e permite que nossas aeronaves voem uma média de onze trechos de vôo por dia, comparado a sete trechos de vôo por dia pelos nossos concorrentes. Diminuímos o tempo de escala das aeronaves ao embarcarmos e desembarcarmos nossos passageiros pelas duas portas da aeronave sempre que possível, ao minimizarmos os serviços de bordo e fazermos com que a tripulação auxilie na limpeza da aeronave. A utilização eficiente de nossa frota nos ajudou a gerar receitas adicionais, em momentos em que as aeronaves de nossos concorrentes estão em solo, o que nos possibilitou distribuir os custos fixos por um número maior de vôos e ASK. Como parte de nossa estratégia de utilização, introduzimos vôos noturnos em determinadas rotas em dezembro de 2003, a tarifas ainda mais baixas, visando a aumentar a utilização de nossas aeronaves, gerar maiores taxas de ocupação e estimular a demanda por vôos. Nossos vôos noturnos, que apresentaram uma taxa média de ocupação de 88% no primeiro trimestre de 2004, nos ajudam a tornar nossa frota produtiva tanto durante a noite quanto durante o dia. Também oferecemos serviços de transporte de cargas para gerar receitas adicionais mediante o aproveitamento do compartimento de carga de nossas aeronaves, o qual permaneceria sem aproveitamento.
- *Operação de frota homogênea.* Atualmente, operamos uma frota composta de aviões de modelos similares, consistente de 22 aviões Boeing 737-700/800 *Next Generation*. Pretendemos adicionar até cinco aeronaves Boeing 737-300 à nossa frota em 2004, mediante contratos de arrendamento mercantil operacional de duração de 2 anos, para nos assistir no atendimento à demanda por nossos serviços no curto prazo. Contamos com pedidos e opções de compra de até 43 novas aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation*. Os pedidos de aeronaves têm entregas previstas para ocorrer entre 2007 e 2009, e as opções de compra são exercíveis para entregas no período entre 2005 e 2010. O fato de termos uma frota homogênea faz com que nossos custos de estoque sejam reduzidos, uma vez que isto resulta na diminuição do número de peças sobressalentes e otimização do treinamento de nossos pilotos, os quais só precisam operar um tipo de aeronave. Adicionalmente, manter mínima a variedade de modelos de aeronaves que operamos simplifica nossos procedimentos operacionais e de manutenção, uma vez que nossos técnicos de manutenção passam a ser mais bem treinados e a desempenhar os procedimentos de manutenção de forma mais eficiente. Visto que nosso objetivo é manter baixos custos operacionais, reavaliamos a composição de nossa frota periodicamente para assegurar que nossas metas de baixo custo sejam alcançadas. Qualquer decisão referente à introdução de um novo modelo de aeronave em nossa frota só será feita após considerarmos com cautela os benefícios de tal decisão, em contraposição à ênfase em mantermos operações simplificadas.
- *Capacidade de nos aproveitar de alternativas de terceirização competitivas.* Em determinados aeroportos, contratamos, em bases competitivas, empresas prestadoras de serviços terceirizados de apoio aeroportuário em solo aos passageiros e aeronaves, e de manuseio de bagagem. Também terceirizamos serviços de *call center* e outros serviços que entendemos serem prestados de forma mais eficiente por terceiros. Conseguimos custos operacionais competitivos para estes serviços negociando contratos de longo prazo a preços fixos ou sujeitos apenas a reajustes inflacionários.
- *Alta proporção de vendas pela Internet.* Estimulamos ativamente nossos clientes e as agências de viagem a adquirirem assentos em nossos vôos por meio de nosso *site* na Internet, visando a manter baixos nossos custos de distribuição. O custo médio de reserva de um assento comprado diretamente pelo consumidor via Internet é de aproximadamente R\$2,11, comparado ao custo médio de reserva de um assento comprado por agências de viagens por meio de nosso *site* na Internet, aproximadamente R\$4,50 por reserva feita em ligação ao *call center*, e aproximadamente R\$10,50 por reserva feita pelo banco de dados *Global Distribution System*, ou GDS. No ano de 2003, aproximadamente 56% de nossas vendas foram feitas por meio de nosso *site* na Internet diretamente para nossos clientes e para agências de viagens. Durante o trimestre encerrado em 31 de março de 2004, 71% de nossas vendas foram feitas por meio de nosso *site* na Internet diretamente para nossos clientes e para agências de viagens. Acreditamos que este seja um dos maiores índices de vendas feitas por meio da Internet na aviação civil internacional. Nosso foco em aumentar a proporção de vendas pela Internet diretamente a nossos clientes fez com que mantivéssemos baixos os custos de distribuição por intermédio de terceiros.

- **Adoção das melhores práticas seguidas por companhias aéreas de baixo custo.** Nosso sistema de reservas, o qual nos proporciona a otimização de custos operacionais, é o mesmo utilizado por outras companhias aéreas de baixo custo bem sucedidas ao redor do mundo. Estimamos que os custos de distribuição do nosso sistema de reservas são aproximadamente 62% inferiores em relação aos meios mais tradicionais, como o GDS. Adicionalmente, como outras companhias aéreas de baixo custo bem sucedidas, mas diferentemente de nossos concorrentes, todos os embarques em nossos vôos são feitos sem bilhetes. A eliminação de bilhetes impressos economiza custos com papel, postagem, tempo de serviço de funcionários e despesas de processamento. Nossos passageiros também podem fazer seu *check-in* pela Internet ou por meio de nossos funcionários usando computadores de mão sem fio, localizados em muitos dos aeroportos em que operamos. Coerente com a estratégia adotada por outras companhias aéreas de baixo custo bem sucedidas, simplificamos a oferta de nossos serviços visando a manter nossos baixos custos. Não temos um programa de fidelização ou salas de espera com serviços diferenciados nos aeroportos e oferecemos apenas lanches leves e bebidas em nossos vôos.

Oferta de baixas tarifas aos clientes. Acreditamos que, por meio de nossos serviços de alta qualidade a baixas tarifas, proporcionamos a alternativa de melhor custo-benefício aos mercados em que atuamos. Nossas tarifas são em média mais baixas que as tarifas das companhias aéreas tradicionais brasileiras. Identificamos uma demanda, tanto entre passageiros de viagens de negócios como entre passageiros de viagens de lazer, por viagens aéreas que sejam ao mesmo tempo simplificadas, confiáveis e acessíveis, tornando-as uma alternativa às viagens de ônibus ou de carro. Ao combinarmos baixas tarifas com serviços simplificados e confiáveis, tratando os passageiros igualmente em vôos com uma única classe de serviços, conseguimos aumentar nossa participação de mercado e a fidelização de nossos passageiros, além de atrair um novo grupo de passageiros. Anteriormente, estes novos passageiros não consideravam a viagem aérea como alternativa em seus planos de viagem devido aos preços mais altos e aos procedimentos de reserva mais complicados, que eram a prática do mercado antes do início de nossas operações. Nossos vôos noturnos, para os quais oferecemos tarifas bastante competitivas, mostraram-se muito bem sucedidos, proporcionando taxas médias de ocupação de 88% durante o primeiro trimestre de 2004. Acreditamos que nossos vôos noturnos atraíram passageiros que antes viajavam apenas de carro ou ônibus.

Uma das frotas mais novas do setor. Nossa frota atual de 22 aeronaves Boeing 737-700/800 *Next Generation* tem uma idade média de 2,8 anos, o que acreditamos fazer de nossa frota a mais nova frota da América do Sul e uma das mais novas no setor internacional de aviação civil. Acreditamos que os pedidos e as opções de compra que possuímos para a entrega de até 43 novas aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation* entre 2005 e 2010 nos ajudarão a manter esta vantagem competitiva. Nossa frota apresenta um alto nível de confiabilidade operacional e nos permite consolidar a imagem de uma companhia aérea que proporciona viagens confortáveis, pontuais, modernas e seguras. Os modelos *Next Generation* contam com a aerodinâmica e a tecnologia mais modernas da atualidade para aumentar a velocidade de vôo, aproveitamento eficiente de combustível, procedimentos simplificados de manutenção e configuração de assentos mais flexível, a qual nos permite fazer os ajustes necessários para controlar nosso *yield* e taxa de ocupação de acordo com as circunstâncias do mercado.

Uma marca forte, amplamente reconhecida por nossos clientes. Acreditamos que a marca GOL tornou-se sinônimo de inovação e boa relação custo-benefício no mercado doméstico de aviação civil. Entendemos que nossos clientes identificam os serviços que oferecemos como sendo acessíveis, adequados e confiáveis, e que nosso estilo moderno e simplificado na prestação de serviços de transporte aéreo nos distingue na aviação civil doméstica brasileira. Uma pesquisa de opinião realizada em setembro de 2003 por Omni Marketing, uma empresa independente de pesquisa de mercado, indicou que mais de nove entre dez passageiros que transportamos recomendariam nossos serviços a terceiros, voariam conosco novamente e consideram nossa concepção de transporte aéreo como sendo inovadora. Nossos esforços em divulgar a nossa marca nos valeram o reconhecimento do setor brasileiro de marketing. Nossas campanhas publicitárias receberam o prêmio *Top of Marketing* da Associação de Diretores de Vendas e Marketing em 2002 e nosso site na Internet recebeu o prêmio Ibest, um prêmio relevante no mercado brasileiro de Internet, na categoria de melhor site de Internet no setor de transportes.

Situação financeira sólida. Uma de nossas prioridades é manter uma posição financeira sólida, com saldos de caixa significativos e baixa alavancagem financeira. Em 31 de março de 2004, registramos R\$191,6 milhões em disponibilidades de curto prazo e R\$216,9 milhões em contas a receber, representando um total de R\$408,5 milhões. Em 31 de março de 2004, registramos um índice de alavancagem financeira de 15,5%.

Profissionais motivados e uma equipe administrativa experiente. Contamos com profissionais altamente motivados, que trazem um novo ânimo para as viagens aéreas e um compromisso com altos padrões de qualidade, confiabilidade e conveniência de serviço, fator que nos distingue em nosso setor. Acreditamos que a resposta amplamente positiva que recebemos de nossos clientes em nossas pesquisas de opinião está diretamente relacionada à prioridade que nossos funcionários dão à prestação de serviços de qualidade aos clientes. Investimos tempo e recursos significativos para desenvolver as melhores práticas de treinamento, selecionando para integrar nossa equipe pessoas que compartilham de nosso foco em engenhosidade e aperfeiçoamento contínuo. Conduzimos programas de treinamento que incorporam as melhores práticas do mercado e estimulamos canais de comunicação abertos entre todos os integrantes de nossa equipe, visando a continuar a melhorar a qualidade dos serviços que prestamos. Também motivamos nossa equipe de profissionais por meio de um programa de participação em nossos resultados. Nossos principais executivos têm, em média, 20 anos de experiência no setor de transporte de passageiros e esta experiência tem nos ajudado a desenvolver os elementos mais importantes de nosso modelo de negócio de baixo custo.

Nossa Estratégia

Visando a manter o crescimento de nossos negócios e aumentar nossa lucratividade e eficiência, nossa estratégia será a de continuar a oferecer um serviço de transporte aéreo de classe única, com baixas tarifas e observando padrões de alta qualidade e baixos custos operacionais, sempre buscando maneiras de fazer com que nossas operações se tornem mais eficientes. Nossos objetivos são proporcionar a alternativa de melhor relação custo-benefício nos mercados em que atuamos; estimular pessoas a utilizar o transporte aéreo, fazendo com que as viagens aéreas se tornem acessíveis em nossos mercados; e aumentar ainda mais nossa participação de mercado. Continuaremos a avaliar oportunidades de expansão de nossas operações por meio da inclusão de vôos nas rotas em que já operamos e de novas rotas onde exista suficiente potencial de mercado, e da expansão de nossos negócios para centros de tráfego intenso em outros países sul-americanos.

Os elementos básicos de nossa estratégia são os seguintes:

Expandir nossa base de clientes por meio da oferta de serviços em rotas com alta demanda e em rotas pouco atendidas. Ao planejarmos a expansão de nossos negócios, continuaremos selecionando nossas rotas e estabelecendo a frequência de nossos serviços com base na quantidade e no tipo de demanda nas regiões que atendemos. Esperamos aumentar nossa participação no segmento de viagens de negócios entre empresas de médio porte, que compreende uma base crescente de passageiros, a qual tende a ser mais sensível a preços. A fim de alcançar este objetivo, estaremos monitorando cuidadosamente as rotas e as frequências de vôo que melhor servem às necessidades destes passageiros e aumentando nossos esforços de *marketing* direcionados a este segmento. Por exemplo, em resposta ao alto volume de passageiros de negócios entre os principais centros financeiros do Brasil, São Paulo e Rio de Janeiro, aumentamos nossa frequência de vôos entre estas cidades de 5 vôos por dia, quando começamos nossas operações de transporte de passageiros em janeiro de 2001, para 38 vôos por dia, ao final do primeiro trimestre de 2004. Estamos também bastante empenhados em estimular demanda e aumentar nossa participação nos mercados de viagens de lazer. Adicionalmente, em resposta a uma demanda observada por vôos em horários ao final da noite interligando São Paulo e Rio de Janeiro, visando a proporcionar aos clientes uma opção de evitar pernoites indesejadas, recentemente incluímos vôos noturnos entre as duas cidades em dezembro de 2003. Nossos vôos noturnos nos proporcionaram uma taxa média de ocupação de 88% durante o primeiro trimestre de 2004. Também nos concentraremos em atender as necessidades de transporte de passageiros de negócios sensíveis a preços que viajem em mercados pouco atendidos no Brasil.

Continuaremos a avaliar cuidadosamente oportunidades de atender a demanda por viagens de lazer, aumentar a frequência dos vôos em rotas já existentes, de expandir os bem-sucedidos serviços de vôos noturnos ou do acréscimo de rotas adicionais onde percebermos uma demanda de mercado, como vôos diurnos de e para o aeroporto de Guarulhos, no Estado de São Paulo, o maior aeroporto do Brasil. Também buscamos oportunidades de oferecer nossos serviços em rotas para cidades localizadas em outros países da América do Sul onde oportunidades similares existam.

Continuar reduzindo nossos custos operacionais. Continuar a reduzir nossos custos operacionais por ASK é uma das chaves para aumentar nossa lucratividade. Pretendemos nos manter como uma das companhias aéreas com custos operacionais mais baixos em âmbito mundial. Até o presente, trabalhamos para atingir este objetivo, tendo formado uma frota de aeronaves de uma única classe, que é capaz de proporcionar uma alta taxa de utilização, de forma segura e confiável, incorrer em baixos custos de manutenção e utilizar eficientemente o combustível. Também estamos trabalhando para atingir este objetivo por meio da utilização eficiente de nossas aeronaves, concentrando esforços na redução do tempo de escala de nossas aeronaves nos terminais aeroportuários e do aumento do número de vôos diários por aeronave. Também continuaremos a utilizar inovações tecnológicas sempre que possível para reduzir nossos custos de distribuição e aumentar nossa eficiência operacional. Esperamos poder nos beneficiar de economias de escala e reduzir nosso CASK, por meio da inclusão de aeronaves adicionais a uma infra-estrutura operacional eficiente e estabelecida.

Manter uma oferta de serviços simplificados e convenientes ao cliente. Acreditamos que nossos clientes entendem que proporcionamos um serviço com uma boa relação custo-benefício e que temos estimulado mudanças no modo de atuação da aviação civil brasileira. Além da oferta de baixas tarifas, nosso objetivo é tornar a viagem aérea uma experiência mais simples e conveniente. Atingimos amplamente esse objetivo por meio da eliminação de serviços adicionais e bom senso na aplicação de tecnologia. Estimulamos nossos clientes a usar a Internet não apenas para fazer reservas, mas também para realizar vários procedimentos antes de seu embarque confortavelmente de sua própria casa ou escritório, como o *check-in* e troca de assentos *on-line*, o que de outra forma teriam que fazer nos próprios aeroportos. Em rotas selecionadas, oferecemos traslados gratuitos entre aeroportos e localidades centrais. Oferecemos aos clientes uma única classe de serviço, assentos predeterminados, não vendemos passagens acima da capacidade de cada aeronave (*overbooking*) e dispomos de toaletes femininos exclusivos. Nosso objetivo será continuar buscando alternativas para fazer da marca "GOL" sinônimo de simplicidade e conveniência para nossos passageiros.

Estimular a demanda oferecendo baixas tarifas. Nossa ampla oferta de serviços de qualidade e com baixas tarifas busca estimular a demanda, particularmente de passageiros em viagens de lazer e de negócios, que são sensíveis ao preço da passagem, os quais, na ausência de nossos serviços, utilizariam outros meios de transporte ou não viajariam. Nossa estratégia será a de continuar a estimular a demanda por meio da prestação de serviços de alta qualidade a baixas tarifas. Também continuaremos oferecendo formas de pagamento flexíveis, como pagamentos parcelados mensalmente.

A tabela abaixo indica os totais de passageiros transportados nos aeroportos onde operamos, nos períodos indicados, e a respectiva data de início de nossas operações nestes aeroportos.

Cidade	Data de início das operações	Total de Passageiros Embarcados e Desembarcados (em milhões)			CAGR (%) 2000-2002
		Exercício social encerrado em 31 de dezembro de			
		2000	2001	2002	
Brasília	Janeiro de 2001	5,43	6,12	6,44	9,0
Salvador	Janeiro de 2001	3,02	3,52	3,51	7,8
Curitiba	Mai de 2001	2,07	2,50	2,67	13,8
Recife	Abril de 2001	2,14	2,47	2,64	11,1
Porto Alegre	Janeiro de 2001	2,25	2,59	2,66	8,9
Belo Horizonte	Janeiro de 2001	2,09	2,44	2,95	18,9
Fortaleza	Dezembro de 2001	1,44	1,63	1,75	10,1
Vitória	Novembro de 2001	0,84	0,92	1,24	21,4
Florianópolis	Janeiro de 2001	0,72	0,97	1,10	23,7
50 principais aeroportos ⁽¹⁾	–	54,31	59,93	60,99	6,0

⁽¹⁾ Aeroportos para os quais os dados relativos a 2000, 2001 e 2002 estão disponíveis.
Fonte: DAC

Rotas e Horários

Em 31 de março de 2004, prestávamos serviços regulares em 28 cidades por todo o Brasil. Em maio de 2004, recebemos autorização do DAC para prestar serviços regulares em 4 cidades adicionais, Joinville, Uberlândia, Porto Velho e Rio Branco, os quais estão agendados para iniciar no segundo semestre de 2004. Nossas aeronaves voam para vários pontos em nossa rede de rotas interligando diversos destinos. Geralmente oferecemos vôos diretos entre pares de cidade com grande volume de tráfego, tais como a rota São Paulo-Rio de Janeiro, que possibilita que muitos dos passageiros de viagens de negócios voem conosco. No entanto, após interligar diretamente cidades de alta intensidade de tráfego ao longo das rotas prioritárias, nossas aeronaves fazem múltiplas escalas interligando outros destinos no Brasil, desta forma atraindo também passageiros que preferem pagar baixas tarifas, mesmo que isso implique em um vôo com várias escalas ou conexões antes de atingir o seu destino final. Esta variação da abordagem ponto-a-ponto para a determinação de nossas rotas significa, por exemplo, que uma aeronave voando em uma rota de tráfego intenso tal qual a rota São Paulo-Brasília pode, ao invés de retornar para São Paulo após a conclusão do primeiro trecho, continuar em direção ao norte, de Brasília a Belém e, então, em direção a oeste, de Belém a Manaus, antes de retornar ao sul. Acreditamos que este modelo de organização de rotas nos permite atender mais freqüentemente um número maior de cidades, nos proporciona taxas de ocupação mais altas, aumenta a taxa de utilização de nossas aeronaves e nos proporciona maior flexibilidade em nossas opções de rotas e horários.

A tabela a seguir indica as cidades que atendemos no Brasil, o número de vôos que operamos por dia atendendo tais cidades e a respectiva data de início das operações (as frações foram arredondadas).

Cidade	Vôos por dia	Data de início das operações
Belém	4	Setembro de 2001
Belo Horizonte	16	Janeiro de 2001
Brasília	22	Janeiro de 2001
Campinas	5	Abril de 2001
Campo Grande	4	Dezembro de 2001
Cuiabá	2	Janeiro de 2001
Curitiba	17	Janeiro de 2001
Florianópolis	7	Janeiro de 2001
Fortaleza	6	Dezembro de 2001
Goiânia	2	Junho de 2001
Macapá	1	Dezembro de 2001
Londrina	1	Março de 2004
Maceió	2	Março de 2003
Manaus	2	Dezembro de 2001
Maringá	2	Junho de 2002
Natal	1	Março de 2003
Navegantes	2	Junho de 2002
Palmas	1	Janeiro de 2001
Porto Alegre	11	Janeiro de 2001
Porto Seguro	1	Dezembro de 2002
Recife	7	Abril de 2001
Ribeirão Preto	2	Dezembro de 2003
Rio de Janeiro		
Santos Dumont	23	Novembro de 2001
Galeão	12	Janeiro de 2001
Salvador	10	Janeiro de 2001
São Luiz	1	Abril de 2003
São Paulo		
Congonhas	38	Janeiro de 2001
Guarulhos	2	Dezembro de 2003
Vitória	5	Novembro de 2001

Além de monitorar de forma constante a demanda por maiores frequências de vôos nas rotas em que já operamos, também buscamos oferecer serviços em mercados anteriormente não atendidos. Por exemplo, as tarifas que oferecemos para os nossos vôos noturnos foram fixadas para competir com as empresas de transporte rodoviário interestadual e alcançar clientes que de outra forma não considerariam a viagem aérea uma opção, devido à sensibilidade quanto a preço. Também estamos buscando oportunidades para oferecer serviços em rotas para determinadas cidades em outros países sul-americanos onde existem oportunidades de mercado favoráveis. Solicitamos a aprovação de uma rota entre São Paulo (Aeroporto Internacional de Guarulhos) e Buenos Aires (Aeroporto Internacional de Ezeiza). Esperamos ser comunicados de uma decisão a respeito de nossa solicitação durante o segundo semestre de 2004.

Valor para o Passageiro

Reconhecemos que, uma vez que nossas baixas tarifas podem inicialmente estimular pessoas a voar conosco, temos que agir para assegurar que um novo cliente se torne um cliente fiel. Desta forma, damos atenção especial aos detalhes que concorrem para proporcionar uma experiência agradável e sem inconvenientes, tais como:

- viagens sem bilhetes impressos;
- *check-in* e escolha de assentos feita *on-line*, de forma conveniente;
- descontos em estacionamentos de aeroportos;
- toaletes femininos exclusivos nos vôos;
- assentos previamente reservados, em uma única classe de serviço;
- serviço de bordo gentil e eficiente;
- interior da aeronave moderno;
- curtos períodos de escala das aeronaves nos terminais aeroportuários; e
- serviços grátis (ou com desconto) de traslado entre aeroportos e zonas de desembarque em determinadas rotas.

Também entendemos que operações eficientes e pontuais são de importância essencial para nossos clientes. Esta ênfase resultou em um índice de vôos concluídos de 97% e pontualidade de 96% dos vôos em 2003. No primeiro trimestre de 2004, completamos 99% dos vôos programados, com um índice de pontualidade de 95%.

Baseados em respostas de nossos clientes, acreditamos que estamos atendendo e superando as suas expectativas de serviços, uma vez que 90% dos clientes que responderam a uma pesquisa feita em setembro de 2003, conduzida por Omni Marketing, uma empresa independente de pesquisa de mercado, indicaram que recomendariam voar conosco, voariam conosco novamente e nos consideram como sendo uma companhia aérea inovadora.

Segurança

Nossa maior prioridade é a segurança de nossos passageiros e funcionários. Mantemos nossas aeronaves em estrita conformidade com as especificações do fabricante e todos os regulamentos de segurança aplicáveis e desempenhamos manutenção de rotina diariamente. Nossos pilotos têm larga experiência, dentre os quais contamos com comandantes de vôo que acumulam mais de 10.000 horas de vôo em seus currículos. Conduzimos cursos continuamente, treinamento em simuladores de vôo e seminários abordando as últimas inovações em questões de segurança. Seguimos rigorosamente os padrões estabelecidos pelo programa de prevenção de acidentes aéreos do DAC e instalamos um sistema denominado *Flight Operations Quality Assurance System*, que aumenta a prevenção pró-ativa de incidentes através da análise sistemática de nossos sistemas de gravação de dados de vôo. Todas as nossas aeronaves também estão equipadas com um sistema denominado *Maintenance Operations Quality Assurance*, um programa que monitora o desempenho e o comportamento das turbinas da aeronave.

A aviação civil brasileira segue os mais elevados padrões de segurança do mundo. O Brasil é classificado como país na Categoria 1 de padrões de segurança de vôo estabelecidos pela *International Civil Aviation Organization*, que é a mesma classificação atribuída aos Estados Unidos da América e ao Canadá.

Vendas e Distribuição

Estimulamos compras diretas pela Internet por nossos clientes, porque este é o nosso canal de distribuição mais eficiente, custando aproximadamente R\$2,11 em média por reserva feita diretamente pelo consumidor. Em comparação, vendas pela Internet feitas por intermédio de agentes de viagem custam aproximadamente R\$3,95 em média por reserva, vendas feitas por ligação ao nosso *call center* custam aproximadamente R\$4,50 em média por reserva e vendas pelo sistema GDS custam aproximadamente R\$10,50 em média por reserva. No exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003, aproximadamente 56% de nossas vendas totais, seja diretamente ao consumidor ou por meio de agências de viagens, foram feitas pela Internet, o que nos torna um dos líderes mundiais do setor neste respeito, comparados com 19% e 12% de nossas vendas totais feitas por meio de ligações ao *call center* e por meio do sistema GDS, respectivamente. A parcela remanescente, totalizando 13% de nossas vendas no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003, foi realizada por meio de nossos balcões de vendas em aeroportos e nossos sistemas internos. Estimamos que vendemos um assento em nosso *site* na Internet a cada três segundos. Nossas campanhas publicitárias enfatizando as vantagens de reservar assentos pela internet têm sido muito bem sucedidas, contribuindo para um aumento de 324% em vendas pela Internet durante o período entre o início de nossas operações em janeiro de 2001 até o fim de 2003, o que por sua vez nos ajudou a manter nossos custos de distribuição baixos. Durante o trimestre encerrado em 31 de março de 2004, aproximadamente 71% de nossas vendas totais, seja diretamente aos nossos clientes, ou por meio de agências de viagens foram efetuadas pela Internet.

Terceirizamos os serviços relacionados ao nosso canal de distribuição via *call center* para contratados independentes trabalhando sob a supervisão indireta de alguns de nossos funcionários. Terceirizar nossos serviços de *call center* é a opção mais econômica de que dispomos porque nosso prestador de serviços de *call center* é pago com base no tempo que o pessoal de atendimento gasta ao atender às chamadas de nossos clientes. Outra medida que tomamos para conter os custos de distribuição é de somente emitir passagens sem bilhetes impressos, o que economiza custos com papel e impressão, postagem, tempo de trabalho de nossos funcionários e despesas de processamento.

Diferentemente de outras companhias aéreas, não aceitamos reservas feitas com antecedência em nossos vôos, mas por outro lado vendemos assentos que devem ser pagos por nossos clientes no momento da reserva. Isto elimina a possibilidade de vendermos assentos em quantidade superior aos assentos disponíveis na aeronave (*overbooking*) e garante que todos os nossos passageiros terão assento em nossos vôos.

Aproximadamente 70% de nosso tráfego de passageiros consiste de passageiros em viagens de negócio e aproximadamente dois terços de nossa base de clientes corporativos consiste de empresas de pequeno e médio porte com menos de 500 empregados. Para desenvolver ainda mais nossa relação de negócios com nossos clientes corporativos, firmamos acordos com cadeias de hotéis e locadoras de veículos para oferecer aos nossos clientes corporativos pacotes completos de transportes e acomodação. Continuaremos a nos concentrar em expandir nossa base de clientes corporativos de porte médio e sensíveis a preço, os quais servem como fontes de receita constante.

Anunciamos principalmente por meio de veículos de mídia menos dispendiosos, como *sites* na Internet, chamadas de rádio, anúncios em jornais locais e painéis *outdoor*. Quando estabelecemos uma rota em um novo mercado, aproximadamente duas semanas antes de começarmos a operar em tais rotas, enviamos representantes para áreas de alta concentração de pessoas, tais como *shopping centers*, restaurantes e casas noturnas para entregar panfletos e outros materiais publicitários ao público, fazendo com que as pessoas tomem conhecimento da nova opção de viagem, com serviços eficientes a preços baixos.

Tarifas

Nossa ênfase em manter nossos custos operacionais baixos nos permite cobrar baixas tarifas ao mesmo tempo em que alcançamos e aumentamos nossa lucratividade. Estruturamos nosso plano de tarifas de modo a equilibrar nossas taxas de ocupação e nosso *yield* de uma forma que acreditamos ser a mais lucrativa para nossos vôos. Nossas tarifas são menores que as tarifas médias oferecidas pela maior parte de nossos concorrentes e destinamos a maioria de nossos assentos às classes de baixa tarifa. Como resultado, entendemos que consolidamos uma imagem entre nossos clientes que disponibilizamos mais consistentemente do que os nossos concorrentes assentos a preços promocionais. Nossa abordagem visando à fixação de preços de forma mais transparente e competitiva forçou a queda das tarifas em muitos dos mercados em que ingressamos. Em conformidade com a prática da aviação civil brasileira, excetuados os vôos noturnos que contam com acentuado descontos nas tarifas ou ofertas e promoções especiais, não temos restrições a compras antecipadas, estadias mínimas ou estadias compulsórias nos sábados à noite. Conforme admitido pela regulamentação do DAC, os passageiros que cancelam ou modificam os horários ou itinerários de viagem em nossos vôos estão sujeitos a uma penalidade por cancelamento. Os passageiros que cancelam sua viagem são reembolsados em 80% da tarifa. Caso o cancelamento ocorra em menos de 24 horas antes do horário programado para o vôo, uma penalidade adicional de R\$25 é aplicada. A mesma penalidade se aplica para alterações feitas dentro das 24 horas que antecedem o horário programado para o vôo.

Com relação a nossos vôos noturnos, fixamos tarifas com acentuados descontos, baseadas nos valores cobrados pelas companhias de transporte rodoviário para viagens aos mesmos destinos. Esta abordagem nos permite maximizar nossas taxas de aproveitamento de aeronaves para gerar receitas durante todos os períodos do dia. Os vôos noturnos também aumentaram nossa base de clientes para incluir aqueles que previamente utilizavam outros meios de transporte. As tarifas dos vôos noturnos usualmente estão condicionadas a uma estadia mínima de duas a cinco noites.

Também ajustamos nossos preços de acordo com variações no volume de passageiros decorrentes de desequilíbrios na direção do tráfego, tais como em feriados e datas próximas a feriados. Estes períodos freqüentemente criam picos de demanda que resultam em fluxos de tráfego altamente carregados em um sentido, fazendo com que diminua a demanda para assentos no sentido contrário. Durante estes períodos, descontamos as tarifas nos vôos de menor demanda para estimular o tráfego nestas rotas de modo a ajudar a compensar os custos fixos em que incorremos.

Gerenciamento de Receita e Yield

O gerenciamento de receita e *yield* implica no uso de dados históricos e modelos de projeção estatística para produzir conhecimento sobre nossos mercados e orientação sobre como competir de forma a maximizar nossas receitas operacionais. O gerenciamento de receita e *yield* e as estratégias de precificação formam a espinha dorsal de nossa estratégia de geração de receitas e elas estão fortemente correlacionadas com nosso planejamento de rotas e horários e nossos métodos de vendas e distribuição. Nossas práticas de gerenciamento de receita e *yield* nos permitem não apenas reagir rapidamente em resposta a mudanças no mercado, mas também antecipar e introduzir tais mudanças no mercado.

O número de assentos que oferecemos a cada tarifa em cada mercado resulta de um processo contínuo de análise e de projeção. O histórico prévio de reservas, a sazonalidade, os efeitos da concorrência e as tendências atuais de reservas são utilizados para projetar a demanda. Tarifas atuais e o conhecimento de eventos futuros em destinos que afetarão volumes de tráfego estão incluídos no modelo de projeção para alcançar uma alocação ótima de assentos para nossas tarifas em rotas específicas. Utilizamos uma combinação de abordagens, levando em consideração *yield* e taxas de ocupação nos vôos, dependendo das características dos mercados atendidos, para estruturar uma estratégia a fim de obter a maior receita por ASK possível, equilibrando a tarifa média obtida em cada vôo com o efeito correspondente em nossas taxas de ocupação. Para este fim, utilizamos uma sofisticada tecnologia de análise de projeção, otimização e concorrência desenvolvida pelo MIT – *Massachusetts Institute of Technology*, a qual indica a melhor composição de tarifas que podem ser oferecidas para um determinado vôo, com base no histórico de comportamento de nossos clientes. Realizamos um ciclo completo de análise a cada dia útil para mantermo-nos atualizados com relação às mudanças em qualquer das variáveis que consideramos ser fatores de gerenciamento de receita e *yield*. Nosso sistema de gerenciamento de receita e *yield* é similar ao sistema utilizado por outras companhias aéreas de baixo custo bem-sucedidas na Europa, tais como Ryanair e EasyJet.

Competição

As companhias aéreas no Brasil concorrem principalmente em termos de rotas, tarifas, frequência de vôos, confiabilidade dos serviços, reconhecimento de marca e benefícios oferecidos aos passageiros, tais como programas de fidelização e atendimento ao consumidor. Acreditamos que nosso modelo operacional de baixo custo e nossas baixas tarifas nos proporcionam atuar competitivamente em muitas destas áreas. Veja "- Nossas Vantagens Competitivas".

Nossos concorrentes e concorrentes em potencial incluem as companhias aéreas tradicionais brasileiras, rotas aéreas regionais e novos participantes do mercado, que atuam principalmente em redes de transporte regionais. Nossos principais concorrentes são as companhias aéreas tradicionais, Varig, TAM e VASP, sendo que cada uma das quais é uma prestadora de serviços completos que oferece vôos em rotas domésticas, e no caso da Varig e da TAM, rotas internacionais. Em fevereiro de 2003, Varig e TAM iniciaram discussões para fundir suas operações visando a formar uma empresa que contaria com mais de 150 aeronaves e com uma participação de mercado de cerca de 64% em 31 de março de 2004, com base em RPK. Desde então, Varig e TAM operam sob um acordo de compartilhamento de operações (*code-sharing*). Nenhuma decisão final a respeito do prosseguimento do processo de fusão foi anunciada.

Não há, atualmente, outra companhia aérea de baixo custo no Brasil oferecendo serviços regulares de transporte aéreo. À medida que o segmento de baixo custo se desenvolva, podemos enfrentar mais concorrência de novos participantes e das companhias aéreas tradicionais que reduzam suas tarifas para atrair novos passageiros em alguns de nossos mercados.

Quando ingressamos em um novo mercado, as companhias aéreas tradicionais brasileiras normalmente reduzem suas tarifas usando controles de capacidade, tais como limitações ao número de assentos disponíveis em várias faixas de desconto, à aplicação de requisitos de estadia mínima compulsória e outras restrições para evitar a deterioração de seu *yield*. As companhias aéreas tradicionais brasileiras também usaram seus programas de fidelização como uma ferramenta de concorrência para limitar a perda de sua participação nos mercados mais rentáveis. Acreditamos que a maioria de nossos passageiros é sensível a preço, preferido baixas tarifas a pagar por fatores complementares, como programas de fidelização.

A tabela a seguir apresenta o histórico de participações de mercado em rotas domésticas, baseado em RPK, das principais companhias aéreas brasileiras, para cada um dos períodos indicados.

Participação de mercado - Doméstico	2000	2001	2002	2003	1º trimestre de 2004
Gol ¹	–	4,7%	11,8%	19,2%	22,5%
TAM ^{2,3}	29,2%	33,1%	34,9%	33,1%	33,3%
Grupo Varig ^{3,4}	39,8%	39,8%	39,3%	33,7%	30,4%
VASP	15,4%	13,8%	12,6%	12,2%	11,8%
Transbrasil ⁵	13,7%	6,9%	–	–	–
Outros	2,2%	1,9%	1,4%	1,8%	2,0%

Fonte: DAC – Anuário do Transporte Aéreo - dados estatísticos - 2001, 2002 e 2003/ os dados referentes a 2000 foram extraídos do DAC – Dados Econômicos – 4º Trimestre de 2002.

¹ Iniciou operações em janeiro de 2001.

² Inclui TAM Regionais e TAM Meridionais para o período anterior a dezembro de 2000.

³ Em 2003, Varig e TAM firmaram um acordo de compartilhamento de operações (*code-sharing*).

⁴ Grupo Varig inclui Varig, Rio Sul e Nordeste.

⁵ Suspendeu suas operações em dezembro de 2001.

Também enfrentamos concorrência por parte das alternativas de transporte terrestre, principalmente das companhias de transporte rodoviário interestadual. Em 2000, as companhias de transporte rodoviário interestadual transportaram mais de 130 milhões de passageiros, de acordo com o Departamento de Transportes Rodoviários. Dada a ausência de serviços significativos de transporte ferroviário de passageiros no Brasil, viagens de ônibus são, tradicionalmente, a única opção acessível de transporte de longa distância para uma parcela considerável da população brasileira. Acreditamos que nosso modelo de negócio de custo baixo e nossa forte capitalização nos proporcionou a flexibilidade necessária para fixarmos nossas tarifas de modo a estimular a demanda por viagens aéreas entre passageiros que no passado realizaram viagens de longas distâncias principalmente por ônibus. Em particular, as tarifas altamente competitivas que oferecemos pela viagem em nossos vôos noturnos, que têm sido freqüentemente comparadas a tarifas de ônibus para os mesmos destinos, tiveram o efeito de proporcionar concorrência efetiva às companhias de transporte rodoviário interestadual, nas rotas servidas por nossos vôos noturnos. Por exemplo, ao final do primeiro trimestre de 2004, oferecemos vôos noturnos entre São Paulo e Porto Alegre, com uma duração de vôo de 90 minutos, por uma tarifa média de R\$112. Em comparação, companhias de transporte rodoviário interestadual cobraram de seus passageiros uma tarifa média de R\$119 por uma viagem de 18 horas e 30 minutos entre o mesmo par de cidades.

Se começarmos a oferecer serviços internacionais, nosso grupo de concorrentes irá crescer e enfrentaremos concorrência de companhias aéreas que já estão estabelecidas nos mercados internacionais e que participam de alianças estratégicas e acordos de compartilhamento de operações.

Direitos de Propriedade Industrial e Intelectual

Acreditamos que a marca "GOL" tornou-se sinônimo de inovação e de boa relação custo-benefício no mercado de aviação civil brasileira. Depositamos pedidos de registros das marcas "GOL" e "GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES" junto aos órgãos competentes para registro de marcas e patentes no Brasil e em diversos outros países da América, tais como Chile, Argentina e Estados Unidos. Enfrentamos oposição em determinados pedidos de registro depositados no Brasil (Ver "Processos Judiciais e Procedimentos Administrativos").

Recursos Humanos

Acreditamos que o nosso potencial de crescimento e o atingimento de nossas metas corporativas focadas em resultados estão estreitamente relacionados com nossa habilidade de recrutar e manter os melhores profissionais disponíveis no mercado brasileiro de aviação civil. Colocamos grande ênfase na seleção e no treinamento de funcionários entusiasmados, com potencial para agregar valor aos nossos negócios e que acreditamos ser adequados e capazes de contribuir para a manutenção da nossa cultura corporativa.

Em 31 de março de 2004, contávamos com 2.572 funcionários, comparados a 2.453, 2.072 e 1.134 funcionários em 31 de dezembro de 2003, 31 de dezembro de 2002 e 31 de dezembro de 2001, respectivamente. Em 31 de março de 2004, empregávamos apenas funcionários contratados em período integral, dentre os quais 317 pilotos, 567 comissários de bordo, 382 profissionais de manutenção, 125 profissionais de vendas e marketing, inclusive agentes de reserva, 55 funcionários de operação de vôos, 867 funcionários alocados nos aeroportos e 259 funcionários administrativos. Também terceirizamos determinados serviços, tais como serviços de transporte de cargas, tecnologia de informação, pessoal de *call center* e operações aeroportuárias de pista.

Proporcionamos treinamento exaustivo aos nossos pilotos, comissários de bordo e funcionários responsáveis pelo atendimento aos clientes. Além do treinamento técnico necessário, que segue os mais rígidos padrões internacionais, também proporcionamos treinamento gerencial completo aos nossos pilotos e comissários de bordo através de programas de Treinamento de Vôo Orientado e Treinamento de Gestão de Recursos de Tripulação, enfatizando a importância da gestão de recursos de forma a proporcionar o melhor serviço aos nossos passageiros.

Visando a manter nossos profissionais, estimulamos a abertura de canais de comunicação entre nossos funcionários e a administração e oferecemos oportunidades de desenvolvimento de carreira na Companhia, além de avaliações periódicas. Oferecemos internamente um curso de pós-graduação em administração de empresas em conjunto com a Fundação Getúlio Vargas, uma das principais instituições brasileiras na formação de profissionais de administração de empresas, a fim de proporcionar treinamento gerencial para funcionários selecionados. Nossa estratégia de remuneração ressalta nossa determinação em reter funcionários talentosos e altamente motivados e é voltada para aliar os interesses de nossos funcionários com os interesses de nossos acionistas. Nossos pacotes de remuneração incluem salários competitivos e participação em nosso plano de participação nos resultados. Celebramos contratos com companhias seguradoras e de previdência complementar, visando a proporcionar a nossos funcionários planos de assistência médica e previdência complementar a preços acessíveis.

Um sindicato nacional de aeroviários representa os pilotos e comissários de bordo do Brasil e os cinco outros sindicatos nacionais representam os funcionários das companhias aéreas que atuam em solo. Aproximadamente 7% de nossos empregados são sindicalizados. As negociações relativas a aumentos salariais em decorrência da variação dos índices de inflação são conduzidas anualmente entre os sindicatos e as companhias aéreas. Não há diferencial de salário ou aumentos por nível de senioridade entre nossos pilotos. As condições básicas de trabalho e a jornada máxima de trabalho são regulados pela legislação federal e não estão sujeitas às negociações trabalhistas. Desde o início de nossas operações, não verificamos nenhuma paralisação do trabalho e consideramos bom o relacionamento que mantemos com nossos funcionários.

Com o propósito de motivar nossos funcionários e alinhar seus interesses com os nossos resultados operacionais, proporcionamos um programa de participação nos resultados e lucros a todos os nossos funcionários. De acordo com a legislação, as empresas podem oferecer aos seus funcionários programas de participação nos resultados e lucros, que definem mecanismos para a distribuição de uma parcela dos lucros, com base no atingimento de metas preestabelecidas pela empresa. Nossos programas anuais de participação nos resultados e lucros são negociados com uma comissão formada por nossos funcionários e aprovados pelos sindicatos da categoria, em benefício tanto dos funcionários sindicalizados como dos funcionários não sindicalizados. No contexto do programa de participação nos lucros para o exercício de 2003, uma porção do montante sujeito à distribuição estava relacionada ao cumprimento de metas de lucro e uma porção do montante sujeito à distribuição estava relacionada ao cumprimento de metas operacionais estabelecidas para cada um de nossos departamentos. Em decorrência do cumprimento de nossas metas de lucros para o exercício de 2002, distribuímos cerca de 17% de um salário mensal a nossos funcionários. Em decorrência do cumprimento de nossas metas de lucros para o exercício de 2003, distribuímos a cada um de funcionários um montante equivalente a 3,7 salários mensais. Também pretendemos adotar um plano de opção de compra de ações para nossos funcionários.

Aeronaves

Em 31 de março de 2004, operávamos uma frota consistente de 22 aeronaves, dentre as quais 18 aeronaves Boeing 737-700 *Next Generation* e 4 aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation*. Esperamos operar aproximadamente 69 aeronaves até o final de 2010. A atual composição de nossa frota é descrita abaixo em maior detalhe:

	Número de aeronaves		Prazo Médio Remanescente dos Arrendamentos (anos)	Idade média (anos)	Capacidade (assentos)
	Total	Arrendamento Mercantil Operacional			
Boeing 737-700	18	18	4,39	2,98	144
Boeing 737-800	4	4	4,42	1,56	177

Cada aeronave de nossa frota é propulsionada por duas turbinas CFM International Modelo CFM 56-7B22 ou duas turbinas CFM International Modelo CFM 56-7B24 e opera em uma confortável configuração de uma única classe de serviço. A idade média de nossas aeronaves é de 2,8 anos, o que faz com que nossa frota seja a frota mais nova do Brasil e uma das frotas mais novas do mundo. A fim de atender à demanda por nossos serviços no curto prazo, receberemos três aeronaves *Boeing 737-300* no terceiro trimestre de 2004, e até duas aeronaves *Boeing 737-300* adicionais até o final de 2004, todas elas amparadas em contratos de arrendamento mercantil operacional de duração de 2 anos.

Assinamos um contrato com The Boeing Company com pedidos de compra de mais 15 aeronaves *737-800 Next Generation*, juntamente com opções de compra de mais 28 aeronaves *737-800 Next Generation*. As aeronaves cobertas por nossos pedidos de compras têm entregas programadas para ocorrer entre 2007 e 2009, e as opções de compra são exercíveis para entregas entre 2005 e 2010, observado um limite máximo para entregas decorrentes de exercícios de opções de até cinco aeronaves por ano.

A tabela abaixo indica o desenvolvimento histórico e projetado de nossa frota, de 31 de dezembro de 2003 a 31 de dezembro de 2010.

	2003	2004 (projeção)	2005 (projeção)	2006 (projeção)	2007 (projeção)	2008 (projeção)	2009 (projeção)	2010 (projeção)
737-700	18	18	24	32	33	34	35	38
737-800	4	4	4	7	12	19	26	31
737-300	0	5	5	0	0	0	0	0
Frota total	22	27	33	39	45	53	61	69

Nossa frota, nova e homogênea, nos permite manter uma operação eficiente em termos de custo, em decorrência da redução de custos com manutenção e treinamento, da redução de estoque de peças sobressalentes e da sustentação de altos índices de confiabilidade e utilização das aeronaves. A taxa média diária de utilização das aeronaves pelos primeiros três anos de operações foi de 11,9 horas, a maior taxa de utilização de aeronaves no Brasil e uma das maiores do mundo, conforme relatórios públicos arquivados por companhias aéreas internacionais.

As aeronaves Boeing 737-700 e Boeing 737-800 que atualmente compõem nossa frota são eficientes em termos de consumo de combustível e altamente confiáveis. Elas atendem satisfatoriamente nossas necessidades de operação eficiente em termos de custo pelas seguintes razões:

- contam com rotinas simplificadas de manutenção;
- requerem apenas um tipo de treinamento padrão para nossas tripulações;
- sua configuração de assentos proporciona flexibilidade para equilibrarmos taxa de ocupação e *yield* em nossas rotas; e
- têm um dos menores custos operacionais em sua classe.

Nosso enfoque em ter os custos operacionais mais baixos significa que reveremos periodicamente a composição de nossa frota. Como resultado, a composição de nossa frota pode mudar ao longo do tempo, se concluirmos que agregar aeronaves de outros modelos pode contribuir para atingirmos este objetivo. No entanto, nossa abordagem com respeito à composição da frota está baseada em ter um número mínimo de modelos de aeronaves diferentes para preservar a simplicidade de nossas operações. Como resultado, a introdução de qualquer novo modelo de aeronave em nossa frota apenas será feita se, após cuidadosa análise, entendermos que tal medida reduzirá nossos custos operacionais. Em linha com estes princípios, após termos realizado um cuidadoso procedimento de análise de custo-benefício, decidimos adicionar a nossa frota até cinco aeronaves Boeing 737-300 contratadas por meio de arrendamentos mercantis operacionais, visando atender a demanda por capacidade para o período entre 2004 e 2006.

Atualmente arrendamos todas as nossas aeronaves, com base em contratos de arrendamento mercantil operacional de longo prazo, os quais têm um prazo médio de validade remanescente de 60 meses. Arrendar nossas aeronaves nos proporciona maior flexibilidade para mudarmos a composição de nossa frota, se consideramos que tal medida atenderá melhor nossos interesses. Fazemos pagamentos mensais, a título de arrendamento, sendo que alguns deles se baseiam em taxas variáveis, mas não somos obrigados a fazer pagamentos de valor residual ou em decorrência do término do arrendamento ao final do prazo contratual. Atualmente, não temos opções de compra das aeronaves arrendadas. Nos termos de nossos contratos de arrendamento mercantil operacional, somos obrigados a manter contas de reserva para manutenção e a restituir as aeronaves nas condições contratadas ao final do prazo contratual. A propriedade da aeronave permanece com o arrendador. Somos responsáveis pela manutenção, serviços, seguros, reparos e reformulações da aeronave durante o prazo do arrendamento. Em 31 de março de 2004, nossos arrendamentos mercantis operacionais tinham prazos de até 96 meses a partir da data de entrega da aeronave em questão. Três de nossos arrendamentos de aeronaves terminam em 2007, nove em 2008, oito em 2009 e dois em 2010.

Manutenção

A manutenção realizada em nossas aeronaves pode ser dividida em duas categorias gerais: manutenção preventiva e manutenção pesada. A manutenção preventiva consiste em verificações de manutenção pré-agendadas de rotina em nossas aeronaves, incluindo verificações pré-vôo, diárias e noturnas e quaisquer reparos e diagnósticos de rotina. Toda a manutenção preventiva é desempenhada por nossos técnicos altamente experientes alocados em nossas bases em São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Curitiba, Florianópolis, Brasília e Salvador. Manutenção pesada consiste em inspeções mais complexas e serviços em nossas aeronaves que não podem ser realizados no período noturno. Verificações de manutenção pesada são realizadas conforme uma agenda predeterminada de revisões definida no manual da aeronave, a qual é baseada no número de vôos realizados pela aeronave. A alta taxa de utilização de nossas aeronaves acarretará menores períodos de tempo entre as sessões de manutenção pesada a que as aeronaves estarão submetidas, em comparação com outras companhias aéreas que apresentam menores taxas de utilização de aeronaves. Não acreditamos que nossa alta taxa de utilização de aeronaves resultará obrigatoriamente na necessidade de efetuar reparos mais freqüentes em nossas aeronaves, haja vista a durabilidade do tipo de aeronave em nossa frota. Contratamos prestadores de serviços externos, devidamente certificados, a prestação de serviços de manutenção pesada e manutenção de turbinas, quais sejam, Varig Engenharia e Manutenção, ou VEM, Snecma Services, Delta Air Lines, Inc. e Lufthansa Technik AG, a serem prestados em localidades no Brasil e no exterior. Em 2003, prestadores de serviços externos realizaram manutenção pesada em seis de nossas aeronaves nas instalações da VEM. Planejamos construir uma nova instalação de manutenção no Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas, São Paulo, a qual utilizaremos para realizar manutenção pesada de fuselagem, manutenção preventiva, pintura de aeronaves e reestruturações da configuração interna das aeronaves. Esperamos que esta instalação se torne operacional em 2005. Acreditamos que a construção da nova instalação de manutenção no Aeroporto Internacional de Viracopos reduzirá nossa dependência de prestadores de serviços externos de manutenção pesada. Prevemos que, se realizarmos nossa própria manutenção pesada, teremos menos despesas e uma maior previsibilidade para determinar os prazos de nossas manutenções, o que nos permitirá ter um maior controle da utilização de nossas aeronaves.

Empregamos 382 profissionais de manutenção, incluindo engenheiros, supervisores, técnicos e mecânicos, que realizam manutenção de acordo com planos que são estabelecidos pela Boeing e aprovados e certificados pelas autoridades brasileiras e internacionais de aviação civil. Nossas aeronaves são cobertas por garantias do fabricante que têm um prazo médio de sete anos e que começam a vencer em 2007, o que resulta em menores despesas com manutenção de aeronaves durante o período de cobertura.

Instalações

Recebemos concessões da INFRAERO, empresa estatal submetida ao Comando da Aeronáutica e responsável pelo gerenciamento da operação aeroportuária, para o uso e operação de todas as nossas instalações, nos principais aeroportos em que operamos. Nossos contratos de concessão de uso de áreas referem-se ao uso de instalações para prestação de serviços nos terminais de passageiros, incluindo balcões de *check-in*, balcões de venda em aeroportos, áreas nos terminais, áreas de suporte operacional e de guarda de bagagem, e contém disposições sobre reajustes periódicos dos valores pagos pela concessão e sobre a renovação dos prazos de concessão.

A INFRAERO anunciou a intenção de investir aproximadamente R\$5 bilhões no sistema aeroportuário brasileiro dentro dos próximos cinco anos. Entre os projetos em andamento, encontra-se um investimento de aproximadamente R\$87 milhões para modernização do terminal de passageiros e para aumento do estacionamento de veículos no aeroporto de Congonhas, na cidade de São Paulo, um investimento de aproximadamente R\$875 milhões no aeroporto de Guarulhos, no Estado de São Paulo, para a construção de dois novos terminais de desembarque e de uma pista adicional, e um investimento de aproximadamente R\$230 milhões no Aeroporto de Santos Dumont, na cidade do Rio de Janeiro, para construir um novo terminal de desembarque. O plano de expansão aeroportuária não requer quaisquer investimentos por partes das concessionárias de rotas aéreas e não se espera que acarrete aumentos nas taxas aeroportuárias ou de passageiros de viagens aéreas.

Nossa sede social está localizada em dois edifícios na Cidade de São Paulo. Efetuamos a locação de um de nossos escritórios por meio de contrato junto à Áurea, com vencimento em 2008. Nossas equipes de operações, comercial, de tecnologia, financeira e administrativa estão baseados em nossa sede. Detemos concessões de uso de outros edifícios em aeroportos e hangares no Brasil, dentre os quais uma parte de um hangar no aeroporto de Congonhas, onde realizamos manutenção de aeronaves e uma área no Aeroporto Internacional de Viracopos na Cidade de Campinas, onde estamos construindo nossa instalação de manutenção.

Combustível

Nossas despesas com combustível totalizaram R\$328,1 milhões em 2003 e R\$102,5 milhões durante o trimestre encerrado em 31 de março de 2004, representando 28,1% e 31,0% de nossas despesas operacionais, respectivamente. O preço do combustível de aviação no Brasil é consideravelmente mais alto do que em muitos outros países. Em 2003, consumimos 264,4 milhões de litros de combustível. Durante o trimestre encerrado em 31 de março de 2004, foram consumidos 75,5 milhões de litros de combustível. Adquirimos nosso combustível exclusivamente da Petrobras Distribuidora S.A., a subsidiária de distribuição da Petrobras, principalmente sob a modalidade de fornecimento "*into-plane*", segundo o qual a Petrobras Distribuidora S.A. nos fornece combustível e é responsável pelo abastecimento da aeronave. Os preços de combustível nos contratos que firmamos são compostos por um componente fixo e um componente variável. O componente variável é definido pela refinaria e segue as variações internacionais do preço do combustível. O componente fixo é um incremento cobrado pelo fornecedor, geralmente consistindo em um custo fixo por litro cobrado durante o prazo contratual. Atualmente, operamos um programa de abastecimento pelo qual reabastecemos os tanques de combustível de nossas aeronaves em regiões onde o preço do combustível é mais baixo.

Em julho de 2001, o Governo Federal eliminou os subsídios ao combustível, causando um aumento de 30% no preço do combustível consumido no mercado interno. Preços de combustível são extremamente variáveis, uma vez que eles estão sujeitos a muitos fatores econômicos e geopolíticos, os quais não podemos controlar ou prever de forma precisa. Nossas despesas com combustível, além de estarem sujeitas a variações de preço, estão sujeitas a variações cambiais, ainda que sejam incorridas em reais, uma vez que os preços de combustível no mercado internacional são estipulados em dólares norte-americanos. Em setembro de 2003, implementamos um programa de *hedge* de combustível e variação cambial, baseado nas melhores práticas de mercado adotadas por outras companhias aéreas de baixo custo bem sucedidas, pelo qual firmamos contratos de *hedge* de preços do combustível e variação cambial com várias partes, visando à proteção contra a variação de preços do combustível que adquirimos. Nossas operações de *hedge* nos proporcionam cobertura de 90 dias, e são ajustados semanalmente ou mais freqüentemente conforme as circunstâncias possam exigir. Nossas operações de *hedge* são supervisionadas por um comitê de administração de riscos no âmbito operacional e por um comitê de políticas de *hedge*, no âmbito de nosso Conselho de Administração. O comitê de gerenciamento de risco se reúne semanalmente para analisar as variações no preço do combustível e na taxa de câmbio, revê o impacto de tais mudanças em nossas receitas e despesas e determina nosso índice de *hedge*. Usamos instrumentos derivativos que guardam uma grande correlação com o preço dos ativos subjacentes de forma a reduzir nossa exposição ao risco. Todos os nossos instrumentos derivativos precisam ser líquidos para que possamos fazer ajustes de posição e ter preços que sejam amplamente divulgados. Evitamos concentração de risco de crédito e risco de produto. O comitê de políticas de *hedge* de nosso Conselho de Administração se reúne trimestralmente para avaliar a eficácia de nossas políticas de *hedge* e recomendar alterações quando apropriado. Não celebramos quaisquer acordos para garantir nosso fornecimento de combustível e não podemos assegurar que nosso programa de *hedge* é suficiente para nos proteger de aumentos significativos do preço do combustível.

A tabela a seguir contém informações sobre nosso consumo de combustível e custos para o período indicado:

	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2001	2002	2003
Litros consumidos (em milhares)	77.850	164.008	264.402
Despesas totais (em milhares de R\$)	45.769	131.737	328.104
Percentual das despesas operacionais	20,3%	20,1%	28,1%

Seguros

Mantemos seguro de responsabilidade civil de passageiros em valores compatíveis com a prática do mercado e mantemos seguro contra sinistros em nossas aeronaves em base compreensiva (*all risks*). O DAC determina que devemos manter cobertura de seguros por responsabilidade geral contra atos terroristas ou atos de guerra, no valor mínimo de US\$150 milhões. Atualmente cumprimos este requisito. Contratamos toda a cobertura de seguros necessária nos termos de nossos contratos de arrendamento mercantil de aeronaves. Acreditamos que nossa cobertura de seguros está de acordo com as práticas do mercado brasileiro e é adequada para proteger-nos de perdas relevantes no contexto das atividades que realizamos. No entanto, não podemos assegurar que o valor das coberturas de seguros que mantemos serão suficientes para nos proteger de perdas relevantes.

Em resposta aos aumentos substanciais nos prêmios de seguros para cobertura de danos resultantes de ataques terroristas a aeronaves após os ataques de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos, foi promulgada a Lei n.º 10.309, de 22 de novembro de 2001, a qual autoriza o Governo Federal a assumir responsabilidade civil perante terceiros por qualquer dano a pessoas ou bens no solo causado por ataques terroristas ou atos de guerra contra aeronaves de rotas aéreas brasileiras no Brasil ou no exterior. A Lei n.º 10.744, de 9 de outubro de 2003, confirmou a cobertura pelo Governo Federal até um limite em reais equivalente a US\$1 bilhão. O Decreto n.º 5.035 de 5 de abril de 2004, que regulamenta a Lei n.º 10.744, dispõe que o Governo Federal pode, a seu exclusivo critério, suspender a assunção de responsabilidade a qualquer tempo, observado o prazo de sete dias a contar da publicação de tal suspensão.

Processos Judiciais e Procedimentos Administrativos

No curso de nossos negócios, somos partes de vários processos judiciais e administrativos, que entendemos serem decorrência normal de nossos negócios. Acreditamos que o resultado final dos processos dos quais fazemos parte não terão um efeito adverso relevante em nossa situação financeira, nos resultados de nossas operações e no nosso fluxo de caixa. Em 31 de dezembro de 2003, havíamos provisionado R\$8,57 milhões para fazer frente a processos judiciais e administrativos.

Marcas

A subsidiária brasileira da fabricante alemã de automóveis Volkswagen, Volkswagen do Brasil Ltda. apresentou oposições a determinados pedidos de registro de marca que apresentamos ao INPI, baseado no argumento de que a Volkswagen já obteve o registro da marca "GOL", na classe de produtos e serviços relacionada a veículos automotores e autopeças. Entendemos que não há embasamento jurídico suficiente nas oposições apresentadas pela Volkswagen, uma vez que estamos buscando o registro de nossa marca em uma classe de produtos e serviços diferente da classe na qual a Volkswagen obteve seu registro. Estamos nos defendendo destas oposições da melhor forma possível e não acreditamos que tais oposições nos impedirão de obter o registro de nossas marcas.

ICMS

Estamos atualmente contestando judicialmente a cobrança de ICMS sobre a importação de nossas aeronaves e turbinas arrendadas. Entendemos, após uma análise da legislação, doutrina e jurisprudência aplicáveis, que o ICMS não se aplica no caso de importação de aeronaves e turbinas por meio de arrendamento mercantil operacional, como é o nosso caso. Obtivemos medidas liminares e apresentamos defesas em procedimentos administrativos, com o efeito de suspender a exigibilidade do ICMS sobre tais importações. Não registramos quaisquer provisões a respeito destes valores, porque entendemos que não há embasamento legal para a cobrança de ICMS nas importações de nossas aeronaves e turbinas sujeitas a arrendamentos mercantis operacionais.

Contratos Relevantes para as Atividades da Companhia

Os contratos relevantes que celebramos estão diretamente relacionados às nossas atividades operacionais, dentre os quais os contratos de arrendamento mercantil de aeronaves, de fornecimento de combustíveis e de prestação de serviços de manutenção de aeronaves e turbinas (ver "Aeronaves", "Combustível" e "Manutenção"). Não celebramos contratos relevantes que não estejam diretamente relacionados às nossas atividades operacionais.

REGULAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA

Visão Geral da Regulação e Autoridades Brasileiras de Aviação Civil

Serviços de transporte aéreo regular (diferentemente de vôos fretados) são considerados serviços de utilidade pública e estão sujeitos a extensiva regulação do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa, do CONAC e do DAC. Serviços de transporte aéreo regular também são regulados pela Constituição Federal e pelo Código Brasileiro de Aeronáutica.

O Código Brasileiro de Aeronáutica estabelece as principais normas relacionadas a infra-estrutura e operações de aeroportos, proteção e segurança de vôo, certificação de companhias aéreas, estruturação de arrendamentos mercantis, responsabilização, alienação, registro e licenciamento de aeronaves; treinamento de tripulação, concessões, inspeção e controle de companhias aéreas, serviços de transporte aéreo de carga públicos e privados, responsabilidade civil de companhias aéreas, e penalidades em caso de violações.

O CONAC é órgão consultivo do Presidente da República e seu conselho consultivo é composto pelo Ministro da Defesa, o Ministro Chefe da Casa Civil, o Ministro da Fazenda, o Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e o Comandante da Aeronáutica. O CONAC possui competência para estabelecer políticas para a aviação civil nacional que podem ser adotadas e executadas pelo Comando da Aeronáutica e pelo DAC. O CONAC estabelece regras gerais relacionadas à adequada representação do Brasil em tratados, convenções, e outras ações relacionadas com o transporte aéreo internacional, infra-estrutura de aeroportos, a concessão de fundos adicionais para serem usados em benefício das companhias aéreas e aeroportos baseado em aspectos estratégicos, econômicos e de lazer, a coordenação da aviação civil, a segurança aérea, a concessão para a exploração de serviços de linhas aéreas, bem como permissão para prestação de serviços comerciais.

O DAC é a principal autoridade da aviação civil, reportando-se diretamente ao Comando da Aeronáutica. O DAC é responsável por conduzir, planejar, estimular e apoiar as atividades públicas e privadas de companhias de aviação civil no Brasil. O DAC regula operações de vôo em geral e aspectos econômicos que afetem o transporte aéreo, incluindo assuntos relacionados à segurança aérea, certificação e aptidão, seguros, proteção ao consumidor e práticas de concorrência.

O governo brasileiro reconheceu e ratificou a Convenção de Varsóvia de 1929, a Convenção de Chicago de 1944 e a Convenção de Genebra de 1948, as três principais convenções internacionais relacionadas a atividades mundiais de transporte aéreo comercial.

Concessão para Serviços de Transporte Aéreo

De acordo com a Constituição Federal, é privativo ao Governo Federal a exploração dos serviços de transporte aéreo, bem como de infra-estrutura de aeroportos, e pode prestar esses serviços direta ou indiretamente por terceiros por meio de concessões ou permissões. Conforme o Código Brasileiro de Aeronáutica e regulamentos emitidos pelo Comando da Aeronáutica, a operação de serviços regulares de transporte aéreo está condicionada à concessão outorgada pelo Comando da Aeronáutica e formalizada por contrato de concessão firmado com o DAC. A empresa interessada deve atender a certos requisitos econômicos, financeiros, técnicos, operacionais e administrativos estabelecidos pelo DAC para que tal concessão seja outorgada. Adicionalmente, a empresa interessada em obter a concessão deve ser uma pessoa jurídica constituída no Brasil, devidamente registrada perante o Registro Aeronáutico Brasileiro, ou RAB, deve obter o Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo (CHETA) válido e também observar certas restrições à propriedade de suas ações ou quotas. Ver "Restrições à Propriedade de Ações de Companhias Concessionárias de Serviços de Transporte Aéreo".

O DAC possui competência para revogar uma concessão em razão de não cumprimento, pela companhia aérea, das regras do Código Brasileiro de Aeronáutica, leis e regulamentos complementares, além dos termos do contrato de concessão.

Nossa concessão foi obtida em 2 de janeiro de 2001, para um período de 15 anos, renovável por igual período, mediante aviso escrito com até seis meses de antecedência.

O artigo 122 da Lei n.º 8.666, de 21 de junho de 1993, estabelece que as concessões devem ser reguladas por procedimentos específicos previstos no Código Brasileiro de Aeronáutica. O Código Brasileiro de Aeronáutica e o regulamento emitido pelo Comando da Aeronáutica não estabelecem expressamente quaisquer procedimentos licitatórios, e atualmente não tem sido necessário conduzir processos de licitação anteriormente à outorga de concessões para a operação de serviços de transportes aéreos, como os nossos, como seria necessário no caso de outros serviços públicos geralmente regulados pelas leis aplicáveis às concessões públicas.

Importação de Aeronaves para o Brasil

A importação de aeronaves civis e comerciais está sujeita à autorização prévia pelo COTAC, o qual é um sub-departamento do DAC. A esta autorização de importação se seguem os demais procedimentos gerais para importação de bens para o Brasil, após o que o importador deve requerer o registro da aeronave no RAB.

Registro de Aeronaves

O registro de aeronaves no Brasil é regido pelo Código Brasileiro de Aeronáutica. Conforme o Código Brasileiro de Aeronáutica, nenhuma aeronave está autorizada a voar no espaço aéreo brasileiro ou pousar em, e decolar do, território brasileiro sem ter sido devidamente registrada. Para ser e permanecer registrada, uma aeronave deve ter um certificado de matrícula e um certificado de aeronavegabilidade, ambos emitidos pelo RAB após inspeção técnica da aeronave pelo DAC. O certificado de matrícula emitido pelo DAC atribui nacionalidade brasileira à aeronave e comprova sua inscrição perante a autoridade competente. O certificado de aeronavegabilidade é geralmente válido por 6 (seis) anos da data em que o DAC tiver inspecionado e autorizado a aeronave a voar no espaço aéreo brasileiro, sujeito a continuidade da observância de certos requisitos e condições técnicas. O registro de qualquer aeronave pode ser cancelado caso seja verificado que a aeronave não está em conformidade com os requisitos para registro e, especialmente, se a aeronave tiver deixado de se adequar a qualquer requisito de segurança especificado pelo DAC ou pelo Código Brasileiro de Aeronáutica.

Todas as informações relativas à posição contratual em que a aeronave se encontra, incluindo contratos de compra e venda, arrendamentos mercantis operacionais e hipotecas devem ser apresentados ao RAB com a finalidade de fornecer ao público um registro atualizado de qualquer aditivo feito ao certificado de matrícula da aeronave.

Direitos sobre Rotas Aéreas

Rotas domésticas. O DAC possui competência para conceder às companhias aéreas brasileiras o direito de operar novas rotas, sujeito à apresentação pela companhia aérea interessada de estudos que comprovem a viabilidade técnica e econômica de tais rotas, em forma satisfatória ao DAC, e preenchimento de certas condições pela companhia aérea com relação à concessão de tais rotas. Para concessão das rotas e mudanças nas rotas existentes, o DAC avalia a real capacidade da infra-estrutura do aeroporto de onde tal rota seria operada, bem como o aumento da demanda e a concorrência entre companhias aéreas. Adicionalmente, a operação de rota é concedida sujeita à condição de que elas sejam operadas regularmente. A operação de rota de qualquer companhia aérea pode ser cancelada caso tal companhia aérea (a) não inicie a operação de certa rota num período superior a 15 dias, (b) não mantenha ao menos 75% dos vôos estabelecidos no respectivo Horário de Transporte Aéreo, ou HOTRAN, por um período de 90 dias, ou (c) suspenda suas operações por período superior a 30 dias. A aprovação do DAC de novas rotas ou mudanças às existentes é dada no curso de um processo administrativo e não requer alterações aos contratos de concessão.

Uma vez concedidas, as rotas devem ser imediatamente refletidas no HOTRAN, que é o relatório de itinerário de todas as rotas que a companhia aérea pode operar. O HOTRAN não só estabelece as rotas, mas também os horários de chegadas e partidas de certos aeroportos, sendo que nenhuma pode ser mudada sem autorização prévia do DAC. De acordo com as leis e regulamentos brasileiros de aviação civil, uma companhia aérea não pode vender, ceder ou transferir rotas para outra companhia aérea.

Rotas Internacionais. Em geral, pedidos de novas rotas internacionais ou mudança nas rotas existentes devem ser apresentados por cada companhia aérea brasileira interessada, já tendo sido previamente qualificada pelo DAC para a prestação de serviços internacionais, perante a Comissão de Estudos Relativos à Navegação Internacional, ou CERNAI, que decide sobre cada pedido baseada nas disposições do acordo multilateral aplicável e políticas gerais das autoridades brasileiras de aviação. Direitos sobre rotas internacionais entre as principais cidades, bem como os correspondentes direitos de pouso, derivam de acordos bilaterais de transporte aéreo negociados entre o Brasil e governos estrangeiros. Conforme tais acordos, cada governo concede ao outro o direito de designar uma ou mais companhias aéreas domésticas para operar serviços regulares entre certos destinos em cada país. Companhias aéreas somente podem requerer novas rotas internacionais quando elas estão incluídas em tais acordos. Requeremos ao CERNAI a autorização para operar a rota entre São Paulo (Aeroporto Internacional de Guarulhos) e Buenos Aires, Argentina (Aeroporto Internacional de Ezeiza). Esperamos uma decisão do CERNAI em relação a nosso pedido durante o segundo semestre de 2004.

Políticas sobre Slots

De acordo com a lei brasileira, um *slot* é uma concessão do DAC, que é refletida no HOTRAN da companhia aérea. Um *slot*, como é o caso das rotas, não é propriedade da companhia aérea e não pode ser transferido para outra companhia aérea.

Cada HOTRAN representa a autorização para uma companhia aérea para pousos e decolagens em determinados aeroportos dentro de um espaço de tempo pré-determinado. Tal espaço de tempo é conhecido como um "*slot* de aeroporto" e estabelece que uma companhia aérea pode operar em um aeroporto específico nos horários contidos no HOTRAN.

Os aeroportos brasileiros mais congestionados estão sujeitos a restrições de tráfego por meio de políticas de alocação de *slots*. Cada uma das companhias aéreas tem o direito de deter, no máximo, 37% dos *slots* em qualquer aeroporto. O DAC poderá conceder *slots* adicionais a uma companhia aérea mediante sua solicitação com, no mínimo, dois meses de antecedência.

Em 5 de outubro de 2001, foi criado o Departamento de Controle do Espaço Aéreo, ou DECEA, com o propósito principal de coordenar e inspecionar o suporte de infra-estrutura de aeroportos e a segurança em operação de aeronaves. O DECEA também realiza estudos em todos os aeroportos brasileiros para determinar a capacidade máxima de operação de cada um dos aeroportos. Existem cinco aeroportos no Brasil que possuem restrições em relação a *slots*: Congonhas e Guarulhos (ambos no Estado de São Paulo), Santos Dumont no Rio de Janeiro, Pampulha em Belo Horizonte e Juscelino Kubitschek em Brasília. Considerando que todos os *slots* de aeroportos congestionados estão completos, o DAC não pode conceder novos HOTRANs para companhias aéreas operarem nesses aeroportos. Investimentos em andamento na infra-estrutura da aviação brasileira devem permitir o aumento de operações de aeronaves nesses aeroportos congestionados e conseqüentemente a concessão de novos HOTRANs às companhias aéreas.

Infra-estrutura Aeroportuária

A INFRAERO, uma empresa estatal que se reporta ao Comando da Aeronáutica, tem a função de gerenciar, operar e controlar os aeroportos federais, incluindo torres de controle e operações de segurança dos aeroportos. Aeroportos menores e regionais podem pertencer a governos estaduais ou municipais e, em tais casos, são freqüentemente gerenciados por entidades governamentais locais.

Na maioria dos aeroportos brasileiros, a INFRAERO realiza as atividades de segurança, incluindo verificação de passageiros e bagagens, medidas de segurança de cargas e segurança do aeroporto.

O uso de áreas dentro de aeroportos federais, tais como hangares e balcões de *check-in*, está sujeita à concessão de uso pela INFRAERO. Caso exista mais de um candidato ao uso de determinada área do aeroporto, a concessão poderá ser outorgada pela INFRAERO por meio de procedimento licitatório.

Tarifas

As companhias aéreas brasileiras podem estabelecer livremente suas próprias tarifas domésticas. Entretanto, tarifas domésticas são monitoradas regularmente pelo DAC para impedir que as companhias aéreas, que são concessionárias públicas, operem de forma danosa à sua viabilidade econômica. As companhias aéreas podem estabelecer descontos nas tarifas ou seguir outras estratégias promocionais. Com relação a certas rotas domésticas, as companhias aéreas devem apresentar ao DAC, com antecedência mínima de cinco dias úteis antes de sua utilização, as tarifas promocionais de passageiros que contemplem descontos superiores a 65% do valor da tarifa de referência por quilômetro estabelecida pelo DAC. As tarifas de referência são estabelecidas com base nos custos médios operacionais praticados pela aviação civil brasileira.

As tarifas internacionais são fixadas de acordo com acordos bilaterais. Adicionalmente, companhias aéreas operando rotas internacionais devem negociar suas tarifas na *International Air Transport Association* (IATA) e então submeter as tarifas negociadas à aprovação do DAC.

Responsabilidade Civil

O Código Brasileiro de Aeronáutica e a Convenção de Varsóvia limitam a responsabilidade de um operador de aeronave por danos causados a terceiros durante suas operações no solo e no ar, ou resultante de pessoas ou objetos lançados para fora da aeronave. Os tribunais brasileiros, entretanto, têm ocasionalmente desconsiderado esses limites, concedendo indenizações exclusivamente baseadas no Código Civil e Código de Defesa do Consumidor, os quais não estabelecem expressamente limites para o valor de tais condenações.

Em resposta a aumentos substanciais de prêmios para cobertura securitária para danos resultantes de ataques terroristas após os ataques de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos, o governo brasileiro decretou uma lei que autoriza o Governo Federal a assumir responsabilidade por danos causados a terceiros em decorrência de ataques terroristas ou atos de guerra contra aeronaves de companhias aéreas brasileiras. Ver "Atividades da Companhia – Seguros".

Legislação e Regulamentação Ambiental

Companhias aéreas brasileiras estão sujeitas a diversas leis federais, estaduais e municipais sobre proteção ambiental, incluindo a disposição de materiais e substâncias químicas e ruído das aeronaves. Essas leis e regulamentos são aplicados pelas autoridades governamentais estaduais e municipais, as quais podem impor sanções administrativas em caso de violação, além de responsabilizar os infratores nas esferas civil e criminal. Por exemplo, de acordo com uma portaria do DAC, a operação de vôos comerciais agendados partindo ou com destino ao Aeroporto de Congonhas é sujeita a uma restrição de ruído das 23h às 6h devido a sua proximidade a áreas residenciais da cidade de São Paulo.

Restrições à Propriedade de Ações de Companhias Concessionárias de Serviços de Transporte Aéreo

De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, para se ter direito a uma concessão para operação de serviços regulares, uma companhia aérea deve ter ao menos 80% de seu capital votante detido direta ou indiretamente por cidadãos brasileiros e deve ter certos cargos de sua administração confiada apenas a cidadãos brasileiros. O Código Brasileiro de Aeronáutica também estabelece certas restrições na transferência do capital social das companhias concessionárias de serviços de transporte aéreo regular, tais como nossa subsidiária Gol Transportes Aéreos, incluindo o seguinte:

- as ações com direito a voto deverão ser nominativas e o estatuto deverá proibir a conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto;
- aprovação prévia pelo DAC para qualquer transferência acionária, independentemente da nacionalidade do investidor, que resulte em: mudança de controle da companhia; detenção, pelo cessionário, de mais de 10% do capital social da companhia; ou transferências que representem mais de 2% do capital social da companhia;
- a companhia deve apresentar ao DAC, no primeiro mês de cada semestre, um quadro detalhado com participações acionárias, incluindo uma lista de acionistas, bem como uma lista de todas as transferências de ações ocorridas no semestre; e
- diante das informações do quadro acima mencionado, o DAC pode determinar que transferências posteriores fiquem sujeitas à sua aprovação prévia.

A Companhia tem como objeto social a gestão de participações societárias em companhias aéreas e detém as ações representativas do controle acionário da Gol Transportes Aéreos, que, por sua vez, é uma concessionária de serviços públicos de transporte aéreo regular. Conforme o Código Brasileiro de Aeronáutica, as restrições à transferência de ações acima mencionadas aplicam-se apenas às sociedades concessionárias de serviços públicos de transporte aéreo regular, não se aplicando portanto, à Companhia. A Oferta Global não acarretará qualquer alteração no controle direto ou indireto da Gol Transportes Aéreos, nem acarretará redução de participação no capital votante detido por cidadãos brasileiros a um nível inferior a 80%, razão pela qual não se faz necessária a obtenção de autorizações prévias por parte do DAC para a Oferta Global.

Projetos de Legislação Futura

O Congresso Nacional está atualmente discutindo o Projeto de Lei n.º 3.846, de 2000, que prevê a criação da Agência Nacional da Aviação Civil, ou ANAC, a qual substituiria o DAC como autoridade primária da aviação civil. De acordo com tal projeto, a ANAC será responsável por organizar a aviação civil em um sistema coerente, coordenar e supervisionar os serviços de transporte aéreo, aviação e infra-estrutura de solo, e modernizar a regulação da aviação brasileira. A ANAC será ligada, porém não subordinada, ao Ministério da Defesa e funcionará como uma agência independente administrada somente por civis que se reportarão ao Presidente da República. A ANAC terá principalmente competência para regular, inspecionar e supervisionar serviços prestados por companhias aéreas brasileiras e estrangeiras operando no Brasil, outorgando concessões, permissões e autorizações para operações de transporte aéreo e serviços de infra-estrutura de aeroportos, representando o governo brasileiro diante de organizações internacionais de aviação civil e controlando, registrando e inspecionando aeronaves civis. De acordo com tal projeto de lei, todas as concessões para serviços de transporte aéreo que expiram antes de 31 de dezembro de 2010, como as concessões da maioria de nossos concorrentes, seriam válidas até 31 de dezembro de 2010. Adicionalmente, o Projeto de Lei n.º 3.846 estabelece que as autoridades brasileiras de aviação civil deverão conduzir processos de licitação previamente à outorga de novas concessões.

Adicionalmente, em 28 de março de 2001, o CONAC publicou, para consulta pública, uma minuta de projeto de lei destinado a substituir o Código Brasileiro de Aeronáutica e modernizando as leis e regulamentos básicos. Essa minuta trata, em geral, de assuntos relacionados à aviação civil, incluindo concessões de aeroportos, proteção ao consumidor, aumento da participação acionária estrangeira nas companhias aéreas, limitação de responsabilidade civil das companhias aéreas, seguros obrigatórios e multas. Da mesma forma, em 30 de outubro de 2003, o CONAC submeteu à aprovação do Ministério da Defesa uma proposta para novas regras gerais sobre normas públicas para a aviação civil. De acordo com tal proposta, o CONAC emitirá regras específicas para diferentes segmentos do mercado internacional de aviação, primeiramente voltado para concessão de rotas, e posteriormente para analisar tarifas diferenciadas para fomentar o tráfego aéreo internacional. O Ministério da Defesa ainda não aprovou essa proposta.

ADMINISTRAÇÃO E GOVERNANÇA CORPORATIVA

De acordo com o nosso Estatuto Social e com a Lei das Sociedades por Ações, somos administrados por um Conselho de Administração composto por no mínimo cinco e no máximo onze membros e uma Diretoria composta por no mínimo dois e no máximo seis membros. Nosso Estatuto Social estipula que devemos ter um Conselho Fiscal de funcionamento não permanente composto de três a cinco membros. Também contamos com comitês estatutários de auditoria, de remuneração, governança corporativa e indicação e de política de *hedge*, compostos por membros do nosso Conselho de Administração, além de comitês de gerenciamento, de política executiva, de orçamento, de investimento, de governança corporativa e de gerenciamento de riscos, compostos por membros da nossa Diretoria.

Comprometemo-nos a atingir e manter altos padrões de governança corporativa. Para alcançar esta meta, estabelecemos um comitê de governança corporativa e indicação, para monitorar e fazer recomendações a respeito das melhores práticas de governança corporativa para nosso conselho de administração. Além disso, como resultado de nossa listagem no Nível 2 da BOVESPA, celebramos um contrato com a BOVESPA para assegurar determinados direitos adicionais, tais como direitos de venda conjunta para os acionistas detentores de ações preferenciais, no montante de 100% do valor pago por ação ordinária integrante do bloco de controle. Adicionalmente, pretendemos continuar a avaliar iniciativas para incrementar nossos padrões de governança corporativa.

Conselho de Administração

Nosso Conselho de Administração é responsável pelo estabelecimento de nossas políticas estratégicas gerais. Entre outras atribuições, o Conselho é responsável por eleger os membros de nossa Diretoria e supervisionar o exercício de suas funções. Atualmente, nosso Conselho de Administração é composto por oito membros. Após o encerramento desta Oferta Global, Peter M. Yu e Cláudio E. S. Galeazzi devem renunciar aos seus cargos de membros do Conselho de Administração. Além disso, após o encerramento desta Oferta Global, pretendemos eleger no mínimo um e no máximo dois novos membros para nosso Conselho de Administração, cada um dos quais será qualificado como independente em conformidade com os critérios da NYSE. O Conselho de Administração reúne-se mensalmente ou sempre que solicitado pelo presidente ou conjuntamente por quaisquer três de seus membros.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, cada conselheiro deve deter no mínimo uma de nossas ações ordinárias ou preferenciais, pode residir fora do Brasil, e é em regra eleito na Assembléia Geral Ordinária. Nosso Estatuto Social não contém restrições (i) ao poder de voto de um conselheiro sobre proposta, acordo ou contrato no qual tal conselheiro tenha interesse relevante, ou (ii) aos poderes de nossos conselheiros para obter empréstimos junto à Companhia. Contudo, de acordo com a Lei das Sociedades por Ações, um conselheiro é proibido de votar sobre qualquer assunto que resulte em um conflito de seus interesses com os nossos interesses.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, os acionistas de companhias abertas que detiverem em conjunto ações preferenciais sem direito a voto ou com direito a voto restrito, representando no mínimo 10% de nosso capital social total por no mínimo 3 meses, têm o direito de eleger, em separado, um membro de nosso Conselho de Administração. No entanto, até 2005, o membro do Conselho de Administração a ser eleito pelos detentores de ações preferenciais será escolhido entre uma lista tríplice fornecida por nosso acionista controlador.

De acordo com nosso Estatuto Social, os membros do Conselho de Administração são em regra eleitos na Assembléia Geral Ordinária. O mandato dos membros do nosso Conselho de Administração é de um ano, com direito a reeleição. O mandato de nossos atuais conselheiros terminará em 2005. Nosso Estatuto Social não determina idade para aposentadoria compulsória dos nossos conselheiros.

Conforme os termos de nosso Acordo de Acionistas, cinco dos membros do nosso Conselho de Administração foram indicados pela Aeropar, e três membros do nosso Conselho de Administração foram indicado pela BSSF Air Holdings LLC. Adicionalmente, a BSSF Air Holdings LLC terá o direito de indicar um dos membros do nosso Conselho de Administração após o término da Oferta Global, sendo certo que este direito somente subsistirá na medida que, no caso do exercício por nossos acionistas minoritários de quaisquer direitos de minoritários estabelecidos na Lei das Sociedades por Ações, a Aeropar continue a ter o direito de indicar a maioria dos membros do nosso Conselho de Administração. Tal direito terminará se a BSSF Air Holdings LLC passar a deter menos de 5% do total do nosso capital. Dois dos membros do Conselho de Administração indicados pela BSSF Air Holdings LLC devem renunciar aos seus cargos após o encerramento desta Oferta Global.

O quadro a seguir indica o nome, idade e cargo dos atuais membros do Conselho de Administração da Companhia. Em seguida, uma breve descrição biográfica de cada um dos atuais membros do Conselho de Administração:

Nome	Idade	Cargo
Constantino de Oliveira	72	Presidente do Conselho
Constantino de Oliveira Júnior	35	Conselheiro
Henrique Constantino	32	Conselheiro
Joaquim Constantino Neto	39	Conselheiro
Ricardo Constantino	41	Conselheiro
Ana Vigon Tabar	43	Conselheira
Peter M. Yu	42	Conselheiro
Claudio E. S. Galeazzi	63	Conselheiro

Constantino de Oliveira é o Presidente do Conselho de Administração e ocupa esta função desde março de 2004. O Sr. Oliveira também ocupa, desde 2002, a função de Presidente do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos. O Sr. Oliveira é o fundador e Presidente do Grupo Áurea. Ele fundou sua primeira companhia, Expresso União, uma companhia de transporte rodoviário, em 1957, no Estado de Minas Gerais. O Sr. Oliveira foi o principal idealizador de nossa criação.

Constantino de Oliveira Júnior é membro do Conselho de Administração e Diretor-Presidente, ocupando essas duas funções desde março de 2004. O Sr. Oliveira também é, desde 2001, membro do Conselho de Administração e Diretor-Presidente da Gol Transportes Aéreos. Ele introduziu o conceito de "custo baixo, tarifa baixa" na aviação civil brasileira e foi escolhido como "Executivo de Valor" em 2002 e 2001 pelo jornal Valor Econômico, e como "Executivo Líder" no setor de logística em 2003 pelo jornal Gazeta Mercantil. De 1994 a 2000, ocupou o cargo de Diretor do Grupo Áurea. Cursou Administração de Empresas pela Universidade do Distrito Federal e participou do Programa Executivo de Gestão Corporativa da *Association for Overseas Technical Scholarships*.

Henrique Constantino é membro do Conselho de Administração desde março de 2004, sendo também membro do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos, desde 2003. Adicionalmente, ocupa o cargo de Diretor Financeiro do Grupo Áurea, desde 1994. Ele participou da criação da Gol, tendo sido seu Diretor Financeiro de janeiro de 2001 a março de 2003, quando ele se tornou um membro do nosso Conselho de Administração. O Sr. Constantino se formou em direito pelo CEUB – Centro de Ensino Unificado de Brasília e é mestre em Administração de Empresas (MBA) pela Fundação Getúlio Vargas, em São Paulo.

Joaquim Constantino Neto é membro do Conselho de Administração desde março de 2004, sendo também membro do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos, desde 2001. Adicionalmente, ocupa o cargo de Diretor de Operações do Grupo Áurea, desde 1990. De 1984 a 1990, o Sr. Constantino Neto esteve encarregado das operações de Reunidas Paulista, uma companhia de transporte rodoviário de passageiros. Desde 1990, ele é o Presidente de Breda Turismo, uma companhia de transporte rodoviário de passageiros. O Sr. Constantino Neto também é membro do Conselho de Administração de Metra, uma empresa de transporte coletivo metropolitano que atende às Cidades de São Paulo, Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema.

Ricardo Constantino é membro do Conselho de Administração desde março de 2004, sendo também membro do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos, desde 2001. Adicionalmente, ocupa o cargo de Diretor Técnico e de Manutenção do Grupo Áurea, desde 1994. O Sr. Constantino também é um membro do conselho de administração de Mercabenco, uma associação de revendedores de veículos da marca Mercedes-Benz.

Ana Vigon Tabar é membro do Conselho de Administração desde março de 2004, sendo também membro do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos, desde 2003. A Sra. Vigon é Diretora Superintendente da AIG Capital Partners em Nova Iorque. Antes de juntar-se à AIG em 1992, foi gerente sênior de carteira de títulos na Assesores Bursatiles, onde gerenciava quatro fundos de investimento. Foi tesoureira assistente do Grupo Hispanoamericano na Espanha entre 1988 e 1990. A Srta. Vigon é formada em Economia e Administração de Empresas, bem como em Direito pela Pontifícia de Comillas University (ICADE) de Madri, Espanha.

Peter M. Yu é membro de nosso Conselho de Administração desde maio de 2004, sendo também membro do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos, desde 2003. É Presidente e Diretor-Presidente da AIG Capital Partners, um investidor líder no mercado de *private equity* de países emergentes. Antes de juntar-se à AIG, foi diretor do *National Economic Council*, o departamento da Casa Branca responsável pelo desenvolvimento e coordenação da política econômica dos Estados Unidos da América. Formou-se em Direito na Harvard Law School e foi Presidente da Harvard Law Review e *law clerk* na Suprema Corte dos Estados Unidos da América e recebeu o diploma de *Bachelor of Arts* pela Universidade de Princeton. O Sr. Yu é presidente dos comitês de investimentos de oito fundos patrocinados pela AIG.

Cláudio E. S. Galeazzi é membro do Conselho de Administração desde maio de 2004. É sócio-fundador do escritório de consultoria especializada Galeazzi & Associados. Antes de fundar a Galeazzi & Associados, o Sr. Galeazzi foi Presidente da Cesbra, uma *joint-venture* entre a British Petroleum e a Brascan, e foi Vice-Presidente das operações de mineração da British Petroleum no Brasil. Também foi membro do Conselho Fiscal do Banespa (Seguros). De 1979 a 1985, foi Presidente do Serviço Social da Indústria (SESI), por nomeação do Presidente da República. De 1986 a 1989, o Sr. Galeazzi foi diretor da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP). O Sr. Galeazzi é formado em Ciências Contábeis pela Faculdade Ramos de Azevedo, do Rio de Janeiro.

Constantino de Oliveira Júnior, Henrique Constantino, Joaquim Constantino Neto e Ricardo Constantino são irmãos, e são filhos de Constantino de Oliveira. Constantino de Oliveira Júnior, Henrique Constantino, Joaquim Constantino Neto e Ricardo Constantino controlam a Aeropar e a Comporte em proporções iguais.

Diretores

Nossos diretores tem experiência significativa nos setores de transporte de passageiros doméstico e internacional, e pudemos nos valer desta vasta experiência para desenvolver nossa estrutura de operação a baixos custos. Os diretores são responsáveis pela administração executiva diária de nossos negócios. Cada diretor tem responsabilidade individual estabelecida pelo Estatuto Social e pelo Conselho de Administração. O endereço comercial de cada um dos nossos diretores é o mesmo da nossa sede social.

Conforme nosso Estatuto Social, a Diretoria é composta por no mínimo dois e no máximo seis diretores que são eleitos pelo Conselho de Administração para um mandato de um ano. Qualquer diretor pode ser afastado pelo Conselho de Administração antes do término de seu mandato. O mandato atual de todos os nossos diretores termina em março ou maio de 2005.

O quadro abaixo mostra o nome, idade e cargo de cada um de nossos diretores e principais membros de nossa Diretoria, eleitos em março e maio de 2004. Após o quadro, uma breve descrição biográfica de cada um dos nossos diretores e principais membros de nossa Diretoria.

Nome	Idade	Cargo
Constantino de Oliveira Júnior	35	Diretor-Presidente
David Barioni Neto	46	Diretor Vice-Presidente Técnico
Richard F. Lark, Jr.	37	Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores
Tarcísio Geraldo Gargioni	57	Diretor Vice-Presidente de Marketing e Serviços
Wilson Maciel Ramos	57	Diretor Vice-Presidente de Tecnologia de Informação e Gestão

Constantino de Oliveira Júnior. Ver "Administração – Conselho de Administração".

David Barioni Neto é Diretor Vice-Presidente Técnico desde maio de 2004, sendo também executivo da Gol Transportes Aéreos, desde 2001. Foi piloto de aeronave nos últimos 25 anos e trabalhou como piloto de aeronave para a VASP de 1982 a 2000. O Sr. Barioni é inspetor de aviação civil, instrutor de voo e investigador de acidentes aeronáuticos. Também é especializado em cargas especiais e perigosas.

Richard F. Lark, Jr. é Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores desde maio de 2004, sendo também executivo da Gol Transportes Aéreos, desde 2003. De 2000 a 2003, Sr. Lark foi um dos diretores fundadores e Diretor Financeiro-Administrativo de Americanas.com, uma das principais companhias brasileiras de comércio eletrônico. Antes de se juntar à Americanas.com, o Sr. Lark atuou como um Vice-Presidente da divisão de banco de investimentos do Morgan Stanley, responsável pelo setor brasileiro de transportes. O Sr. Lark é mestre em Administração de Empresas (MBA) pela Anderson School da Universidade da Califórnia (UCLA) e graduado em Filosofia e Finanças pela Universidade de Notre Dame, Estados Unidos da América. O Sr. Lark é piloto comercial certificado pelo DAC.

Tarcísio Geraldo Gargioni é Diretor Vice-Presidente de Marketing e Serviços desde maio de 2004, sendo também executivo da Gol Transportes Aéreos, desde 2001. De 1990 a 2000, foi Diretor Comercial da VASP. O Sr. Gargioni formou-se administração de empresas e fez pós-graduação em Engenharia de Transporte na COOPEAD/RJ. O Sr. Gargioni recebeu um certificado de especialização em Marketing da Fundação Getúlio Vargas, São Paulo.

Wilson Maciel Ramos é Diretor Vice-Presidente de Tecnologia de Informação e Gestão desde março de 2004, sendo também executivo da Gol Transportes Aéreos, desde 2001. De 1999 a 2000, o Sr. Ramos foi consultor independente de empresas de transporte urbano. De 1997 a 1999, o Sr. Ramos foi Presidente da Transurb, uma associação de companhias de transporte urbano em São Paulo. De 1993 a 1997, o Sr. Ramos foi Diretor de Informações da VASP. O Sr. Ramos formou-se em Engenharia Mecânica pela Universidade do Rio Grande do Sul e obteve mestrado em Engenharia de Produção pela Universidade Federal de Santa Catarina.

Conselho Fiscal

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, o Conselho Fiscal é um órgão societário independente da administração e de auditores independentes. O Conselho Fiscal pode funcionar tanto de forma permanente quanto não permanente, caso em que atuará durante um determinado exercício social conforme determinado pelos acionistas. A principal responsabilidade do Conselho Fiscal é fiscalizar as atividades da administração e rever as demonstrações financeiras da Companhia, e reportar suas conclusões aos acionistas. A Lei das Sociedades por Ações exige que os membros do Conselho Fiscal recebam remuneração de no mínimo 10% do valor médio pago anualmente aos diretores. A Lei das Sociedades por Ações também exige que o Conselho Fiscal seja composto de no mínimo três e no máximo cinco membros e seus respectivos suplentes.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, nosso Conselho Fiscal não poderá conter membros que: (i) sejam membros do nosso Conselho de Administração, (ii) sejam membros da nossa Diretoria, (iii) sejam empregados de nossa Companhia, de uma das sociedades que controlamos ou de companhia pertencente ao nosso acionista controlador, ou (iv) sejam cônjuges ou parentes até o terceiro grau de qualquer membro de nossa Administração. Nosso Estatuto Social prevê um Conselho Fiscal não permanente a ser eleito exclusivamente por solicitação dos nossos acionistas em Assembleia Geral Ordinária. O Conselho Fiscal eleito deverá ter no mínimo três e no máximo cinco membros e igual número de suplentes. Atualmente não temos um Conselho Fiscal instalado e, por esse motivo, nenhum membro foi indicado.

Comitês do Conselho de Administração e da Diretoria

Nosso Conselho de Administração também possui comitês de remuneração e indicação, de auditoria, e de política de *hedge*. Nossa Diretoria possui comitês de administração, de política executiva, de orçamento, de investimentos, de governança corporativa e de gestão de risco. Os membros dos comitês não são necessariamente membros do Conselho de Administração ou da Diretoria. Os regulamentos dos comitês de governança corporativa e indicação, de auditoria e de remuneração determinam que cada comitê incluirá um membro a ser indicado pelos nossos acionistas minoritários, e um membro independente. As obrigações e composição de cada um destes comitês estão descritas abaixo.

Comitê de Governança Corporativa e Indicação. O comitê de governança corporativa e indicação é responsável pela coordenação, implementação e revisão periódica das melhores práticas da governança corporativa e por monitorar e manter nosso Conselho de Administração informado sobre recomendações de legislação e mercado que façam referência a governança corporativa. O comitê também propõe a indicação de pessoas a serem consideradas no processo de eleição dos membros do nosso Conselho de Administração. O comitê é formado por até cinco membros eleitos pelo Conselho de Administração, com mandato de um ano. O comitê de governança corporativa atualmente é composto por Henrique Constantino e Peter Yu.

Comitê de Auditoria. O comitê de auditoria presta assistência ao Conselho de Administração em assuntos que envolvam nossa contabilidade, controles internos, relatórios financeiros e *compliance*. O comitê de auditoria recomenda as indicações de auditores independentes pelo Conselho de Administração e revisa a remuneração de nossos auditores independentes. O comitê de auditoria também avalia a eficácia de nossos controles financeiros internos e de *compliance*. O comitê de auditoria é composto por até três membros eleitos pelo Conselho de Administração, com mandato de um ano. Os atuais membros do nosso comitê de auditoria são Henrique Constantino e Fernando Borges, que foi indicado pela BSSF Air Holdings LLC. Em até um ano após a conclusão da Oferta Global, pretendemos que todos os membros de nosso comitê de auditoria enquadrem-se nos requisitos de independência em relação ao acionista controlador estipulados pela SEC e pela NYSE. No mínimo um dos membros do comitê de auditoria será considerado um "especialista financeiro" para os fins da regulamentação da SEC relativa à divulgação sobre especialistas financeiros nas informações periódicas arquivadas conforme o *U.S. Securities Act of 1933*, a lei que regula o mercado de capitais nos Estados Unidos da América.

Comitê de Remuneração. O comitê de remuneração revisa e recomenda ao nosso Conselho de Administração as formas de remuneração a serem pagas aos nossos conselheiros e diretores, incluindo salário, bônus e opções de compra de ações. O comitê de remuneração também analisa e recomenda revisões às políticas de remuneração aplicáveis aos nossos conselheiros e diretores e analisa nossos planos de carreira e de sucessão para a administração. O comitê de remuneração é composto de até três membros eleitos por nosso Conselho de Administração, com mandato de um ano. O comitê de remuneração é atualmente composto por Joaquim Constantino e Cristiano Gioia, que foi indicado pela BSSF Air Holdings LLC.

Comitê de Política de Hedge. O comitê de política de *hedge* conduz análises periódicas das medidas que tomamos para proteger a Companhia contra as variações de taxas de câmbio, taxas de juros e do preço de combustível de aeronaves, e analisa os efeitos de tais variações em nossas receitas e despesas. O comitê de política de *hedge* avalia a eficácia das medidas de *hedge* adotadas durante tal trimestre e dá recomendações com relação a variações futuras. O comitê de política de *hedge* reúne-se trimestralmente e é composto por nosso Diretor Vice-Presidente Financeiro e dois outros membros do Conselho de Administração, sendo um deles indicado pelos membros do Conselho de Administração eleitos pelos acionistas minoritários. O comitê de política de *hedge* atualmente é composto por Richard F. Lark, Jr. e Henrique Constantino, os quais foram indicados pela Aeropar, e Ana Vigon Tabar, que foi indicada pela BSSF Air Holdings LLC.

Remuneração

De acordo com nosso Estatuto Social, nossos acionistas devem estabelecer a remuneração global que pagamos aos membros do Conselho de Administração e da Diretoria. Uma vez que estabelecido o valor total de remuneração aos conselheiros e diretores, os membros do Conselho de Administração tornam-se responsáveis por estabelecer níveis individuais de remuneração em cumprimento ao Estatuto Social.

No exercício social que terminou em 31 de dezembro de 2003, a remuneração global paga aos conselheiros e diretores, incluindo salário e benefícios, foi de aproximadamente R\$1,4 milhão.

Plano Executivo de Opção de Compra de Ações

Em Assembléia Geral de Acionistas realizada em 25 de maio de 2004, nossos acionistas aprovaram um plano executivo de opção de compra de ações direcionado aos nossos executivos seniores, diretores e demais administradores. Amparados neste plano, nós emitimos opções de compra de 937.412 ações preferenciais ao preço de R\$3,04 por ação preferencial. A primeira metade das opções poderá ser exercida a partir de 25 de outubro de 2004, e cada 1/12 das opções poderá ser exercido a partir do último dia de cada trimestre subsequente a 25 de outubro de 2004. Após a opção se tornar exercível, cada opção poderá ser exercida durante um período de 24 meses, após o qual a mesma expirará. As ações preferenciais reservadas para emissão em decorrência do exercício destas opções não se confundem com as ações reservadas para emissão em decorrência do plano de opção de ações descrito no parágrafo abaixo. Pretendemos aumentar o número de ações preferenciais reservadas para emissão dentro deste plano executivo de opção de compra de ações para até 6.000.000 de ações preferenciais, e emitir estas novas opções no prazo de três anos sujeito à aprovação de nosso comitê de remuneração e de nossos acionistas em assembléia geral de acionistas. Os termos e condições de emissão das novas opções serão determinados pelo nosso comitê de remuneração e pelo nosso Conselho de Administração.

Plano de Opção de Compra de Ações

Após a conclusão da Oferta Global, pretendemos adotar um plano de opção de compra de ações, que será administrado pelo comitê de remuneração. O propósito deste plano será de estimular os diretores, os membros do Conselho de Administração e alguns funcionários a contribuir significativamente para nosso sucesso através da concessão de opções de compra de ações preferenciais de nossa emissão. Pretendemos que um máximo de 10 milhões de ações preferenciais sejam reservadas para a emissão no prazo de até cinco anos no contexto do plano.

PRINCIPAIS ACIONISTAS E ACIONISTAS VENDEDORES

Principais Acionistas

O quadro abaixo contém informações sobre a quantidade de ações ordinárias e ações preferenciais detidas por acionistas detentores de 5% ou mais de nossas ações, e por nossos conselheiros e diretores em conjunto, na data deste Prospecto.

As participações percentuais indicadas na tabela abaixo estão baseadas na quantidade de 109.448.497 ações ordinárias e 59.344.746 ações preferenciais. A tabela abaixo descreve nossa composição de capital depois da venda de 33.050.000 ações preferenciais no contexto desta Oferta Global.

Nome do detentor	Ações ordinárias		Ações Preferenciais detidas antes da Oferta Global		Ações Preferenciais detidas após a Oferta Global		Ações Ordinárias e Preferenciais detidas após a Oferta Global	
	Ações	(%)	Ações	(%)	Ações	(%)	Ações	(%)
Aeropar Participações S.A. ⁽¹⁾	109.448.477 ⁽²⁾	100,00%	31.493.863	53,07%	31.493.863	40,33%	140.942.340	75,15%
BSSF Air Holdings LLC * ⁽³⁾	6	-	21.099.100	35,55%	10.199.100	13,06%	10.199.106	5,44%
Comporte Participações S.A.* ⁽⁴⁾	-	-	6.751.775 ⁽⁵⁾	11,38%	3.351.775	4,29%	3.351.775	1,79%
Diretores e Conselheiros ⁽⁶⁾	14	**	8	**	8	**	22	**
Mercado (<i>free float</i>)	-	-	-	-	33.050.000	42,32%	33.050.000	17,62%
Total	109.448.497	100,00%	59.344.746	100,00%	78.094.746	100,00%	187.543.243	100,00%

* Acionista Vendedor.

** Representa menos de 0,01%.

1. Aeropar é uma subsidiária de Áurea, a qual é controlada por Constantino de Oliveira Júnior, Henrique Constantino, Joaquim Constantino Neto e Ricardo Constantino. Áurea é sociedade integrante do grupo Áurea, que controla mais de 20 companhias atuantes no setor de transporte de passageiros no Brasil. A família Constantino detém 100% do capital social da Áurea. A sede social da Aeropar está localizada na Av. Dom Jaime Barros Câmara, 300, sala 08, São Bernardo do Campo, SP, CEP 09895-400.

2. Inclui 224 ações ordinárias da Companhia, subscritas e pagas na data da constituição da Companhia, já considerado o desdobramento das ações.

3. BSSF Air Holdings LLC é controlada por BSSF Air Holdings Ltd. BSSF Air Holdings Ltd. é controlada por AIG Brazil Special Situations Fund, L.P. ("BSSF") e AIG Brazil Special Situations Parallel Fund, C.V. ("BSSF Parallel"). BSSF e BSSF Parallel são fundos geridos por AIG BSSF, L.P. ("AIGBSSFGP"), uma subsidiária indireta de American International Group, Inc. ("AIG"). Também são detentores de ações de emissão de BSSF Air Holdings LLC (i) BSSF Air Holdings Ltd.; (ii) BSSF; (iii) BSSF Parallel; (iv) AIGBSSFGP; (v) o administrador de BSSF e o gestor de BSSF Parallel, AIG BSSF, L.P. ("AIGBSSFGP"); (vi) o único acionista de AIGBSSFGP, AIG BSSF Investments, Ltd. ("AIGBSSFI"); (vii) o único acionista de AIGBSSFI, AIG Capital Partners, Inc. ("AIGCP"); (viii) o único acionista de AIGCP, AIG Global Investment Group, Inc.; e (ix) AIG. O endereço de BSSF Air Holdings LLC é 599 Lexington Avenue, 24th Floor, New York, New York, 10022.

4. Comporte Participações S.A. é controlada por Constantino de Oliveira Júnior, Henrique Constantino, Joaquim Constantino Neto e Ricardo Constantino, a família Constantino. A sede social da Comporte Participações S.A. está localizada na Av. Dom Jaime Barros Câmara, 300, sala 08, São Bernardo do Campo, SP, CEP 09895-400.

5. Inclui 56 ações preferenciais da Companhia, subscritas e pagas na data da constituição da Companhia, já considerado o desdobramento das ações.

6. Ações transferidas aos membros do Conselho de Administração para fins de elegibilidade.

Evolução da Participação do Acionista Controlador

A Companhia foi constituída em 12 de março de 2004. Nesta data, a Aeropar subscreveu 80 ações ordinárias no capital social da Companhia. Com a reorganização societária implementada em 29 de março de 2004, a Companhia tornou-se a acionista controladora da Gol Transportes Aéreos, recebendo da Aeropar e dos demais antigos acionistas da Gol Transportes Aéreos todas as ações de emissão da Gol Transportes Aéreos, com exceção de 5 ações ordinárias e 3 ações preferenciais Classe B, as quais são detidas pelos membros do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos, para fins de elegibilidade. Em decorrência de tal reorganização: (i) 41.499.995 ações ordinárias de emissão da Gol Transportes Aéreos foram conferidas no nosso capital, para a integralização de 39.088.667 ações ordinárias e 2.411.328 ações preferenciais de emissão da Companhia; (ii) 10.375.000 ações preferenciais Classe A de emissão da Gol Transportes Aéreos foram conferidas ao nosso capital, para a integralização de 10.374.998 ações preferenciais e 2 ações ordinárias de emissão da Companhia; e (iii) 8.408.206 ações preferenciais Classe B de emissão da Gol Transportes Aéreos foram conferidas ao nosso capital, para a integralização de 8.408.206 ações preferenciais de emissão da Companhia. Ao final da reorganização, a Aeropar passou a ser a acionista controladora da Companhia, sendo titular de 39.088.742 ações ordinárias e 11.247.808 ações preferenciais de emissão da Companhia, e a Companhia assumiu o controle direto da Gol Transportes Aéreos, detendo praticamente todas as ações representativas de seu capital social. Adicionalmente, o número total de ações ordinárias e ações preferenciais aumentou para 168.793.243 ações, em decorrência de um desdobramento, à razão de 2,8 ações para cada ação anteriormente emitida, conforme deliberado em 25 de maio de 2004. Após o desdobramento, o número total de ações ordinárias passou a ser de 109.448.497 e o número total de ações preferenciais passou a ser de 59.344.746 (incluindo 224 ações ordinárias e 56 ações preferenciais da Companhia que foram emitidas quando de sua constituição em 12 de março de 2004).

De 25 de maio de 2004 até a data deste Prospecto, não houve alterações relevantes na participação da Aeropar no capital social da Companhia.

Acordo de Acionistas

De acordo com os termos do nosso Acordo de Acionistas, cinco dos membros do nosso Conselho de Administração foram indicados pela Aeropar, e três membros do nosso Conselho de Administração foram indicados pela BSSF Air Holdings LLC. Dois dos membros de nosso Conselho de Administração indicados pela BSSF Air Holdings LLC renunciarão após a conclusão da Oferta Global. Adicionalmente, a BSSF Air Holdings LLC, uma de nossas acionistas minoritárias, terá o direito de indicar um membro de nosso Conselho de Administração após a conclusão da presente Oferta Global, à condição de que este direito somente persistirá se, no caso de exercício pelos nossos acionistas minoritários de qualquer direito de acionistas minoritários previsto na Lei das Sociedades por Ações, relativo à eleição de conselheiros, a Aeropar ainda tenha o direito de indicar a maioria dos membros de nosso Conselho de Administração. Este direito deixará de valer se BSSF Air Holdings LLC passar a deter menos de 5% do total de nosso capital. Ademais, BSSF Air Holdings LLC comprometeu-se perante a Companhia, sujeito a determinadas exceções, em não emitir ou transferir, após o encerramento do período de 180 dias após a data deste Prospecto Definitivo, qualquer ação preferencial ou qualquer opção de compra de ações preferenciais, ou quaisquer valores mobiliários conversíveis em ações preferenciais, exceto em um procedimento estruturado de venda.

OPERAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

A Companhia não realizou quaisquer operações com partes relacionadas. A Gol Transportes Aéreos, por sua vez, realizou diversas operações com partes relacionadas, descritas abaixo:

Contratos com Áurea e Partes Relacionadas

Contrato de locação do imóvel da sede

Em 1º de abril de 2003, a Gol Transportes Aéreos celebrou um contrato de locação de prazo de cinco anos com Áurea para a locação do imóvel onde está localizada nossa sede, na Rua Tamoios, 246, São Paulo, SP. O contrato de locação determina um pagamento de aluguel mensal de R\$25 mil, ajustado anualmente pelo IGP-M.

Contratos de prestação de serviços de fretamento

A Gol Transportes Aéreos celebrou contratos de prestação de serviços de fretamento com Expresso União Ltda. e Breda Serviços, sociedades controladas pela Áurea, para o transporte por ônibus de nossos passageiros, de suas bagagens e de nossos empregados. Em 2002 e 2003, fizemos pagamentos no total de R\$87 mil e aproximadamente R\$148 mil, respectivamente, a título de remuneração dos serviços de fretamento.

Debêntures

Em junho de 2002, a Áurea emitiu debêntures subscritas pela Gol Transportes Aéreos e subseqüentemente cedidas para a INFRAERO a título de pagamento de taxas aeroportuárias pelo período de junho de 2002 a outubro de 2002. A taxa de juros incidente sobre as debêntures era equivalente à taxa de certificados de depósito interbancário (CDI), acrescida de 1% ao ano. As debêntures eram garantidas por penhor de parcela dos direitos creditórios da Gol Transportes Aéreos decorrentes de compras efetuadas por cartões de crédito, as quais foram integralmente pagas em janeiro de 2004.

Acreditamos que todas as operações com Áurea foram realizadas em termos não menos favoráveis à Gol Transportes Aéreos do que outras operações que poderiam ter sido realizadas com terceiros não relacionados à Áurea.

Contrato de Subscrição e Opção de Compra

Em 20 de janeiro de 2003, a Gol Transportes Aéreos celebrou com a Áurea, a BSSF II Holdings Ltda. e a BSSF Air Holdings Ltd., um Contrato de Subscrição e Opção de Compra de Ações, segundo o qual BSSF II Holdings Ltda. concordou em subscrever e integralizar 7.675.748 das nossas ações preferenciais Classe A e BSSF Air Holdings Ltd. concordou em subscrever e integralizar 2.699.252 das nossas ações preferências Classe A e 8.408.206 das nossas ações preferenciais Classe B. De acordo com um aditivo ao Contrato de Subscrição e Opção de Compra de Ações, Gol Transportes Aéreos e Áurea concordaram em tomar as medidas necessárias para obter os registros necessários perante todas as autoridades governamentais competentes, incluindo a SEC, para a venda das ações preferenciais que BSSF Air Holdings LLC continuará a deter no capital social da Companhia após a conclusão da Oferta Global.

Em fevereiro de 2004, Áurea exerceu a sua opção de compra de acordo com o Contrato de Subscrição e Opção de Compra de Ações. Em decorrência disso, em 29 de março de 2004 Áurea adquiriu todas as ações detidas pela BSSF Air Holdings Ltd. no capital social da Gol Transportes Aéreos e 140.350 ações preferenciais Classe A de emissão da Gol Transportes Aéreos, detida por BSSF II Holdings Ltda.

DESCRIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL

Geral

Em 25 de março de 2004, aprovamos um desdobramento de ações, à proporção de 2,8 ações para cada ação ordinária ou preferencial anteriormente emitida. O capital social da Companhia é composto atualmente de 109.448.497 ações ordinárias e 59.344.746 ações preferenciais, todas sem valor nominal. Adicionalmente, pretendemos aumentar o nosso capital social mediante a emissão de até 20.355.725 novas Ações Preferenciais.

Ações Emitidas e Integralizadas

De acordo com nosso Estatuto Social, nosso capital social autorizado é de R\$1.000.000.000,00 (um bilhão de reais), que pode ser aumentado mediante a emissão de novas ações ordinárias ou preferenciais, por decisão do Conselho de Administração. Nossos acionistas devem aprovar qualquer aumento de capital superior ao limite de capital autorizado. Conforme nosso Estatuto Social e a Lei das Sociedades por Ações, na hipótese de emitirmos ações adicionais em uma subscrição privada, os acionistas existentes terão direitos de preferência para subscrever tais ações de forma *pro rata*, de acordo com suas participações acionárias. Ver "Direito de Preferência".

Descrição das Ações Preferenciais

De acordo com nosso Estatuto Social, as ações preferenciais não conferem direito de voto, exceto em determinados casos previstos na Lei das Sociedades por Ações e em determinadas matérias descritas abaixo. Veja " – Direitos de Voto". Em caso de liquidação, os detentores de ações preferenciais têm direito a prioridade no reembolso de capital, sem prêmio.

Os detentores de ações preferenciais têm direito ao recebimento de dividendos por ação no mesmo valor dos dividendos por ação pagos aos detentores de ações ordinárias. Segundo nosso Estatuto Social, detentores de ações preferenciais têm, ainda, o direito de serem incluídos em uma oferta pública de aquisição em qualquer hipótese em que nosso acionista controlador aliene o controle por ele detido na Companhia, e o preço mínimo a ser oferecido para cada ação preferencial será o mesmo preço pago por ação do bloco de controle.

Reembolso e Direito de Retirada

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, os acionistas dissidentes ou os acionistas sem direito de voto têm o direito de retirada mediante reembolso do valor de suas ações ordinárias ou preferenciais caso seja tomada uma das seguintes decisões em uma assembléia geral por acionistas representando pelo menos 50% das ações com direito a voto:

- (a) criar uma nova classe de ações preferenciais ou aumentar, de maneira desproporcional, uma classe de ações preferenciais existente em relação às outras classes de ações, exceto se previsto no Estatuto Social (nosso Estatuto Social permite a emissão de ações de maneira desproporcional);
- (b) modificar uma preferência, vantagem ou condição de resgate ou amortização conferida a uma ou mais classes de ações preferenciais, ou criar uma nova classe com privilégios superiores àqueles conferidos às classes de ações preferenciais existentes;
- (c) reduzir o dividendo obrigatório;
- (d) nos incorporar ou nos fundir a uma outra sociedade, inclusive a uma de nossas controladoras;
- (e) aprovar nossa participação em grupo de sociedades, conforme definido na Lei das Sociedades por Ações;
- (f) mudar o objeto social da Companhia, inclusive quando tal mudança resultar de ou estiver relacionada à alienação do controle que a Companhia detém na Gol Transportes Aéreos;
- (g) transferir a totalidade das ações da Companhia para uma outra companhia ou receber ações de outra companhia, a fim de tornar a companhia cujas ações são assim transferidas uma subsidiária integral da outra companhia (incorporação de ações);

- (h) realizar uma cisão que resulte em (i) alteração do objeto social da Companhia, exceto se os ativos e passivos da sociedade cindida forem transferidos para uma sociedade que tenha substancialmente o mesmo objeto social; (ii) redução de dividendo obrigatório ou (c) participação em um grupo de sociedades, conforme definido na Lei das Sociedades por Ações; ou
- (i) aprovar a aquisição de controle de uma outra companhia por um preço superior a determinados limites estabelecidos na Lei das Sociedades por Ações e sujeita às condições dispostas nessa lei.

No caso de a entidade resultante de fusão, incorporação, incorporação de ações ou cisão de uma companhia aberta não obter o registro de companhia aberta e, se for o caso, não obter o registro de suas ações para negociação em bolsa de valores, no prazo de 120 dias a contar da assembléia geral na qual tal decisão tiver sido aprovada, os acionistas dissidentes ou sem direito a voto também podem exercer seu direito de retirada.

Além disso, no caso de uma decisão no sentido de (i) realizar nossa fusão ou incorporação com outra companhia, (ii) realizar uma incorporação de ações; (iii) participar em um grupo de sociedades, conforme definido na Lei das Sociedades por Ações; ou (iv) adquirir o controle de outra sociedade, os direitos de retirada são exercíveis apenas se nossas ações não satisfizerem certos testes de liquidez e dispersão do tipo ou classe de ações em circulação no mercado na ocasião da assembléia geral.

Somente os detentores de ações adversamente afetadas pelas mudanças mencionadas nos itens (a) e (b) acima podem exercer o direito de retirada.

O direito de retirada prescreve em 30 dias após a publicação da ata da assembléia geral em questão, relativa a qualquer das matérias descritas acima. No caso das alterações mencionadas nos itens (a) e (b) acima, a decisão está sujeita a confirmação pelos acionistas detentores de ações preferenciais a ser obtida em uma assembléia especial realizada em até um ano. Nestes casos, o prazo de 30 dias é contado a partir da data da publicação da ata da assembléia especial. Podemos reconsiderar qualquer medida que dê causa ao direito de retirada dos nossos acionistas no prazo de dez dias após o vencimento do prazo para exercício desse direito, caso o reembolso de ações decorrente da retirada de acionistas dissidentes coloque em risco a nossa estabilidade financeira. Ações a serem reembolsadas aos acionistas dissidentes ou sem direito a voto que tenham exercido seu direito de retirada terão seu valor estabelecido proporcionalmente com base no valor patrimonial das ações, determinado com base no último balanço patrimonial aprovado pelos acionistas ou, proporcionalmente, com base no valor econômico da companhia, conforme relatório de avaliação produzido em conformidade com a Lei das Sociedades por Ações, no caso de o valor econômico das ações ser inferior ao valor patrimonial. No entanto, se a assembléia geral que houver dado origem ao direito de retirada houver ocorrido mais de 60 dias após a data do último balanço patrimonial aprovado, o acionista dissidente terá o direito de exigir que as suas ações sejam avaliadas com base em novo balanço patrimonial. Como regra geral, acionistas que tenham adquirido suas ações após a primeira convocação da assembléia geral, ou posteriormente à devida publicação na imprensa referente a tal assembléia, não terão direitos de retirada.

Para fins do direito de retirada, o conceito de "acionista dissidente", de acordo com a Lei das Sociedades por Ações, inclui, além daqueles acionistas que tenham votado contra certa resolução, aqueles acionistas que tenham se absterido de votar ou não tenham comparecido à assembléia geral.

Direito de Preferência

Nossos acionistas têm direito de preferência para subscrever ações ou títulos conversíveis em ações em qualquer aumento de capital, proporcionalmente à sua participação no nosso capital social. Um prazo mínimo de 30 dias após a publicação da comunicação de uma emissão de títulos conversíveis ou ações é dado aos acionistas para o exercício do direito de preferência, que é negociável. No caso de aumento de capital que mantenha ou aumente a proporção do capital social representada por ações preferenciais, os detentores de ações preferenciais terão direito de preferência para subscrever somente as novas ações preferenciais a serem emitidas. Na ocorrência de aumento de capital que reduza a proporção do capital representada pelas ações preferenciais, os detentores de ações preferenciais terão direito de preferência para subscrever ações preferenciais, na proporção de suas participações, e ações ordinárias, apenas até o limite necessário para impedir a diluição de suas participações no capital social total. De acordo com o nosso Estatuto Social, o nosso Conselho de Administração pode, dentro do limite de nosso capital autorizado, decidir não conferir o direito de preferência aos nossos acionistas em relação a qualquer aumento de capital por meio de venda em bolsa, por subscrição pública, ou por oferta pública de permuta de ações. Adicionalmente, a Lei das Sociedades por Ações prevê que a outorga e o exercício de opções de compra de ações com base em planos de opções de compra de ações não estão sujeitos a direito de preferência por parte dos acionistas.

Direitos de Voto

Cada ação ordinária dá direito ao seu detentor a um voto nas nossas assembleias gerais de acionistas. As ações preferenciais não conferem direito de voto em Assembleia Geral, exceto em assuntos relativos a (i) transformação, incorporação, cisão e fusão da Companhia; (ii) aprovação de contratos entre a Companhia e o acionista controlador, diretamente ou por meio de terceiros, dentre os quais qualquer parte relacionada ao acionista controlador; (iii) avaliação de bens destinados à integralização de aumento de capital da Companhia; (iv) nomeação de empresa especializada para avaliação do valor econômico das ações de emissão da Companhia, no caso de realização de oferta pública de aquisição em decorrência do cancelamento ou descontinuidade do registro no Nível 2 de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da Bovespa; (v) qualquer alteração aos direitos de voto mencionados nos itens anteriores; e (vi) mudança no objeto social da Companhia. As ações preferenciais dão direito ao seu detentor de participar das assembleias de acionistas e de se manifestar nas discussões. A Lei das Sociedades por Ações determina que as ações preferenciais podem adquirir direitos de voto em quaisquer matérias no caso em que a companhia deixe de distribuir dividendos fixos ou mínimos por três exercícios sociais consecutivos, e que tais detentores manterão tais direitos até a efetiva distribuição obrigatória de dividendos fixos ou mínimos. Uma vez que nossas ações preferenciais não dão direito ao recebimento de dividendos fixos ou mínimos, as nossas ações preferenciais não podem adquirir direitos de voto irrestrito em decorrência da não distribuição de dividendos prevista acima.

A Lei das Sociedades por Ações determina que qualquer alteração nas preferências ou direitos das ações preferenciais, ou a criação de uma classe de ações tendo prioridade ou preferência sobre as ações preferenciais, exige a aprovação pela maioria de acionistas detentores de ações ordinárias adicionalmente à aprovação dos acionistas preferenciais reunidos em uma assembleia especial destes acionistas. Nestas assembleias especiais, os acionistas preferenciais votam como uma classe especial.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, (i) os acionistas que em conjunto detenham ações preferenciais sem direito de voto ou com direito de voto restrito representativas de, pelo menos, 10% do capital social total, e (ii) acionistas de nossas ações ordinárias que não fazem parte do grupo de controle, e representam ao menos 15% do capital votante total, terão direito a eleger um membro de nosso conselho de administração e seu suplente, por meio de voto conferido na assembleia geral ordinária. Caso nenhum dos acionistas não controladores detentores de ações preferenciais ou ordinárias atinjam tais limites, detentores de ações preferenciais e ordinárias que representem ao menos 10% do capital social poderiam combinar suas participações para indicar um membro e um suplente para nosso Conselho de Administração. Tais direitos somente podem ser exercidos por aqueles acionistas que provarem que mantiveram suas participações combinadas sem alterações durante o prazo mínimo de três meses antes da data da Assembleia Geral Ordinária. Até 2005, os membros do Conselho de Administração que podem ser eleitos pelos acionistas detentores de ações preferenciais devem ser escolhidos entre os indicados em uma lista triplíce preparada pelo nosso acionista controlador.

Detentores de ações ordinárias possuem certos direitos que não podem ser alterados por meio de mudanças no Estatuto Social ou por uma assembleia geral, que incluem (i) o direito de votar em assembleias gerais; (ii) o direito de participar dos lucros sociais e participar do acervo da companhia, em caso de liquidação; (iii) direitos de preferência em determinadas circunstâncias; e (iv) o direito de recesso em determinados casos. Além destes direitos, o Estatuto Social e a maioria dos acionistas votantes podem estabelecer direitos adicionais, bem como extingui-los. O Nível 2 de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa, cujas regras concordamos em cumprir, determina a concessão de direitos de voto para os titulares de ações preferenciais em relação a determinadas matérias, incluindo reestruturações societárias, fusões e operações com partes relacionadas.

Direito de Conversibilidade

Nossos acionistas poderão, a qualquer tempo, converter ações ordinárias em ações preferenciais, à razão de uma ação ordinária para uma ação preferencial, desde que integralizadas e observado o limite legal de 50% do capital social. Os pedidos de conversão deverão ser encaminhados por escrito à Diretoria e, uma vez aceitos pela Diretoria, deverão ser homologados na primeira reunião do Conselho de Administração que se realizar após a data do pedido de conversão.

Arbitragem

Tendo em vista nossa listagem no Nível 2 de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa, a Companhia, nossos acionistas controladores e nossos administradores obrigaram-se a submeter à arbitragem toda e qualquer disputa relativa às regras previstas no Nível 2 ou a quaisquer outras matérias societárias. De acordo com nosso Estatuto Social, quaisquer disputas entre a Companhia, nossos acionistas e nossos administradores, relativas à aplicação das regras previstas no Nível 2, à Lei das Sociedades por Ações ou à aplicação das regras e disposições relativas ao mercado de capitais, serão resolvidas por meio de arbitragens a serem conduzidas nos termos do Regulamento da Câmara de Arbitragem do Mercado, instituído pela BOVESPA. Quaisquer disputas entre acionistas, bem como disputas entre a Companhia e acionistas serão submetidas à arbitragem.

Forma e Transferência

Uma vez que nossas ações preferenciais estão sob a forma escritural, sua transferência é efetivada por um lançamento feito por um agente autorizado, mediante débito na conta de ações do antigo detentor e crédito na conta de ações do novo detentor. O Banco Itaú S.A. nos presta todos os serviços de custódia, escrituração e transferência de ações preferenciais, além de serviços relacionados. Quando nossas ações são adquiridas ou vendidas em uma bolsa de valores brasileira, a transferência é efetuada nos registros do referido agente autorizado por um representante, uma corretora ou pelo sistema de custódia da bolsa de valores. A BOVESPA opera um sistema de custódia fungível através da CBLC. O fato de que essas ações estão sujeitas a custódia na bolsa escolhida será refletido no nosso registro de acionistas. Cada acionista membro será registrado no registro de acionistas mantido pela bolsa em questão e será tratado da mesma maneira que os demais acionistas registrados.

DIVIDENDOS E POLÍTICA DE DIVIDENDOS

Valores Disponíveis para Distribuição

Em cada assembléia geral ordinária de acionistas, o Conselho de Administração deve propor a destinação do lucro líquido auferido no exercício social anterior, com base em nossas demonstrações financeiras não-consolidadas. Para fins da Lei das Sociedades por Ações, o lucro líquido de uma companhia é definido como o resultado do exercício social, deduzido o imposto de renda e a contribuição social sobre o lucro líquido para o referido exercício social, líquido de quaisquer prejuízos acumulados de exercícios sociais anteriores e de quaisquer valores destinados ao pagamento de participação de empregados e administradores nos lucros da companhia. De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, os valores disponíveis para distribuição de dividendos são os valores que correspondem ao lucro líquido:

- reduzidos pelos valores alocados à reserva legal;
- reduzidos pelos valores alocados à reserva estatutária, se houver;
- reduzidos pelos valores alocados à reserva de contingências, se houver;
- reduzidos pelos valores alocados à reserva de lucros a realizar estabelecida pela companhia de acordo com a Lei das Sociedades por Ações (conforme descrito abaixo);
- reduzidos pelos valores alocados à reserva para projetos de investimento (conforme discutido abaixo); e
- acrescidos por reversões de reservas registradas em anos anteriores.

Nosso Estatuto Social não prevê a constituição de reservas estatutárias e de contingência. Pela Lei das Sociedades por Ações e de acordo com nosso Estatuto Social, somos obrigados a manter uma reserva legal, à qual devemos destinar 5% de nosso lucro líquido de cada exercício social até que o valor de tal reserva atinja 20% do capital integralizado. Não somos obrigados a destinar nenhum valor à reserva legal em qualquer exercício social em que tal reserva, quando somada a outras reservas, seja igual ou superior a 30% de nosso capital social total. Prejuízos acumulados, se houver, podem ser descontados da reserva legal. Além dessa finalidade, a reserva legal somente poderá ser utilizada para aumentar nosso capital. A reserva legal está sujeita à aprovação dos acionistas na assembléia geral ordinária e pode ser revertida para o capital, porém não pode ser utilizada para o pagamento de dividendos em anos subseqüentes. Nossos cálculos de lucro líquido e alocação de reservas para qualquer exercício social são determinados com base em nossas demonstrações financeiras não consolidadas preparadas em conformidade com a Lei das Sociedades por Ações.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, uma porção do lucro líquido de uma companhia pode ser destinada à constituição de reservas discricionárias para expansão das instalações da companhia e outros projetos de investimentos fixos, cujo valor é baseado em um orçamento de capital previamente apresentado pela administração da companhia e aprovado pelos acionistas em assembléia geral. Após concluídos os devidos projetos de capital, a companhia pode reter a reserva até que os acionistas aproveem a transferência de toda ou parte da reserva para o capital ou para a reserva de lucros acumulados. Pela Lei das Sociedades por Ações, se um projeto para o qual foi alocada parte da reserva de orçamento de capital tiver prazo superior a um ano, o orçamento relativo a tal projeto deve ser submetido à apreciação da assembléia geral em periodicidade anual, até a conclusão do projeto.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, o valor do dividendo obrigatório que ultrapassar a parcela realizada do lucro líquido em qualquer exercício pode ser destinada à reserva de lucros a realizar e o pagamento de dividendo obrigatório pode ser limitado ao valor do lucro líquido do exercício social que tiver sido realizado. Os lucros a realizar em qualquer exercício social são a soma de: (a) parcela de lucro líquido positivo da equivalência patrimonial em tal ano, se houver; e (b) lucros decorrentes de operações cujo vencimento ocorra após o final do exercício social seguinte. Na medida em que os valores destinados à reserva de lucros a realizar são realizados em exercícios sociais subseqüentes, tais valores devem ser adicionados ao pagamento de dividendos relativo ao ano de realização.

De acordo com a legislação tributária brasileira, uma porção do imposto de renda pagável pode também ser transferida para uma reserva de incentivo fiscal em valores equivalentes à redução do imposto de renda devido decorrente da opção de se aplicar tal montante em investimentos em projetos aprovados em regiões de incentivo a investimentos estabelecidas pelo governo.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, qualquer companhia pode criar uma reserva estatutária, a qual deverá ser descrita no estatuto social da companhia. O estatuto social que autorizar a destinação de uma porcentagem do lucro líquido da companhia a essa reserva estatutária deve também indicar o propósito, critério de alocação e o valor máximo da reserva. A Lei das Sociedades por Ações estabelece que todas as destinações estatutárias do lucro líquido, incluindo a reserva de lucros a realizar e a reserva para projetos de investimento, estão sujeitas à aprovação dos acionistas por meio de votação em assembleia geral e podem ser utilizadas para o aumento do capital social ou para o pagamento de dividendos em anos subsequentes. A reserva de incentivo fiscal e a reserva legal também estão sujeitas a aprovação dos acionistas por meio de votação em assembleia geral e podem ser transferidas para o capital ou usadas na absorção de prejuízos, porém não podem ser usadas para o pagamento de dividendos em anos subsequentes.

Os valores disponíveis para distribuição podem ser posteriormente aumentados por uma reversão da reserva de contingência para perdas julgadas prováveis, constituída em anos anteriores porém não realizada. Alocações para a reserva de contingências também estão sujeitas à aprovação de nossos acionistas em assembleia geral. Os valores disponíveis para distribuição são determinados com base em demonstrações financeiras não consolidadas preparadas em conformidade com o disposto na Lei das Sociedades por Ações.

O total das reservas de lucros, exceto as reservas para contingências e a reserva de lucros a realizar, não poderá ultrapassar o capital social. Caso isto aconteça, uma assembleia geral deve decidir se tal excesso deve ser aplicado no pagamento de capital subscrito porém não integralizado, na subscrição e integralização de novas ações ou na distribuição de dividendos.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, o lucro líquido não destinado às reservas mencionadas acima deve ser distribuído sob a forma de dividendos.

Dividendo Obrigatório

A Lei das Sociedades por Ações geralmente requer que o estatuto social de cada companhia determine um percentual mínimo de valores disponíveis para distribuição por tal sociedade para cada exercício social que pode ser distribuído aos acionistas sob a forma de dividendos, também conhecido como dividendo obrigatório.

O dividendo obrigatório é baseado em percentual sobre o lucro líquido ajustado, não inferior a 25%, ao invés de um valor fixo por ação. Caso o estatuto social de uma companhia não determine o percentual, este será de 50%. Segundo nosso Estatuto Social, no mínimo 25% de nosso lucro líquido ajustado do exercício fiscal anterior, calculado conforme a Lei das Sociedades por Ações e as práticas contábeis geralmente aceitas no Brasil, deve ser distribuído a título de dividendo obrigatório anual. O lucro líquido ajustado significa o lucro líquido do exercício, após a dedução de valores destinados à constituição de reserva legal, de reserva de contingências, bem como quaisquer reversões da reserva de contingências formadas em exercícios sociais anteriores. A Lei das Sociedades por Ações permite, entretanto, que suspendamos a distribuição do dividendo obrigatório, caso o Conselho de Administração informe à assembleia geral de acionistas que a distribuição é incompatível com a nossa condição financeira, estando essa informação sujeita a revisão pelo Conselho Fiscal e aprovação pela Assembleia Geral. Considerando que a lei não estabelece as circunstâncias em que tal incompatibilidade seria verificada, é geralmente aceito que uma companhia não precisa pagar dividendos obrigatórios se tal pagamento ameaçar a continuidade das operações da companhia ou puder prejudicar o curso normal de suas operações. No caso de companhias abertas, o Conselho de Administração justificará à CVM as razões da suspensão do dividendo obrigatório de dividendos, em até 5 dias após a assembleia geral de acionistas. Os lucros não distribuídos por causa da suspensão deverão ser alocados a uma reserva especial e, se não compensados com prejuízos subsequentes, deverão ser distribuídos a título de dividendos tão logo a situação financeira da companhia possibilite efetuar tais distribuições.

Distribuição de Dividendos

A Lei das Sociedades por Ações exige que realizemos uma Assembléia Geral Ordinária de acionistas até o dia 30 de abril de cada ano, na qual, entre outras matérias, os acionistas devem decidir a respeito da distribuição de nossos dividendos anuais. Todos os detentores de ações, na data de declaração dos dividendos, têm direito ao recebimento de dividendos. Adicionalmente, dividendos intercalares ou intermediários podem ser declarados pelo Conselho de Administração. De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, os dividendos devem ser pagos em até 60 dias após os dividendos terem sido declarados, exceto se, por deliberação dos acionistas, uma outra data para pagamento tenha sido determinada, a qual deverá ocorrer antes do término do exercício fiscal no qual os dividendos foram declarados. De acordo com nosso Estatuto Social, dividendos não reclamados não acumulam juros, não são corrigidos monetariamente e são revertidos em nosso favor três anos após terem sido declarados.

Juros sobre Capital Próprio

Conforme a legislação tributária brasileira em vigor, a partir de 1º de janeiro de 1996, companhias brasileiras passaram a poder distribuir aos acionistas juros sobre capital próprio, ao invés de dividendos, cujos pagamentos passaram a poder ser tratados como despesas dedutíveis para fins de imposto de renda e, a partir de 1998, também para fins de contribuição social. O pagamento de tais juros pode ser efetuado de acordo com critério estabelecido pelo nosso Conselho de Administração, sujeito a aprovação dos acionistas em uma assembléia geral. Tais juros estão limitados à variação diária da TJLP pro rata, e não podem exceder o máximo de:

- 50% do lucro líquido (após a dedução por provisões para contribuição social sobre o lucro líquido, mas antes da provisão para imposto de renda e juros sobre o capital próprio) para o período pelo qual o pagamento é feito, ou
- 50% dos lucros acumulados e reservas de lucro no início do exercício fiscal em relação ao qual o pagamento é feito.

Para fins contábeis, embora a cobrança de juros deva ser refletida na declaração de operações para ser dedutível, a cobrança é revertida antes que seja calculado o lucro líquido nas demonstrações financeiras estatutárias e deduzida do patrimônio líquido de maneira similar a um dividendo. Qualquer pagamento de juros sobre o capital próprio aos acionistas detentores de Ações Preferenciais está sujeito à retenção de imposto de renda na fonte à alíquota de 15%, ou 25% em caso de acionista residente ou domiciliado em paraíso fiscal, e tal pagamento pode ser imputado, em seu valor líquido, ao montante do dividendo obrigatório. Se distribuirmos juros sobre o capital próprio em qualquer exercício fiscal e tal distribuição não for imputada como parte da distribuição do dividendo obrigatório, o imposto de renda retido na fonte deve ser arcado pelos acionistas.

De acordo com nosso Estatuto Social, juros sobre o capital próprio podem ser imputados ao pagamento de dividendos para fins do dividendo obrigatório.

A tabela a seguir indica as distribuições do lucro líquido que obtivemos ou obteremos da Gol Transportes Aéreos, com relação ao lucro líquido de 2001, 2002 e 2003. Todos esses valores distribuídos ou a serem distribuídos o foram ou serão na forma de juros sobre o capital próprio.

Ano findo em 31 de dezembro	Datas de pagamento	Pagamento por lote de 1.000 ações (R\$)	Valor total distribuído ¹	Quociente de distribuição ²
2001	-	-	-	-
2002	-	-	-	-
2003	*	*	26,5	25,0%

¹ Em milhões de Reais.

² Representa a distribuição dividida pelo lucro líquido.

Política de Dividendos

Pretendemos declarar e pagar dividendos e/ou juros sobre o capital próprio, na forma do disposto na Lei das Sociedades por Ações e em nosso Estatuto Social. Nosso Conselho de Administração poderá aprovar a distribuição de dividendos e/ou juros sobre o capital próprio, calculado com base em nossas demonstrações financeiras não consolidadas trimestrais ou semestrais. A declaração anual de dividendos, incluindo dividendos acima da distribuição obrigatória, requer aprovação pelo voto majoritário dos detentores de nossas ações ordinárias. O montante de quaisquer distribuições dependerá de diversos fatores, tais como nossos resultados operacionais, condições financeiras, necessidade de recursos, perspectivas e outros fatores que nosso Conselho de Administração e nossos acionistas entenderem relevantes. Dentro do contexto do nosso planejamento tributário, podemos continuar a distribuir juros sobre o capital próprio se entendermos que tal alternativa é mais vantajosa para a Companhia.

3. ANEXOS

- Estatuto Social Consolidado
- Ata de Assembleia Geral Extraordinária da Gol Transportes Aéreos S.A. realizada em 24 de março de 2004

**ESTATUTO SOCIAL
DA
GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

**CAPÍTULO I
DENOMINAÇÃO, SEDE, FORO, PRAZO DE DURAÇÃO E OBJETO.**

ARTIGO 1º - A Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. é uma sociedade por ações, que se regerá pelas leis e usos do comércio, por este Estatuto Social e pelas disposições legais aplicáveis.

ARTIGO 2º - A Sociedade tem por objeto o exercício do controle acionário da Gol Transportes Aéreos S.A. ou sua sucessora a qualquer título e, por intermédio de sociedades controladas ou coligadas, explorar também (a) serviços de transporte aéreo regular de âmbito nacional e não regular de âmbito internacional de passageiros, cargas ou malas postais, na conformidade das concessões das autoridades competentes; (b) atividades complementares de serviço de transporte aéreo por fretamento de passageiros, cargas e malas postais; (c) a prestação de serviços de manutenção, reparo de aeronaves, próprias ou de terceiros, motores, partes e peças; (d) a prestação de serviços de hangaragem de aviões; (e) a prestação de serviço de atendimento de pátio e pista, abastecimento de comissaria de bordo e limpeza de aeronaves; (f) o desenvolvimento de outras atividades conexas, correlatas ou complementares ao transporte aéreo e às demais atividades descritas acima; e (g) a participação no capital de outras sociedades como sócia, quotista ou acionista.

Parágrafo único – A alienação do controle acionário da Gol Transportes Aéreos S.A. será considerada uma mudança no objeto social para fins do exercício do direito de retirada pelos acionistas da Sociedade.

ARTIGO 3º - A Sociedade tem sede e foro na Rua Tamoios, nº 246, térreo, bairro do Jardim Aeroporto, Cep: 04630-000, na Cidade e Estado de São Paulo, podendo criar e extinguir filiais, sucursais, agências, depósitos e escritórios de representação em qualquer parte do território nacional ou no exterior, sempre por deliberação do Conselho de Administração.

ARTIGO 4º - O prazo de duração da Sociedade é indeterminado.

CAPÍTULO II

CAPITAL SOCIAL E AÇÕES

ARTIGO 5º - O Capital Social, totalmente subscrito e integralizado, é de R\$223.118.979,24 (duzentos e vinte e três milhões, cento e dezoito mil, novecentos e setenta e nove reais e vinte e quatro centavos), dividido em 168.793.243 (cento e sessenta e oito milhões, setecentas e noventa e três mil, duzentas e quarenta e três) ações, sendo 109.448.497 (cento e nove milhões, quatrocentos e quarenta e oito mil, quatrocentas e noventa e sete) ações ordinárias e 59.344.746 (cinquenta e nove milhões, trezentas e quarenta e quatro mil, setecentas e quarenta e seis) ações preferenciais, todas nominativas e sem valor nominal.

§ 1º - As ações da Sociedade serão nominativas, facultada a adoção da forma escritural para as ações sem direito a voto, que serão mantidas em contas de depósito abertas em nome de seus titulares, em instituição financeira devidamente autorizada pela Comissão de Valores Mobiliários – CVM, podendo ser cobrada dos acionistas a remuneração de que trata o parágrafo 3º do artigo 35 da Lei nº 6.404/76.

§ 2º - A cada ação ordinária corresponde um voto nas Assembléias Gerais.

§ 3º - As ações preferenciais não terão direito a voto, exceto quanto às matérias especificadas no parágrafo 4.º abaixo, consistindo as preferências em:

(a) prioridade no reembolso do capital, sem prêmio; e

(b) direito de serem incluídas na oferta pública em decorrência de alienação de controle, ao mesmo preço pago por ação do bloco de controle, assegurado o dividendo pelo menos igual ao das ações ordinárias.

§ 4º - Na hipótese de a Sociedade ser signatária do Contrato de Adoção de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa – Nível 2 da Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA e enquanto o referido contrato estiver em vigor, as ações preferenciais terão direito a voto em quaisquer deliberações da Assembléia Geral sobre (a) transformação, incorporação, cisão e fusão da Sociedade; (b) aprovação de contratos entre a Sociedade e o acionista controlador, diretamente ou por meio de terceiros, inclusive qualquer parte relacionada ao acionista controlador; (c) avaliação de bens destinados à integralização de aumento de capital da Sociedade; (d) nomeação de empresa especializada para avaliação do valor econômico das ações de emissão da Sociedade, nos casos previstos no Artigo 34, parágrafo 1º abaixo; (e) mudança do objeto social da Sociedade; e (f) qualquer alteração aos direitos de voto previstos neste parágrafo.

§ 5º - Na hipótese de retirada de acionistas, o montante a ser pago pela Sociedade a título de reembolso pelas ações detidas pelos acionistas que tenham exercido direito de retirada, nos casos autorizados por lei, deverá corresponder ao valor econômico de tais ações, a ser apurado de acordo com o procedimento de avaliação aceito pela Lei nº 6.404/76, conforme alterações posteriores, sempre que tal valor for inferior ao valor patrimonial apurado de acordo com o artigo 45 da Lei nº 6.404/76.

§ 6º - Os acionistas poderão, a qualquer tempo, converter ações da espécie ordinária em preferencial, à razão de 1 (uma) ação ordinária para 1 (uma) ação preferencial, desde que integralizadas e observado o limite legal. Os pedidos de conversão deverão ser encaminhados por escrito à Diretoria. Os pedidos de conversão recebidos e aceitos pela Diretoria deverão ser homologados na primeira reunião do Conselho de Administração que se realizar.

ARTIGO 6º - Observados os limites legais cabíveis, a Sociedade fica autorizada a aumentar o seu capital social em até R\$1.000.000.000,00 (um bilhão de reais).

§ 1º - Dentro do limite autorizado neste artigo, poderá a Sociedade, mediante deliberação do Conselho de Administração, aumentar o capital social independentemente de reforma estatutária, mediante a emissão de ações, sem guardar proporção entre as diferentes espécies de ações. O Conselho de Administração fixará as condições da emissão, inclusive preço e prazo de integralização.

§ 2º - A critério do Conselho de Administração, poderá ser excluído o direito de preferência, ou ser reduzido o prazo para seu exercício, na emissão de ações cuja colocação seja feita mediante venda em bolsa de valores ou por subscrição pública, ou ainda mediante permuta por ações, em oferta pública de aquisição de controle, nos termos estabelecidos em lei.

§ 3º - A Sociedade poderá, dentro do limite de capital autorizado neste artigo e de acordo com plano aprovado pela assembléia geral, outorgar opção de compra de ações a seus administradores ou empregados ou a pessoas naturais que prestem serviços à Sociedade ou à sociedade sob seu controle.

ARTIGO 7º - É vedado à Sociedade emitir partes beneficiárias.

CAPÍTULO III ASSEMBLÉIA GERAL

ARTIGO 8º - A Assembléia Geral tem poderes para decidir todos os negócios relativos ao objeto da Sociedade e tomar as resoluções que julgar convenientes à sua defesa e desenvolvimento, sendo convocada, instalada e realizada para os fins e na forma prevista em lei, tomando-se as deliberações com o quorum legalmente previsto.

§ 1.º - A Assembléia Geral deve ser convocada por meio de edital publicado com pelo menos 15 (quinze) dias de antecedência, em primeira convocação, e com 8 (oito) dias de antecedência, em segunda convocação.

§ 2.º - Todos os documentos a serem analisados ou discutidos em Assembléia Geral serão disponibilizados aos acionistas na Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA, bem como na sede social, a partir da data da publicação do primeiro edital de convocação referido no parágrafo anterior.

ARTIGO 9º - A Assembléia Geral será instalada e presidida pelo Presidente do Conselho de Administração e, em sua falta ou impedimento, por um outro membro do Conselho de Administração ou ainda, na falta destes, por qualquer dos Diretores da Sociedade presentes.

Parágrafo único - O Presidente da Assembléia escolherá um ou mais secretários.

ARTIGO 10 - Os acionistas se reunirão em Assembléia Geral Ordinária dentro dos 4 (quatro) primeiros meses seguintes ao término do exercício social, cabendo-lhe decidir sobre as matérias de sua competência, previstas em lei.

ARTIGO 11 - Os acionistas se reunirão em Assembléia Geral Extraordinária sempre que os interesses sociais exigirem o pronunciamento dos acionistas e nos casos previstos em lei e neste Estatuto.

CAPÍTULO IV ADMINISTRAÇÃO DA SOCIEDADE

ARTIGO 12 - A Sociedade será administrada por um Conselho de Administração e por uma Diretoria.

§ 1º - A Assembléia Geral fixará o montante global da remuneração dos Administradores, cabendo ao Conselho de Administração, em reunião, fixar a remuneração individual dos Conselheiros e Diretores.

§ 2º - Os suplentes de membros do Conselho de Administração serão remunerados mediante importância fixa, por reunião a que comparecerem, salvo quando assumam o cargo de Conselheiro, em caso de vaga do titular.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

ARTIGO 13 - O Conselho de Administração será composto de no mínimo 5 (cinco) e no máximo 11 (onze) membros, todos acionistas, residentes no País ou não, eleitos pela Assembléia Geral e por ela destituíveis a qualquer tempo, com mandato unificado de 1 (um) ano, permitida a reeleição. A Assembléia Geral designará também o Presidente do Conselho.

§ 1º - A Assembléia Geral poderá eleger um ou mais suplentes para os membros do Conselho de Administração.

§ 2º - Na eleição dos membros do Conselho de Administração, a Assembléia Geral primeiro determinará, pelo voto majoritário, o número dos membros do Conselho de Administração a serem eleitos.

§ 3º - Os membros do Conselho de Administração tomarão posse mediante a assinatura do termo respectivo, lavrado em livro próprio e, na hipótese de a Sociedade ser signatária do Contrato de Adoção de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa – Níveis 1 ou 2 da Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA, a posse será condicionada à assinatura do Termo de Anuência dos Administradores, e os Conselheiros deverão, imediatamente após a investidura no cargo, comunicar à BOVESPA a quantidade e as características dos valores mobiliários de emissão da Sociedade de que sejam titulares, direta ou indiretamente, inclusive seus derivativos.

§ 4º - Os membros do Conselho de Administração não reeleitos exercerão suas atribuições até a posse dos seus substitutos.

§ 5º - As vagas dos membros do Conselho de Administração, não havendo suplente, poderão ser preenchidas pelo próprio Conselho de Administração, até a primeira Assembléia Geral que deliberar sobre o preenchimento da vaga, cujo substituto completará o mandato do substituído.

ARTIGO 14 - O Conselho de Administração reunir-se-á sempre que convocado pelo Presidente ou por 03 (três) de seus membros. Os Conselheiros poderão participar das reuniões do Conselho de Administração através de conferência telefônica ou vídeo-conferência.

§ 1º - A convocação será feita com antecedência mínima de 7 (sete) dias, por carta protocolada, ou outros meios escritos, com breve descrição da ordem do dia, considerando-se regularmente convocado o membro presente à reunião.

§ 2º - Das reuniões serão lavradas atas.

§ 3º - As reuniões serão instaladas estando presentes pelo menos a maioria relativa dos membros do Conselho, nas 2 (duas) primeiras convocações, e com a presença de qualquer número de membros na terceira convocação, e as deliberações serão tomadas por maioria de votos dentre os membros presentes, não cabendo ao Presidente o voto de desempate.

§ 4º - Independentemente das formalidades relativas à convocação, considerar-se-á regular a reunião a que compareçam todos os membros.

§ 5º - Os membros da Diretoria e do Conselho Fiscal podem comparecer às reuniões do Conselho de Administração, com direito a voz, mas não a voto.

ARTIGO 15 - Compete ao Conselho de Administração deliberar sobre as matérias descritas no art. 142 da Lei nº 6.404/76 (e, quando for o caso, manifestar-se favoravelmente às deliberações privativas da assembléia geral), pelo voto favorável da maioria dos presentes ressalvado o disposto no Artigo 16 abaixo.

ARTIGO 16 – Compete ao Conselho de Administração, observado o artigo 29:

- a) Determinar a orientação geral dos negócios da Sociedade;
- b) Eleger e destituir os Diretores da Sociedade;
- c) Avocar e decidir sobre qualquer assunto que não se compreenda na competência privativa da Assembléia Geral ou da Diretoria;
- d) Deliberar sobre a convocação da Assembléia Geral, quando julgar conveniente, ou no caso do artigo 132 da Lei nº 6.404/76;
- e) Fiscalizar a gestão dos Diretores, examinando, a qualquer tempo, os livros e papéis da Sociedade e solicitando informações sobre contratos celebrados ou em vias de celebração e quaisquer outros atos;
- f) Escolher e destituir os auditores independentes;
- g) Convocar os auditores independentes para prestar os esclarecimentos que entender necessários;

- h) Apreciar o Relatório da Administração e as contas da Diretoria e deliberar sobre sua submissão à Assembléia Geral;
- i) Aprovar os orçamentos anuais e plurianuais, os planos estratégicos, os projetos de expansão e os programas de investimento, bem como acompanhar sua execução;
- j) Aprovar a constituição de subsidiária e a participação da Sociedade no capital de outras sociedades, no País ou no exterior;
- k) Estabelecer alçada da Diretoria para alienação ou oneração de bens do ativo permanente, podendo, nos casos que definir, exigir a prévia autorização do Conselho de Administração como condição de validade do ato;
- l) Autorizar a Sociedade a prestar garantias a obrigações de terceiros;
- m) Autorizar a abertura, transferência ou encerramento de escritórios, filiais, dependências ou outros estabelecimentos da Sociedade;
- n) Deliberar sobre a aquisição pela Sociedade de ações de sua própria emissão, para manutenção em tesouraria e/ou posterior cancelamento ou alienação;
- o) Outorgar opção de compra de ações a seus administradores e empregados, sem direito de preferência para os acionistas;
- p) Deliberar sobre a emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações e sem garantia real;
- q) Autorizar a emissão de quaisquer instrumentos de crédito para a captação de recursos, sejam "bonds", "notes", "commercial papers", e outros, de uso comum no mercado, deliberando ainda sobre as suas condições de emissão e resgate;
- r) Dispor, observadas as normas deste Estatuto e da legislação vigente, sobre a ordem de seus trabalhos e adotar ou baixar normas regimentais para seu funcionamento; e
- s) Autorizar qualquer aumento do capital social da Sociedade mediante emissão de ações preferenciais até o limite do capital autorizado, nos termos do Artigo 6.º deste Estatuto Social.

§ 1º - Na hipótese de a Sociedade ser signatária do Contrato de Adoção de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa – Nível 2 da Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA e enquanto o referido contrato estiver em vigor, a Sociedade e os administradores deverão, pelo menos uma vez ao ano, realizar reunião pública com analistas e quaisquer outros interessados, para divulgar informações quanto à sua respectiva situação econômico-financeira, projetos e perspectivas.

§ 2º - Compete ainda ao Conselho de Administração a instituição de Comitês e o estabelecimento dos respectivos regimentos e competências, sendo de funcionamento permanente os Comitês de Auditoria, Remuneração e Governança Corporativa e Indicação.

DIRETORIA

ARTIGO 17 - A Diretoria será composta de no mínimo 2 (dois) e no máximo 6 (seis) Diretores, sendo um Diretor Presidente, um Diretor Vice Presidente Financeiro, um Diretor de Relação com Investidores e três Diretores Vice Presidentes, todos residentes no País, eleitos pelo Conselho de Administração e por ele destituíveis a qualquer tempo, com mandato de 01 (um) ano, podendo ser reeleitos

§ 1º - As atribuições dos Diretores serão especificadas pelo Conselho de Administração que também estabelecerá a remuneração fixa de cada membro da Diretoria e distribuirá, quando for o caso, a participação nos lucros fixada pela Assembléia Geral.

§ 2º - Compete fundamentalmente aos Diretores zelar pela observância da Lei e deste Estatuto Social.

§ 3º - Ao Diretor Presidente cabe, especialmente, coordenar o andamento das atividades normais da Sociedade, incluindo a implementação das diretrizes e o cumprimento das deliberações tomadas em Assembléias Gerais, nas reuniões do Conselho de administração e nas suas próprias reuniões, administrar, gerir e superintender os negócios sociais, e emitir e aprovar instruções e regulamentos internos que julgar úteis ou necessários.

§ 4º - Ocorrendo vacância de cargo de Diretor, ou impedimento do titular, caberá ao Conselho de Administração eleger o novo Diretor ou designar o substituto, fixando, em qualquer dos casos, o prazo da gestão e os respectivos vencimentos.

§ 5º - A Diretoria reunir-se-á sempre que necessário, e a sua convocação cabe ao Diretor-Presidente, que também presidirá a reunião.

§ 6º - A reunião instalar-se-á com a presença de Diretores que representem a maioria dos membros da Diretoria.

§ 7º - As atas das reuniões e as deliberações da Diretoria serão registradas em livro próprio.

§ 8º - Os membros da Diretoria tomarão posse mediante a assinatura do termo respectivo, lavrado em livro próprio e, na hipótese de a Sociedade ser signatária do Contrato de Adoção de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa – Níveis 1 ou 2 da Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA, a posse será condicionada à assinatura do Termo de Anuência dos Administradores, e os Diretores deverão, imediatamente após a investidura no cargo, comunicar à BOVESPA a quantidade e as características dos valores mobiliários de emissão da Sociedade de que sejam titulares, direta ou indiretamente, inclusive seus derivativos.

ARTIGO 18 - A Diretoria terá todos os poderes e atribuições que a Lei, o Estatuto Social e o Conselho de Administração da Sociedade lhe conferirem para a prática dos atos necessários ao funcionamento regular da Sociedade, podendo decidir da prática de todos os atos e realizações de todas as operações que se relacionarem com o objeto da sociedade e que não forem da competência privativa da Assembléia Geral ou do Conselho de Administração, ou ainda que deste último não exigirem prévia manifestação.

§ 1º - Observado o disposto acima, compete à Diretoria:

- a) a representação da Sociedade, na forma estatutária, em juízo ou fora dele, observadas as atribuições de lei, além da nomeação de procuradores ad negotia ou ad judicia;
- b) a elaboração e execução dos planos e da política de investimentos e desenvolvimento, bem como os respectivos orçamentos, observada a competência deliberativa do Conselho de Administração; e
- c) o controle e a análise do comportamento das sociedades controladas, coligadas e subsidiárias com vistas aos resultados esperados.

§ 2º - A Diretoria poderá designar um dos seus membros para representar a Sociedade em atos e operações no País ou no Exterior, ou constituir um procurador apenas para a prática de ato específico, devendo a ata que contiver a resolução de Diretoria ser arquivada na Junta Comercial, se necessário.

ARTIGO 19 - Além das atribuições do § 3º do artigo 15 supra, são poderes privativos do Diretor Presidente da Sociedade convocar e presidir as reuniões da Diretoria e fiscalizar o cumprimento das deliberações gerais.

ARTIGO 20 - Todos os atos que criarem responsabilidade para com a Sociedade, ou dispensarem obrigações de terceiros para com ela, incluindo a representação da Sociedade em juízo, ativa e passivamente, só serão válidos se aprovados de acordo com o estatuto Social e se tiverem:

- a) a assinatura do Diretor Presidente, em conjunto com outro Diretor;
- b) a assinatura do Diretor Vice-Presidente Financeiro, em conjunto com outro Diretor; ou
- c) a assinatura conjunta de dois procuradores da Sociedade, procuradores estes devidamente constituídos por dois membros da Diretoria, um dos quais obrigatoriamente o Diretor Presidente, com poderes específicos.

§ 1º - Os mandatos serão sempre assinados por Diretores que representem a Sociedade da forma prevista neste artigo, e outorgados para fins específicos e por prazo determinado, salvo os que contemplarem os poderes da cláusula ad judicia.

§ 2º - A Sociedade será representada isoladamente por qualquer dos membros da Diretoria, sem as formalidades previstas neste artigo, nos casos de prestação de depoimento pessoal, e na qualidade de prepostos em audiências.

CAPÍTULO V CONSELHO FISCAL

ARTIGO 21 - A Sociedade terá um Conselho Fiscal, composto de 3 (três) a 5 (cinco) membros e suplentes em igual número, não tendo caráter permanente, e só será eleito e instalado pela Assembléia Geral a pedido de acionistas, nos casos previstos em lei.

Parágrafo único - Os membros do Conselho Fiscal tomarão posse mediante a assinatura do termo respectivo, lavrado em livro próprio e, na hipótese de a Sociedade ser signatária do Contrato de Adoção de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa – Níveis 1 ou 2 da Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA, a posse será condicionada à assinatura do Termo de Anuência dos membros do Conselho Fiscal, e os Conselheiros Fiscais deverão, imediatamente após a investidura no cargo, comunicar à BOVESPA a quantidade e as características dos valores mobiliários de emissão da Sociedade de que sejam titulares, direta ou indiretamente, inclusive seus derivativos.

ARTIGO 22 - O Conselho Fiscal reunir-se-á sempre que convocado por qualquer um de seus membros, em periodicidade de, no mínimo, uma vez por trimestre. O funcionamento do Conselho Fiscal terminará na primeira Assembléia Geral Ordinária após a sua instalação, podendo os seus membros serem reeleitos.

ARTIGO 23 - A remuneração dos membros do Conselho Fiscal será fixada pela Assembléia Geral que os eleger.

CAPÍTULO VI EXERCÍCIO SOCIAL, BALANÇO E RESULTADOS

ARTIGO 24 - O exercício social terá a duração de um ano, e terminará no último dia do mês de dezembro de cada ano.

ARTIGO 25 - Ao fim de cada exercício social serão elaborados, com base na escrituração mercantil da Sociedade, as seguintes demonstrações financeiras previstas em lei:

- a) balanço patrimonial;
- b) demonstrações das mutações do patrimônio líquido;
- c) demonstração do resultado do exercício; e
- d) demonstração das origens e aplicações de recursos.

§ 1º - Juntamente com as demonstrações financeiras do exercício, o Conselho de Administração apresentará à Assembléia Geral Ordinária proposta sobre a destinação a ser dada ao lucro líquido, com observância do disposto neste Estatuto e na lei.

§ 2º - O Conselho de Administração poderá determinar o levantamento de balancetes em períodos menores, incluindo, mas não se limitando a balancetes semestrais, respeitados os preceitos legais, e aprovar a distribuição de dividendos com base nos lucros apurados.

§ 3º - A qualquer tempo, o Conselho de Administração também poderá deliberar a distribuição de dividendos intermediários, a conta de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anual ou semestral.

§ 4º - O valor, pago ou creditado, a título de juros sobre o capital próprio nos termos do artigo 9º, parágrafo 7º da Lei n.º 9.249/95 e legislação e regulamentação pertinentes, poderá ser imputado ao dividendo obrigatório, integrando tal valor o montante dos dividendos distribuídos pela Sociedade para todos os efeitos legais.

§ 5º - Dividendos intermediários deverão sempre ser creditados e considerados como antecipação do dividendo obrigatório.

ARTIGO 26 - Do resultado do exercício serão deduzidos, antes de qualquer participação, eventuais prejuízos acumulados e a provisão para o imposto de renda.

§ 1º - Sobre o lucro remanescente apurado na forma do caput deste artigo, será calculada a participação estatutária dos Administradores, até o limite máximo legal.

§ 2º - Do lucro líquido do exercício, obtido após a dedução de que trata o parágrafo anterior, destinar-se-á:

- a) 5% (cinco por cento) para a reserva legal, até atingir 20% (vinte por cento) do capital social integralizado;
- b) do saldo do lucro líquido do exercício, obtido após a dedução de que trata o parágrafo anterior e ajustado na forma do art. 202 da Lei n.º 6.404/76, destinar-se-ão 25% (vinte e cinco por cento) para pagamento de dividendo obrigatório a todos os seus acionistas;
- c) sempre que o montante do dividendo mínimo obrigatório ultrapassar a parcela realizada do lucro líquido do exercício, a administração poderá propor, e a Assembléia Geral aprovar, destinar o excesso à constituição de reserva de lucros a realizar, nos termos do artigo 197 da Lei n.º 6.404/76; e
- d) o saldo remanescente terá a destinação que lhe for atribuída pelo Conselho de Administração, no pressuposto da aprovação pela Assembléia Geral e caso esta não delibere diversamente.

CAPÍTULO VII LIQUIDAÇÃO

ARTIGO 27 - A Sociedade entrará em liquidação nos casos previstos em lei, ou em virtude de deliberação da Assembléia Geral, e se extinguirá pelo encerramento da liquidação.

Parágrafo único - O Conselho de Administração nomeará o liquidante, as formas e diretrizes a seguir e fixará os seus honorários.

CAPÍTULO VIII DISPOSIÇÕES GERAIS

ARTIGO 28 - Os dividendos não recebidos ou reclamados prescreverão no prazo de 3 (três) anos, contando da data em que tenham sido postos à disposição do acionista, e reverterão em favor da Sociedade.

ARTIGO 29 - A Sociedade observará os acordos de acionistas registrados na forma do art. 118 da Lei nº 6.404/76, cabendo à respectiva Administração abster-se de registrar transferências de ações contrárias aos respectivos termos, e ao Presidente da Assembléia Geral e ao Presidente do Conselho de Administração abster-se de computar os votos lançados contra os mesmos acordos.

CAPÍTULO IX DA ALIENAÇÃO DO CONTROLE ACIONÁRIO, DO CANCELAMENTO DO REGISTRO DE COMPANHIA ABERTA E DA DESCONTINUIDADE DE PRÁTICAS DIFERENCIADAS DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

ARTIGO 30 - A alienação do controle acionário da sociedade, tanto por meio de uma única operação, como por meio de operações sucessivas, deverá ser contratada sob condição, suspensiva ou resolutiva, de que o adquirente do controle se obrigue a formular, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, oferta pública de aquisição de todas as ações em circulação.

§1º - O preço da oferta pública a que se refere o caput deste artigo será o mesmo preço pago por ação do bloco de controle, para os titulares de ações ordinárias e ações preferenciais de emissão da Sociedade.

ARTIGO 31 - A oferta pública referida no artigo anterior também deverá ser realizada:

- a) nos casos em que houver cessão onerosa de direitos de subscrição de ações e de outros títulos ou direitos relativos a valores mobiliários conversíveis em ações, que venha a resultar na alienação do controle da sociedade; e
- b) em caso de alienação do controle do acionista controlador da sociedade, sendo que, nesse caso, o controlador ficará obrigado a declarar à Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA, o valor atribuído à sociedade nessa alienação e anexar documentação que o comprove.

ARTIGO 32 - Aquele que já detiver ações da Sociedade e venha a adquirir o poder de controle acionário, em razão de contrato particular de compra de ações celebrado com o acionista controlador, envolvendo qualquer quantidade de ações, estará obrigado a:

- a) formular a oferta pública referida no Artigo 30 deste Estatuto Social; e
- b) ressarcir os acionistas dos quais tenha comprado ações em bolsa de valores nos 6 (seis) meses anteriores à data da alienação das ações representativas do controle da Sociedade, devendo pagar a estes a eventual diferença entre o preço pago pelas ações representativas do controle e o valor pago em bolsa de valores por ações da sociedade nesse mesmo período, devidamente atualizado até o momento do pagamento.

ARTIGO 33 - Na oferta pública de aquisição de ações a ser realizada pela Sociedade ou pelo acionista controlador para o cancelamento do registro de companhia aberta da Sociedade ou para a descontinuidade das práticas diferenciadas de governança corporativa do Nível 2 da Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA, o preço mínimo a ser ofertado deverá corresponder ao valor econômico apurado em laudo de avaliação.

ARTIGO 34 - O laudo de avaliação de que trata o artigo precedente deverá ser elaborado por empresa especializada, com experiência comprovada e independente da sociedade, seus administradores e controladores, devendo o laudo também satisfazer os requisitos do parágrafo 1º do artigo 8º da Lei n.º 6.404/76 e conter a responsabilidade prevista no parágrafo 6º do mesmo artigo da referida Lei.

§ 1º - A escolha da empresa especializada responsável pela determinação do valor econômico da Sociedade é de competência da Assembléia Geral, a partir da apresentação, pelo Conselho de Administração, de lista tríplice, devendo a respectiva deliberação ser tomada por maioria absoluta dos votos das ações em circulação manifestados na Assembléia Geral que deliberar sobre o assunto, não se computando os votos em branco, excluídas ações de titularidade do acionista controlador, de seu cônjuge, companheiro(a) e dependentes incluídos na declaração anual de imposto de renda, ações mantidas em tesouraria e ações detidas por sociedades controladas ou coligadas da sociedade, assim como de outras sociedades que com qualquer dessas integre um mesmo grupo de fato ou de direito.

§ 2º - Os custos de elaboração do laudo de avaliação exigido deverão ser suportados integralmente pelo acionista controlador.

ARTIGO 35 – Os casos omissos neste estatuto serão resolvidos pela Assembléia Geral e regulados de acordo com o que preceitua a Lei nº 6.404/76.

ARTIGO 36 - Toda e qualquer disputa ou controvérsia entre a Sociedade, os acionistas e administradores da Sociedade, relacionada à aplicação das disposições do presente estatuto social, da Lei n.º 6.404/76, do Contrato de Adoção de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa – Nível 2 da BOVESPA, caso aplicável, das normas editadas pelo Conselho Monetário Nacional, Banco Central do Brasil e Comissão de Valores Mobiliários e das demais normas de mercado de capitais, será dirimida por meio de arbitragem, nos termos do Regulamento da Câmara de Arbitragem do Mercado, da Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA.

*[aprovado na Assembléia Geral Extraordinária da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.,
realizada em 25.5.2004]*

São Paulo, 25 de maio de 2004

CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR
Presidente da Mesa

HENRIQUE CONSTANTINO
Secretário

Visto do Advogado: _____

Nome:

OAB/SP:

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

GOL TRANSPORTES AÉREOS S.A.

C.N.P.J./M.F. nº 04.020.028/0001-41
N.I.R.E. 35.300.191.731

**QUADRO SOCIETÁRIO ANEXO À ATA DA ASSEMBLÉIA GERAL EXTRAORDINÁRIA DA
GOL TRANSPORTES AÉREOS S.A. REALIZADA EM 24 DE MARÇO DE 2003**

QUADRO DE ACIONISTAS

Ordem	Açãoista	Número de Ações	Espécie de Ação	% do Capital
01	Gol Linhas Aéreas Inteligentes S/A.	41.499.995	Ordinária	68,8417234059
02	Gol Linhas Aéreas Inteligentes S/A.	10.375.000	Preferencial Classe A	17,2104308515
03	Gol Linhas Aéreas Inteligentes S/A.	8.408.206	Preferencial Classe B	13,9478440837
04	Constantino de Oliveira	1	Ordinária	0,0000016588
05	Constantino de Oliveira Júnior	1	Ordinária	0,0000016588
06	Ricardo Constantino	1	Ordinária	0,0000016588
07	Joaquim Constantino Neto	1	Ordinária	0,0000016588
08	Henrique Constantino	1	Ordinária	0,0000016588
09	Peter Yu	1	Preferencial Classe B	0,0000016588
10	Ana Vigon Tabar	1	Preferencial Classe B	0,0000016588
11	Cláudio Eugênio Stiler Galeazzi	1	Preferencial Classe B	0,0000016588
TOTAL	---	60.283.209	---	100,0000000000



São Paulo, 24 de março de 2004


Constantino de Oliveira Júnior
Presidente


Henrique Constantino
Secretário

COLEGIADA

GOL TRANSPORTES AÉREOS



JUCESP PROTOCOLO
322357/04-4

C.N.P.J./M.F. nº 04.020.028
N.I.R.E. 35.390.191.7



**ATA DA ASSEMBLÉIA GERAL EXTRAORDINÁRIA,
REALIZADA EM 24 DE MARÇO DE 2004**

Data, Horário e Local: Aos 24 dias do mês de março de 2004, às 10:00 horas, na sede social, na Rua Tamoios, nº 246, Jardim Aeroporto, na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo. **Presença:** Acionistas representando a totalidade do capital social conforme se verifica das assinaturas constantes do Livro de Presenças. **Convocação:** Dispensada, nos termos do artigo 124, § 4º, da Lei nº 6.404/76, conforme alterada, face à presença dos acionistas representando a totalidade do capital social. **Mesa:** Sr. Constantino de Oliveira Júnior, Presidente; e Sr. Henrique Constantino, Secretário. **Ordem do Dia:** (i) ratificar a aprovação da transferência de ações e operações societárias envolvendo a sociedade. **Deliberações:** Oferecidos os esclarecimentos necessários, restaram aprovadas, por unanimidade: (i) a transferência de ações entre os acionistas, na forma por eles procedida, assim como as diversas operações societárias para que a posição acionária fosse aquela refletida no quadro de acionistas anexo à presente, o qual consolida a participação no capital total da sociedade. **Atas e Publicações:** foi autorizada por unanimidade dos acionistas presentes, a lavratura da presente ata na forma de sumário, nos termos do artigo 130 da Lei nº 6.404/76, alterada pela Lei nº 10.303/01. **Aprovação e Assinatura da Ata:** Nada mais havendo a ser tratado, o senhor Presidente encerrou os trabalhos, lavrando-se a presente ata, que lida e aprovada, foi assinada por todos os presentes. Presidente: Sr. Constantino de Oliveira Jr., Secretário: Sr. Henrique Constantino. Acionistas: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S/A., Constantino de Oliveira, Ricardo Constantino, Joaquim Constantino Neto, Constantino de Oliveira Jr., Henrique Constantino, Peter Yu, Ana Vigon Tabar, Cláudio Eugênio Stiler Galeazzi.

Declaro que a presente é cópia fiel da ata lavrada no livro próprio, devidamente assinada pelos acionistas acima mencionados.

São Paulo, 24 de março de 2004


Constantino de Oliveira Júnior
Presidente


Henrique Constantino
Secretário





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL

Declaro para os devidos fins que as 03 (três) vias originais da Ata de Assembléia Geral Extraordinária, realizada em 24 de março de 2004, da empresa GOL Transportes Aéreos S/A, conferem com a via original que se encontra juntada nos atos do processo n.º 07 – 01 / 96.090 / 00 do Departamento de Aviação Civil, do Comando da Aeronáutica, **APROVADA** por despacho do Chefe do Subdepartamento de Planejamento – SPL, em 29 de março de 2004.

Rio de Janeiro, 29 de março de 2004.



[Assinatura]
Ricardo Cidade Baptista – Advogado
Chefe da Seção de Assuntos Jurídicos da PL – 2

4. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

- Demonstrações Financeiras consolidadas *pro forma* relativas aos períodos trimestrais encerrados em 31 de março de 2004 e 31 de março de 2003
- Demonstrações Financeiras consolidadas relativas ao período trimestral encerrado em 31 de março de 2004
- Demonstrações Financeiras consolidadas *pro forma* relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2003 e 31 de dezembro de 2002 e respectivo parecer dos auditores independentes
- Demonstrações Financeiras consolidadas *pro forma* relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2002 e 31 de dezembro de 2001 e respectivo parecer dos auditores independentes

Informações Trimestrais Pro Forma

GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

31 de março de 2004

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA

31 de março de 2004 e 31 de dezembro de 2003

Índice

Relatório de Revisão Especial	DFC - 3
Informações Trimestrais Pro Forma	
Balancos Patrimoniais	DFC - 4
Demonstrações do Resultado.....	DFC - 6
Demonstrações das Mutações do Patrimônio Líquido.....	DFC - 7
Demonstrações das Origens e Aplicações de Recursos	DFC - 8
Notas Explicativas às Demonstrações Financeiras	DFC - 9

RELATÓRIO DE REVISÃO ESPECIAL

Aos Administradores e Acionistas da
GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

1. Efetuamos uma revisão especial das Informações Trimestrais (ITR) Pro Forma da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e sua controlada Gol Transportes Aéreos S.A., referentes ao trimestre findo em 31 de março de 2003, compreendendo os balanços patrimoniais da controladora e consolidado e as respectivas demonstrações do resultado, o relatório de desempenho e as informações relevantes, elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil. As Informações Trimestrais Pro Forma pressupõem que a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. tenha sido constituída em 1º de janeiro de 2001.
2. Nossa revisão foi efetuada de acordo com as normas específicas estabelecidas pelo IBRACON - Instituto dos Auditores Independentes do Brasil, em conjunto com o Conselho Federal de Contabilidade, e consistiu, principalmente, de: (a) indagação e discussão com os administradores responsáveis pelas áreas contábil, financeira e operacional da Companhia, quanto aos principais critérios adotados na elaboração das Informações Trimestrais; e (b) revisão das informações e dos eventos subsequentes que tenham ou possam vir a ter efeitos relevantes sobre a situação financeira e as operações da Companhia.
3. Baseados em nossa revisão especial, não temos conhecimento de nenhuma modificação relevante que deva ser feita nas Informações Trimestrais Pro Forma acima referidas, para que as mesmas estejam de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, aplicadas de forma condizente com as normas expedidas pela Comissão de Valores Mobiliários, especificamente aplicáveis à elaboração das Informações Trimestrais.

São Paulo, 7 de maio de 2004, com exceção da Nota 25, cuja data é 25 de maio de 2004.

ERNST & YOUNG
Auditores Independentes S.S.
CRC 2SP015199/O-1

Adilson Birolli Gonzalez
CRC 1SP077599/O-6 – RT

Maria Helena Pettersson
CRC 1SP119891/O-0

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

BALANÇOS PATRIMONIAIS (NÃO AUDITADOS)

31 de março de 2004 e 31 de dezembro de 2003

(Em milhares de reais)

	Controladora		Consolidado	
	31.03.2004	31.12.2003	31.03.2004	31.12.2003
	Pro Forma		Pro Forma	
ATIVO				
Circulante				
Disponibilidades	-	-	191.641	146.291
Contas a receber	-	-	220.561	244.336
Provisão para créditos de liquidação				
Duvidosa	-	-	(3.673)	(3.760)
Impostos a compensar	-	-	18.787	12.708
Impostos diferidos	-	-	5.837	-
Estoques	-	-	13.407	15.236
Despesas antecipadas	-	-	26.546	10.545
Outros créditos e valores	-	-	2.826	16.991
Total do ativo circulante	-	-	475.932	442.347
Realizável a longo prazo				
Depósitos em garantia	-	-	28.874	28.261
Impostos diferidos	-	-	28.606	4.192
Outros créditos	-	-	1.260	511
Total do realizável a longo prazo	-	-	58.740	32.964
Permanente				
Investimentos	318.606	221.477	630	630
Imobilizado	-	-	69.542	67.184
Diferido	-	-	1.222	1.394
Total do permanente	318.606	221.477	71.394	69.208
Total do ativo	318.606	221.477	606.066	544.519

	Controladora		Consolidado	
	31.03.2004	31.12.2003	31.03.2004	31.12.2003
	Pro Forma		Pro Forma	
PASSIVO				
Circulante				
Empréstimos e financiamentos	-	-	58.512	38.906
Fornecedores	-	-	50.223	48.605
Arrendamentos mercantis a pagar	-	-	10.021	10.099
Obrigações trabalhistas	-	-	34.975	34.959
Impostos e contribuições a recolher	-	-	20.268	11.485
Seguros a pagar	-	-	10.883	65
Taxas e tarifas aeroportuárias a recolher	-	-	9.102	9.714
Transportes a executar	-	-	70.018	123.393
Obrigações com coligadas	-	-	-	270
Dividendos a pagar	-	-	-	26.502
Outras obrigações	-	-	5.801	4.327
Total do passivo circulante	-	-	269.803	308.325
Exigível a longo prazo				
Arrendamentos mercantis a pagar	-	-	5.759	6.147
Provisão para contingências	-	-	11.785	8.570
Outros	-	-	113	-
Total do exigível a longo prazo	-	-	17.657	14.717
Patrimônio líquido				
Capital social	221.477	221.477	221.477	221.477
Reservas de capital	29.187	-	29.187	-
Lucros acumulados	67.942	-	67.942	-
Total do patrimônio líquido	318.606	221.477	318.606	221.477
Total do passivo	318.606	221.477	606.066	544.519

As notas explicativas são parte integrante das Informações Trimestrais Pro Forma - ITR.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.
DEMONSTRAÇÕES DOS RESULTADOS PRO FORMA (NÃO AUDITADAS)
31 de março de 2004 e 2003
(Em milhares de reais, exceto o lucro por ação)

	Controladora		Consolidado	
	31.03.2004	31.03.2003	31.03.2004	31.03.2003
Receita operacional bruta				
Transporte de passageiros	-	-	448.495	268.210
Transporte de cargas	-	-	9.942	6.683
Outras	-	-	5.446	3.045
		-	463.883	277.938
Impostos e contribuições	-	-	(30.791)	(17.299)
Receita operacional líquida	-	-	433.092	260.639
Custo dos serviços prestados	-	-	(261.879)	(214.863)
Lucro bruto	-	-	171.213	45.776
Despesas operacionais				
Despesas comerciais	-	-	(54.091)	(40.396)
Despesas administrativas	-	-	(14.539)	(8.095)
Remuneração dos administradores	-	-	(372)	(285)
Despesas financeiras líquidas	-	-	859	(9.834)
	-	-	(68.143)	(58.610)
Participação em controlada				
Resultado de equivalência patrimonial	67.942	-	-	-
Lucro operacional	67.942	-	103.070	(12.834)
Imposto de renda e contribuição social correntes	-	-	(36.192)	-
Imposto de renda e contribuição social diferidos	-	-	1.064	-
	-	-	(35.128)	-
Lucro líquido (prejuízo) do trimestre	67.942	-	67.942	(12.834)
Lucro (prejuízo) por ação (R\$)	1,13	-	1,13	(0,21)
Lucro (prejuízo) por ação pro forma (R\$) (*)	0,40	-	0,40	(0,08)

(*) Vide cálculo do lucro por ação pro forma na Nota 25.

As notas explicativas são parte integrante das Informações Trimestrais Pro Forma - ITR.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

DEMONSTRAÇÕES DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO PRO FORMA (NÃO AUDITADAS)

Períodos findos em 31 de março de 2004 e 31 de dezembro de 2003

(Em milhares de reais)

	Reserva de capital			Reserva de lucros		Total
	Capital Social	Incentivos fiscais	Reserva especial de ágio de controlada	Reserva legal	Lucros Acumulados	
Saldo em 31 de dezembro de 2003	135.700	691	-	5.579	79.507	221.477
Aumento de capital	85.777	(691)	-	(5.579)	(79.507)	-
Constituição de reserva especial de ágio	-	-	29.187	-	-	29.187
Lucro líquido do trimestre	-	-	-	-	67.942	67.942
Saldos em 31 de março de 2004	221.477	-	29.187	-	67.942	318.606

As notas explicativas são parte integrante das Informações Trimestrais Pro Forma - ITR.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

DEMONSTRAÇÕES DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS PRO FORMA (NÃO AUDITADAS)

Períodos findos em 31 de março de 2004 e 2003
(Em milhares de reais)

	Controladora		Consolidado	
	31.03.2004	31.03.2003	31.03.2004	31.03.2003
ORIGENS DE RECURSOS				
Das operações	67.942	-	71.732	-
Dos acionistas:				
Reserva especial de ágio	29.187	-	29.187	-
Aumento de capital	-	-	-	94.200
	97.129	-	100.919	94.200
De terceiros:				
Redução do realizável a longo prazo	-	-	-	30.619
Aumento do exigível a longo prazo	-	-	2.783	-
	-	-	2.783	30.619
Total das origens	97.129	-	103.702	124.819
APLICAÇÕES DE RECURSOS				
Nas operações	-	-	-	10.168
Integralização de capital com ações de controlada	97.129	-	-	-
Aquisição de bens do imobilizado	-	-	6.883	14.869
Aplicações no realizável a longo prazo	-	-	24.712	-
Redução do exigível a longo prazo	-	-	-	2.484
Total das aplicações	97.129	-	31.595	27.521
Aumento do capital circulante líquido	-	-	72.107	97.298
Variação do capital circulante líquido				
Ativo circulante:				
No final do trimestre	-	-	475.932	230.184
No início do trimestre	-	-	442.347	140.751
	-	-	33.585	89.433
Passivo circulante:				
No final do trimestre	-	-	269.803	188.111
No início do trimestre	-	-	308.325	195.976
	-	-	(38.522)	(7.865)
Aumento do capital circulante líquido	-	-	72.107	97.298
Recursos gerados pelas (aplicados nas) operações				
Lucro líquido do trimestre	67.942	-	67.942	(12.835)
Itens que não afetam o capital circulante:				
Depreciações e amortizações	-	-	4.697	2.401
Juros e variações de longo prazo	-	-	157	266
Impostos diferidos	-	-	(1.064)	-
	67.942	-	71.732	(10.168)

As notas explicativas são parte integrante das Informações Trimestrais Pro Forma (ITR).

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA (NÃO AUDITADAS)

Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

1. Contexto Operacional

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Companhia ou GLAI) foi constituída em 12 de março de 2004, tendo como acionistas as empresas do Grupo Áurea: Aeropar Participações S.A., que subscreveu 80 ações ordinárias e a Comporte Participações S.A., que subscreveu 20 ações preferenciais representativas do capital social integralizado naquela data de R\$0,1 (cem reais).

A Assembléia Geral Extraordinária, de 29 de março de 2004, aprovou o aumento de capital por meio de subscrição de ações. As ações subscritas foram integralizadas mediante a conferência à Companhia de 41.499.995 ações ordinárias, 10.375.000 ações preferenciais Classe A e 8.408.206 ações preferenciais Classe B, todas de emissão da Gol Transportes Aéreos S.A. (GOL). Em 31 de março de 2004 o capital subscrito e totalmente integralizado era de R\$ 223.119, dividido em 60.283.301 ações, sendo 39.088.749 ações ordinárias e 21.194.552 ações preferenciais.

A tabela abaixo demonstra a participação acionária e os percentuais de ações ordinárias e preferenciais em 31 de março de 2004:

	Ordinárias	Preferenciais	Total
Aeropar Participações S.A.	100,00%	53,07%	83%
Comporte Participações S.A.	-	11,38%	4%
BSSF Air Holdings LLC	-	35,55%	13%
	100,00%	100,00%	100%

Áurea Administrações e Participações S.A. e Comporte Participações S.A. são empresas controladas pelos membros do Conselho de Administração da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.. A Aeropar Participações S.A. é uma empresa subsidiária da Áurea Administrações e Participações S.A..

BSSF Air Holdings LLC é uma sociedade controlada por AIG Brazil Special Situations Fund, L.P. e AIG Brazil Special Situations Parallel Fund, C.V., os quais são fundos administrados pelo grupo AIG.

A controlada GOL, constituída em 1º de agosto de 2000, tem como objeto social principal o transporte aéreo regular de passageiros, carga e mala postal no território nacional, sob o regime de concessão conforme autorização do Departamento de Aviação Civil - DAC, do Ministério da Aeronáutica, por meio da Portaria nº 1109/DGAC de 18 de agosto de 2000.

A GOL iniciou suas atividades operacionais regulares em 15 de janeiro de 2001 e, em 31 de março de 2004, a sua frota era composta por 22 aeronaves, sendo 18 Boeing 737-700 e 4 Boeing 737-800 de última geração tecnológica, operando em 28 aeroportos.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

2. Base de Preparação e Apresentação das Informações Trimestrais

As informações trimestrais pro forma consolidadas da Companhia, bem como as informações trimestrais consolidadas pro forma da Companhia e sua controlada foram elaboradas com observância das práticas contábeis adotadas no Brasil, e disposições contidas na legislação societária brasileira, no Plano de Contas elaborado pelo Departamento de Aviação Civil – DAC e nas normas complementares da Comissão de Valores Mobiliários – CVM, aplicadas de forma consistente em relação às demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2003.

As informações trimestrais pro forma contemplam as contas da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S. A. e a da empresa controlada Gol Transportes Aéreos S.A. O processo de consolidação das contas patrimoniais e do resultado, soma horizontalmente os saldos das contas de ativo, passivo, receitas e despesas, segundo a sua natureza, complementado pela eliminação da participação da controladora no capital, reserva e resultado acumulado da controlada.

As demonstrações financeiras consolidadas pro forma de 31 de dezembro de 2003 foram elaboradas para refletir a situação financeira e patrimonial e os resultados operacionais consolidados como se a GLAI tivesse sido constituída desde 1º de janeiro de 2001 e como se a conferência de ações mencionada na Nota 1 tivesse ocorrido naquela data.

As principais práticas contábeis e os critérios de consolidação adotados pela Companhia encontram-se descritos nas demonstrações financeiras pro forma do exercício findo em 31 de dezembro de 2003, e permanecem inalteradas.

3. Disponibilidades

	2004	Pro Forma 2003
Caixa e Bancos	8.121	1.456
Aplicações financeiras em moeda nacional		
Fundos de Investimento Financeiro	29.156	88.860
Certificados de Depósito Bancário	153.769	55.669
	182.925	144.529
Aplicações financeiras em moeda estrangeira		
Certificados de Depósito Bancário	595	306
	191.641	146.291

As aplicações financeiras (CDB e Fundos de Investimento) têm remuneração média líquida de impostos de aproximadamente 1,22% a.m. com base na variação do CDI e podem ser resgatadas a qualquer tempo sem prejuízo da renda reconhecida.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

4. Contas a Receber

	2004	Pro Forma 2003
Cartões de crédito	179.658	215.343
Correntistas - cargas e passagens	3.294	2.831
Agências de turismo	36.810	25.194
Outras	799	968
	220.561	244.336

5. Estoques

	2004	Pro Forma 2003
Material de consumo	5.045	9.700
Material de comissão	-	413
Material em poder de terceiros	7.675	3.310
Importações em andamento	30	30
Vestuário profissional	-	118
Adiantamentos a fornecedores	657	1.665
	13.407	15.236

6. Depósitos em Garantia

	2004	Pro Forma 2003
Depósitos em garantia de arrendamentos	18.588	18.621
Depósitos para pagamento de revisões	10.286	9.640
	28.874	28.261

Os depósitos em garantia de arrendamento são denominados em dólares norte-americanos e são constituídos por depósitos efetuados junto à Boeing Capital Services Corporation - USA, GE Capital Aviation Services, Inc. e Boullion Aviation Services, Inc. em garantia do pagamento de parcelas dos contratos de arrendamento.

Os depósitos para pagamento de revisões programadas de aeronaves são denominados em dólares norte-americanos e referem-se a valores pagos antecipadamente em 2001 e relativos a revisões preventivas a ocorrer, estando depositados em contas específicas em nome das empresas de arrendamento mercantil.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

7. Impostos Diferidos e a Compensar, Curto e Longo Prazo

	2004	Pro Forma 2003
Impostos a compensar – curto prazo		
Antecipações de IRPJ e CSSL	13.399	-
Créditos de PIS e Cofins	3.580	2.964
ICMS a recuperar	-	9.020
Outros	1.808	724
Total	<u>18.787</u>	<u>12.708</u>
Impostos diferidos		
Créditos fiscais resultantes de incorporação	29.187	-
Impostos de renda e contribuição social diferidos sobre diferenças Temporárias	5.256	4.192
	<u>34.443</u>	<u>4.192</u>
Curto Prazo	<u>5.837</u>	-
Longo prazo	<u>28.606</u>	<u>4.192</u>

Em 29 de março de 2004, a controlada GOL Transportes Aéreos S.A. incorporou a BSSF II Holding Ltda., absorvendo o seu acervo líquido representado por um ágio de R\$85.845. Em consequência desta incorporação, a GOL sucedeu a BSSF II Holdings Ltda. no direito de amortizar, para fins fiscais o ágio decorrente da expectativa de lucros futuros acima descrito. A amortização desse ágio no prazo de cinco anos resultará em um benefício fiscal para a GOL, correspondente a 34% do valor do ágio que se encontra refletido nas informações trimestrais como impostos diferidos em contrapartida da reserva especial de ágio no patrimônio líquido, no valor de R\$29.187.

Os registros contábeis do processo de reestruturação societária da controlada, mantidos para fins societários e fiscais, apresentam contas específicas relacionadas com o ágio e a provisão para integridade do patrimônio líquido, bem como apresenta tratamentos distintos quanto à amortização do ágio, reversão da provisão e classificação do crédito fiscal incorporado.

A fim de adequar a apresentação das demonstrações financeiras à essência econômica da transação, o valor do ágio de R\$85.845 deduzido da provisão para integridade do patrimônio líquido de R\$56.658, que em sua essência representa o valor de crédito fiscal futuro de R\$29.187, foi classificado no balanço patrimonial consolidado como impostos diferidos. Os créditos fiscais correspondentes às parcelas amortizáveis de curto prazo foram classificados nas demonstrações financeiras no ativo circulante.

As projeções de resultados da controlada GOL, derivadas do seu plano de negócios, devidamente aprovados pelos órgãos de sua Administração, demonstram que o ágio amortizado gera economia fiscal e que o crédito é realizável.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

8. Investimentos em Empresa Controlada

Em decorrência da integralização de capital mediante conferência de ações com base no balanço da controlada levantado em 29 de fevereiro de 2004, a Companhia passou a deter 100% do capital social da GOL Transportes Aéreos S.A., com exceção de 5 ações ordinárias e 3 ações preferenciais Classe B, as quais são detidas pelos membros do Conselho de Administração da GOL Transportes Aéreos S.A. para fins de elegibilidade.

As informações relevantes sobre a controlada são apresentadas a seguir:

	Participação societária		Informações sobre a controlada em 31 de Março de 2004			
	2004					
Investida	Quantidade total de ações possuídas	%	Capital social	Patrimônio líquido	Resultado líquido do trimestre findo em 31.03.2004	Resultado da equivalência patrimonial
GOL Transportes Aéreos S.A.	60.283.201	100	135.700	318.606	67.942	67.942

Os dividendos propostos pela controlada GOL relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2003, aprovados pela Assembléia Geral Ordinária realizada em 8 de março de 2004, foram integralmente pagos aos acionistas em março de 2004.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

9. Imobilizado

	Taxa de depreciação	2004		Pro Forma 2003	
		Custo	Depreciação acumulada	Líquido	Líquido
Equipamentos de vôo					
Peças de conjuntos de reposição	20%	79.749	(23.752)	55.997	55.672
Equipamentos de aeronaves	20%	740	(27)	713	39
Equipamentos de segurança	20%	20	(2)	18	16
Ferramentas	10%	352	(80)	272	273
		80.861	(23.861)	57.000	56.000
Imobilizado de uso					
Veículos	20%	1.254	(271)	983	1.015
Máquinas e equipamentos	10%	938	(154)	784	792
Móveis e utensílios	10%	2.317	(313)	2.004	1.916
Computadores e periféricos	20%	3.777	(1.113)	2.664	2.609
Equipamentos de comunicação	10%	569	(80)	489	480
Instalações	10%	264	(45)	219	219
Marcas e patentes	-	17	-	17	17
Benfeitorias em propriedades de terceiros	4%	341	(16)	325	328
Direitos de uso de <i>software</i>	20%	4.686	(1.272)	3.414	2.602
Obras em andamento	-	1.643	-	1.643	1.206
		15.806	(3.264)	12.542	11.184
		96.667	(27.125)	69.542	67.184

10. Fornecedores

A GOL tem contrato de mútuo com a Petrobrás – Petróleo Brasileiro S.A. referente ao fornecimento de combustível, com vencimento para 30 de abril de 2004, cujo saldo é de R\$ 15.230 em 31 de março de 2004 (R\$14.954 em dezembro de 2003), contabilizado pelo preço de compra histórico e atualizado pelo IPC.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

11. Empréstimos e Financiamentos

Contrato	Taxas	Garantias	2004	Pro Forma 2003
Empréstimos - capital de giro				
Banco Safra	CDI + 0,15 a.m.	Recebíveis de Redecard/Amex	43.633	31.100
Banco Bradesco	104% do CDI	Recebíveis de crédito Visa	6.020	3.806
Unibanco	CDI + 0,610% a.m.	Penhor de duplicatas	4.040	4.000
Banco do Brasil	108% CDI	Nota Promissória	4.819	-
			58.512	38.906

Em 31 de março de 2004, a Companhia possuía quatro contas garantidas de crédito rotativo, sendo as contas com o Banco Safra e Bradesco garantidas por recebíveis de cartão de crédito e com um limite total de R\$123.000. A conta com o Unibanco é garantida por penhor de duplicatas com limite de R\$7.000 e a conta com o Banco do Brasil é garantida somente por notas promissórias permitindo empréstimos de até R\$20.000.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

12. Arrendamentos Mercantis a Pagar

	2004	Pro Forma 2003
Parcelas de arrendamentos mercantis a pagar	8.453	8.237
Parcelas de arrendamentos mercantis renegociadas	7.327	8.009
Total	15.780	16.246
Circulante	(10.021)	(10.099)
Exigível a longo prazo	5.759	6.147

As parcelas de arrendamento mercantil a pagar referem-se a valores apropriados no período e a serem pagos em períodos subseqüentes.

As parcelas de arrendamento mercantis renegociadas referem-se a valores devidos em 2002 e que foram renegociados em função das altas flutuações cambiais no período para pagamento em parcelas mensais até 2008, indexadas ao dólar norte-americano.

13. Provisão para Contingências

	2004	Pro Forma 2003
Provisão para contingências trabalhistas	205	205
Provisão para contingências cíveis	680	665
Provisão para contingências tributárias	7.700	7.700
Outras contingências	3.200	-
	11.785	8.570

A provisão para contingências tributárias refere-se, principalmente, à contestação pela GOL da cobrança de PIS e COFINS sobre receitas financeiras.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

13. Provisão para Contingências – Continuação

A provisão para contingências trabalhistas corresponde a perdas estimadas com base em análise individual de, aproximadamente, 61 processos de reclamações trabalhistas, principalmente relacionados a horas extras.

A provisão para contingências cíveis corresponde a perdas estimadas relativas a, aproximadamente, 476 processos por perdas e danos, principalmente relacionados com atrasos de vôos e extravio de bagagens.

A Companhia está discutindo judicialmente a incidência de ICMS nas importações das aeronaves e motores arrendados. A Companhia obteve liminar suspendendo a exigibilidade do tributo nas aeronaves e motores arrendados sob a modalidade de *leasing* operacional. Amparada na opinião dos seus consultores externos, a Administração entende que o ICMS não se aplica nas importações de aeronaves e motores arrendados na modalidade de *leasing* operacional e, desta forma, a Companhia não recolheu e não provisionou este ICMS.

14. Transações com Partes Relacionadas

A GOL Transportes Aéreos S.A. mantém acordos operacionais com empresas ligadas. As transações são efetuadas em condições, preços e prazos de mercado.

	Natureza das transações	Pro Forma			
		31.03.2004		31.12.2003	31.03.2003
		Saldos a receber (pagar)	Receitas (Despesas)	Saldos a receber (pagar)	Receitas (Despesas)
<u>Empréstimo de debêntures</u>					
Área Administração e Participações S.A.	Empréstimos	-	-	(270)	(989)
<u>Fornecedores</u>					
Serviços Gráficos Ltda.	Serviço prestado	-	(27)	(12)	(47)
Breda Transportes e Serviços S.A.	Serviço prestado	(28)	(62)	-	-
Expresso União Ltda.	Serviço prestado	-	(46)	-	(35)
<u>Clientes</u>					
Breda Transportes e Turismo Ltda.	Prestação de serviços	-	-	2	-
Área Administração e Participações S.A.	Prestação de serviços	-	-	3	-
Viação Piracicabana Ltda.	Prestação de serviços	1	1	-	-
Executiva Transp. Urbanos Ltda.	Prestação de serviços	1	1	-	-
Expresso União Ltda.	Prestação de serviços	1	1	-	-
<u>Contrato de aluguel</u>					
Área Administração e Participações S.A.	Aluguel	-	(75)	-	-

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

14. Transações com Partes Relacionadas – Continuação

A GOL mantém contrato com a empresa Expresso União Ltda. controladas pela Áurea Administração de Participações S.A., para transporte de passageiros e bagagens entre aeroportos e transporte de funcionários, pactuados em condições usuais de mercado. O total dos pagamentos efetuados nos trimestres findos em março de 2004 e 2003 foram de R\$ 46 e R\$ 35, respectivamente.

A GOL é locatária do imóvel sito à Rua Tamoios, 246 em São Paulo – SP, pertencente à parte relacionada cujo contrato tem vencimento em 31 de março de 2008 e cláusula de reajuste anual com base no IGP/M.

De acordo com os termos do acordo de acionistas, cinco membros do Conselho de Administração da empresa foram indicados e eleitos pela Aeropar Participações S.A. e três membros foram indicados e eleitos pela BSSF Air Holdings LLC.

15. Patrimônio Líquido

a) Capital Social

- Conforme descrito na Nota 1, em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 29 de março de 2004 os acionistas decidiram aumentar o capital social mediante conferência à Companhia, da totalidade das ações da Gol Transportes Aéreos S.A. por eles detidas, representadas por 60.283.301 ações, sendo 21.194.552 ações preferenciais e 39.088.749 ordinárias, passando o capital social de R\$0,1 para R\$223.119.
- As ações preferenciais não terão direito a voto, exceto quanto à ocorrência de fatos específicos permitidos pela legislação brasileira. Essas ações têm como preferência: prioridade no reembolso do capital, sem prêmio e direito de serem incluídas na oferta pública em decorrência de alienação de controle, ao mesmo preço pago por ação do bloco de controle, assegurado o dividendo pelo menos igual ao das ações ordinárias.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação

Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

15. Patrimônio Líquido – Continuação

a) Capital Social--Continuação

- O capital social autorizado em 31 de março de 2004 é de R\$1.000.000. Dentro do limite autorizado, poderá a Companhia, mediante deliberação do Conselho de Administração, aumentar o capital social independentemente de reforma estatutária, mediante a emissão de ações, sem guardar proporção entre as diferentes espécies de ações. O Conselho de Administração fixará as condições da emissão, inclusive preço e prazo de integralização. A critério do Conselho de Administração, poderá ser excluído o direito de preferência, ou ser reduzido o prazo para seu exercício, na emissão de ações preferenciais, cuja colocação seja feita mediante venda em bolsa de valores ou por subscrição pública, ou ainda mediante permuta por ações, em oferta pública de aquisição de controle, nos termos estabelecidos em lei. É vedada a emissão de partes beneficiárias nos termos do estatuto social de Companhia.

b) Dividendos

- De acordo com o Estatuto Social da Companhia, é garantido aos acionistas dividendo mínimo obrigatório de 25% do lucro do exercício calculado nos termos da Lei das Sociedades por Ações.

c) Ágio na Conferência de Ações

- A reserva de ágio apurada na conferência das ações beneficiará indistintamente todos os acionistas.

d) Reserva especial de ágio de controlada

- Conforme descrito na Nota 7, em 29 de março de 2004, a controlada Gol Transportes Aéreos S.A. constituiu reserva especial de ágio no valor de R\$29.187 pelo valor do benefício fiscal decorrente da amortização de ágio apurado pela BSSF II Holdings Ltda. absorvido na incorporação dessa empresa. A reserva especial de ágio poderá ser capitalizada ao final de cada exercício social, em favor da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A., na medida em que o benefício fiscal tenha sido realizado mediante uma efetiva diminuição dos tributos pagos pela controlada. A realização fiscal desse crédito beneficiará todos os acionistas da Companhia nas datas da sua realização.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

16. Custos dos Serviços Prestados, Despesas Comerciais e Administrativas – Pro Forma

	2004				2003	
	Custos dos serviços prestados	Despesas comerciais	Despesas administrativas	Remuneração dos administradores	Total	Total
Com pessoal	31.110	-	6.963	372	38.445	26.989
Combustível e lubrificantes	102.545	-	-	-	102.545	71.454
Arrendamento de aeronaves	47.330	-	-	-	47.330	50.799
Arrendamento suplementar	24.233	-	-	-	24.233	23.840
Seguro de aeronaves	5.923	-	-	-	5.923	6.016
Material de manutenção e reparo	16.287	-	-	-	16.287	12.308
Prestação de serviços	11.383	-	2.102	-	13.485	10.614
Comerciais e publicidade	-	54.091	-	-	54.091	39.009
Tarifas de pouso e decolagem	13.640	-	-	-	13.640	11.191
Depreciação	4.285	-	241	-	4.526	2.230
Amortização	-	-	171	-	171	171
Outras despesas	5.143	-	5.062	-	10.205	9.018
	261.879	54.091	14.539	372	330.881	263.639

17. Despesas Financeiras Líquidas – Pro forma

	2004	2003
<u>Despesas financeiras:</u>		
Juros sobre empréstimos	(1.432)	(7.252)
Variações monetárias passivas	-	(184)
Variações cambiais passivas	(908)	(6.567)
Perdas com instrumentos financeiros derivativos	(1.957)	-
CPMF	(1.485)	(1.183)
Outros	(988)	(735)
	(6.770)	(15.921)
<u>Receitas financeiras:</u>		
Juros e ganhos em aplicações financeiras	3.429	171
Variações monetárias ativas	-	159
Variações cambiais ativas	2.329	5.746
Ganhos com instrumentos financeiros derivativos	1.046	-
Outros	825	11
	7.629	6.087
	859	(9.834)

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

18. Imposto de Renda e Contribuição Social – Pro forma

A provisão para imposto de renda e a contribuição social foi assim apurada:

Descrição	Imposto de renda e contribuição social	
	2004	2003
Lucro (Prejuízo) antes do IR e CS	103.070	(12.834)
Mais adições		
Provisões	3.233	-
Despesas indedutíveis	160	-
= Lucro tributável	106.463	(12.834)
Despesas do exercício		
Imposto de Renda - 15%	(15.969)	-
Imposto de Renda – Adicional – 10%	(10.641)	-
Contribuição Social - 9%	(9.582)	-
Provisão para IR e CS	(36.192)	-
Antecipações de imposto de renda e contribuição social	49.591	-
Imposto de renda e contribuição social a compensar	13.399	-

19. Compromissos

A GOL tem obrigações decorrentes da contratação de operações de arrendamento mercantil, sob a modalidade de “leasing operacional”, relativas a 18 aeronaves Boeing 737-700 e 4 aeronaves Boeing 737-800. Os valores correspondentes aos compromissos dos equipamentos arrendados não estão refletidos no balanço patrimonial, em razão de as operações contratadas não preverem a sua opção de compra. Os contratos têm prazo de até 84 meses e são atualizados com base na variação da cotação do dólar norte-americano. No primeiro trimestre de 2004, o custo dos contratos de arrendamento, reconhecido no resultado na rubrica “Custos dos serviços prestados”, totalizou R\$47.330 relativos ao arrendamento de aeronaves e motores e R\$ 24.233 relativos a arrendamento suplementar referentes à manutenção.

Em 31 de março de 2004, a Companhia tinha em aberto cartas de crédito no valor de R\$ 18.800 para garantir pagamentos dos contratos de “Leasing”. Cerca de R\$ 11.100 de recebíveis da Companhia foram dados em caução por estas linhas de crédito.

Os pagamentos futuros de arrendamentos com base nos contratos de *leasing* operacional são denominados em dólares norte-americanos e têm a seguinte composição por ano:

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

19. Compromissos – Continuação

	Aeronave		Outros		Total
2004	R\$	183.519	R\$	10.028	R\$ 193.547
2005		185.059		10.028	195.087
2006		185.908		10.028	195.936
2007		181.304		10.028	191.332
2008		107.579		9.419	116.998
Após 2008		66.690		8.409	75.099
Total	R\$	910.059	R\$	57.940	R\$ 967.999

A Companhia mantém contrato para o uso do sistema de reservas Open Sky que expira em 2005, podendo ser renovado à opção da Companhia. Os pagamentos futuros desse contrato dependem do número de passageiros transportados e o valor mínimo anual é de R\$264.

20. Instrumentos Financeiros

Em 31 de março de 2004 e 31 de dezembro de 2003, os principais ativos e passivos monetários estão relacionados a operações de arrendamento mercantil de aeronaves. As parcelas referentes a arrendamentos mercantis renegociados estão registradas no circulante e exigível longo prazo, respectivamente, pelos valores de R\$ 1.568 e R\$ 5.759, indexadas ao dólar norte-americano (R\$ 1.861 e R\$ 6.147 em 2003). Substancialmente, os valores de mercado dos demais instrumentos financeiros não divergem dos correspondentes valores contábeis.

Os instrumentos financeiros que sujeitam a GOL a risco de crédito são representados, principalmente, pelas disponibilidades, aplicações financeiras e contas a receber. A GOL mantém suas disponibilidades depositadas e as aplicações financeiras junto a instituições financeiras sólidas. A concentração do risco de crédito nas contas a receber está associada aos valores a receber das principais administradoras internacionais de cartão de crédito. O vencimento desses recebíveis é a curto prazo e, em sua maioria, são liquidados em 30 dias.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

20. Instrumentos Financeiros--Continuação

A exposição cambial da GOL em 31 de março de 2004 e 31 de dezembro de 2003 é demonstrada a seguir:

	2004	Pro Forma 2003
Ativo		
Aplicações financeiras	595	306
Depósitos em garantias de contratos de arrendamento	28.874	28.261
Despesas antecipadas de arrendamentos	9.348	9.085
Adiantamentos a fornecedores	1.471	1.529
	40.288	39.181
Passivo		
Fornecedores estrangeiros	(15.847)	(12.517)
Arrendamentos mercantis a pagar	(15.580)	(16.247)
Prêmios de seguro a pagar	(10.883)	(65)
	(42.310)	(28.829)
Ativo (Passivo) em R\$	(2.022)	10.352
Ativo (Passivo) em US\$	(695)	3.559

A exposição cambial relativa aos valores a pagar decorrentes de operações de arrendamento mercantil é gerenciada conjuntamente com as estratégias das operações comerciais. Os contratos de futuros de dólar são realizados junto à BM&F por meio de fundo de investimento exclusivo, que apresentava, em 31 de março de 2004, contratos em aberto no valor de R\$ 14.174. Os ajustes a valor de mercado estão incluídos nas variações dos valores das quotas, que no trimestre findo em 31 de março de 2004, apresentaram perdas de R\$ 1.957, contabilizadas em despesas financeiras.

A GOL está exposta aos efeitos das mudanças de preço e de disponibilidade de combustível. Para gerenciar estes riscos, a GOL utiliza *swaps de commodities*. Os preços do petróleo bruto são extremamente relacionados ao combustível, o que torna os derivativos do petróleo bruto efetivos na compensação dos preços de combustível de forma a fornecer alguma proteção a curto prazo, relativamente a um aumento elevado no preço médio do combustível.

No primeiro trimestre de 2004, foram auferidos ganhos no valor de R\$ 1.046 contabilizados como receita financeira.

Em 31 de março de 2004 a GOL não tem nenhum contrato de *swap de commodities* em aberto.

A compra de combustível é efetuada substancialmente de um só fornecedor.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

21. Benefícios a Funcionários

A Companhia não é instituidora ou patrocinadora de qualquer tipo de plano de pensão.

22. Cobertura de Seguros

A Administração mantém cobertura de seguros por montantes que considera necessário para fazer face aos eventuais sinistros, em vista da natureza de seus bens e dos riscos inerentes à sua atividade, observando os limites fixados nos contratos de arrendamento. Em 31 de março de 2004, a cobertura de seguros, por natureza, considerando-se a frota de aeronaves da GOL e em relação aos valores máximos indenizáveis, expressos em dólares norte-americanos monta a:

<u>Modalidade Aeronáutico</u>	<u>Cobertura US\$ mil</u>
Garantia – Casco	819.294
Responsabilidade civil por ocorrência/aeronave	600.000
Garantia – Casco/Guerra	819.294
Estoques	30.000

Por meio da Lei 10.605, de 18 de dezembro de 2002, o governo brasileiro assumiu o compromisso de complementar eventuais despesas de responsabilidades civis perante terceiros, provocadas por atos de guerra ou atentados terroristas, ocorridos no Brasil ou no exterior, pelos quais a GOL possa a vir a ser exigida, para os montantes que excederem o limite da apólice de seguros vigente em 10 de setembro de 2001, limitadas ao equivalente em reais a um bilhão de dólares norte-americanos.

23. Demonstrações do Fluxo de Caixa

Com o intuito de fornecer ao mercado informações adicionais para melhor compreensão das demonstrações financeiras, a Companhia apresenta a seguir as demonstrações dos fluxos de caixa dos períodos findos em 31 de março de 2004 e 2003.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

23. Demonstrações do Fluxo de Caixa – Continuação

	Controladora		Consolidado	
	31.03.2004	31.03.2003	31.03.2004	31.03.2003
Lucro (Prejuízo) do trimestre	67.942	-	67.942	(12.835)
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais:				
Depreciação	-	-	4.526	2.230
Amortização	-	-	171	171
Provisão para devedores duvidosos	-	-	(86)	(466)
Impostos diferidos	-	-	(1.064)	-
Variações nos ativos e passivos operacionais:				
Contas a receber	-	-	23.775	(8.880)
Estoques	-	-	1.829	1.178
Despesas antecipadas, tributos a recuperar e outros créditos e valores	-	-	(9.728)	(39.598)
Fornecedores	-	-	1.618	10.942
Depósitos para manutenção	-	-	(646)	3.212
Arrendamentos mercantis a pagar	-	-	(466)	(13.846)
Transportes a executar	-	-	(53.375)	(18.111)
Obrigações trabalhistas	-	-	16	2.562
Outras obrigações	-	-	(1.648)	24.043
Caixa líquido gerado (utilizado) nas atividades operacionais	-	-	32.864	(49.398)
Atividades de investimentos	(67.942)	-		
Depósitos em garantia contratos de arrendamento	-	-	33	(1.293)
Aquisição de imobilizado	-	-	(6.883)	(14.869)
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos	(67.942)	-	(6.850)	(16.162)
Atividades de financiamentos:				
Empréstimos	-	-	19.606	(10.486)
Aumento de capital	-	-	-	94.200
Obrigações com coligadas	-	-	(270)	(5.187)
Caixa líquido gerado nas atividades de financiamento	29.187	-	19.336	78.527
Acréscimo líquido de caixa	-	-	45.350	12.967
Disponibilidades no início do exercício	-	-	146.291	9.452
Disponibilidades no final do exercício	-	-	191.641	22.419
Transações que não afetam o caixa	29.187		29.187	

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

24. “EBITDA” ou “LAJIDA” e “EBITDAR” ou “LAJIDAR”

A Companhia utiliza o EBITDA ou LAJIDA (Lucro operacional antes dos juros e dos impostos, e depreciações e amortizações) e o EBITDAR ou LAJIDAR (Lucro operacional antes dos juros, impostos, depreciações e amortizações somado ao valor dos custos operacionais com arrendamento mercantil de aeronaves e com arrendamento suplementar de aeronaves) como indicadores para medição de seu desempenho econômico.

O EBITDA e o EBITAR não são medidas aceitas pelas normas contábeis. A Companhia utiliza o EBITDA e o EBITDAR por serem medidas estatísticas financeiras padrão, amplamente utilizadas no setor de aviação civil. A Companhia acredita que estes são indicadores financeiros úteis para indicar o seu desempenho, bem como para compará-lo com outras companhias aéreas.

O EBITDA e o EBITDAR não devem ser analisados isoladamente, em substituição ao lucro operacional e ao lucro líquido, determinados conforme as disposições da Lei das Sociedade por ações. A tabela a seguir representa o cálculo efetuado para determinar o EBITDA e o EBITDAR nos períodos especificados:

	31.03.2004	31.03.2003
Lucro (prejuízo) do trimestre	67.942	(12.834)
Imposto de renda e contribuição social	35.128	-
Despesas (receitas) financeiras, líquidas	(859)	9.834
Depreciação e amortização	4.697	2.401
EBITDA	106.908	(599)
Custos com arrendamento mercantil de aeronaves	47.330	50.799
Custos com arrendamento suplementar	24.233	23.840
EBITDAR	178.471	74.040

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

25. Eventos Subseqüentes

Em abril de 2004 a Companhia obteve aprovação do DAC para aumentar sua frota de aeronaves para 25 aeronaves e para atender mais quatro novos destinos.

Em 17 de maio de 2004 a Companhia assinou novos contratos de *leasing* operacional por 2 anos e espera receber, no segundo semestre de 2004, 3 aeronaves Boeing 737-300 e as 2 aeronaves restantes no final de 2004. As aeronaves adicionais serão utilizadas para atender às necessidades de curto prazo. O valor adicional dos pagamentos anuais de arrendamento dos 5 novos contratos é de, aproximadamente, 4 milhões de dólares para o ano de 2004 e 7 milhões de dólares para 2005.

Em 17 maio de 2004 a Companhia assinou um contrato com a Boeing Company firmando pedido de compra de mais 15 aeronaves 737-800 *Next Generation*, juntamente com opções de compra de mais 28 aeronaves 737-800 *Next Generation*. Os pedidos de compra de aeronaves, no valor aproximado de 861 milhões de dólares, têm entregas previstas para ocorrer entre 2007 e 2009, e as opções de compra são exercíveis para entregas no período entre 2005 e 2010. A Companhia espera fazer os pagamentos iniciais de aquisição dessas aeronaves, utilizando recursos provenientes das operações e de empréstimos contratados por meio de linhas de crédito de curto prazo e financiamento junto ao fornecedor.

Em 24 de maio de 2004 a Companhia constituiu uma subsidiária no Reino Unido denominada GOL Finance LLP criada com o principal objetivo de facilitar a realização de transações financeiras no exterior, incluindo aquelas relacionadas à aquisição ou *leasing* de aeronaves. O capital inicial subscrito e integralizado em dinheiro é de aproximadamente 7 milhões de dólares norte-americanos.

Em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25 de maio de 2004 os acionistas aprovaram o desdobramento das ações ordinárias e preferenciais na proporção de 2,8 (dois inteiros e oito décimos) de ações de cada espécie para cada ação existente. Como resultado, o total de ações passou de 60.283.301 em 31 de março de 2004 para 168.793.243, com os mesmos direitos e vantagens a elas atribuídos pelo Estatuto Social. O desdobramento das ações será feito sem alteração do capital social e as novas ações criadas em função do desdobramento serão creditadas aos acionistas na proporção das ações inscritas nos registros de ações. Adicionalmente, foi aprovada, a alteração das características das ações ordinárias, as quais passarão a ser conversíveis em ações preferenciais a qualquer tempo, à razão de 1 (uma) ação ordinária para 1 (uma) ação preferencial, desde que integralizadas e observado o limite legal.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS PRO FORMA
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 1º de janeiro a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

25. Eventos Subseqüentes - Continuação

O lucro por ação pro forma recalculado para demonstrar o efeito do desdobramento ocorrido em 25 de maio de 2004 é como segue:

	31.03.04	31.03.03	31.12.03
Lucro (prejuízo) líquido do exercício (período) em R\$	67.942.068	(12.834.542)	113.043.529
Quantidade de ações antes do desdobramento	60.283.301	60.283.301	60.283.301
Lucro por ação antes do desdobramento	1,13	(0,21)	1,87
Novas ações emitidas em decorrência do desdobramento	108.509.942	108.509.942	108.509.942
Total de ações após o desdobramento	168.793.243	168.793.243	168.793.243
Lucro (prejuízo) por ação pro forma em R\$	0,40	(0,08)	0,67

Os acionistas deliberaram também, a alteração no Estatuto Social para que, dentro do limite de capital autorizado e de acordo com plano aprovado pela assembleia geral, possam ser outorgadas opções de compra de ações a seus administradores ou empregados ou a pessoas naturais que prestem serviços à Companhia ou à sociedade sob seu controle.

Na mesma data o Conselho da Administração autorizou o aumento do capital da Companhia dentro do limite do capital autorizado, mediante a emissão para subscrição pública de até 22.000.000 ações preferenciais, todas nominativas e sem valor nominal.

Em Assembleia Geral Extraordinária, também realizada em 25 de maio de 2004, os acionistas aprovaram um plano executivo de opção de compra de ações direcionado aos executivos seniores, diretores e demais administradores. Ainda em 25 de maio de 2004, o Conselho de Administração aprovou a emissão de 937.412 opções de compra de ações preferenciais ao preço de R\$3,04 por ação, que poderão ser exercidas parceladamente, a partir de 25 de outubro de 2004. Após se tornar exercível, o titular de cada opção poderá exercê-la durante um período de 24 meses.

Informações Trimestrais

GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

31 de março de 2004

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS

31 de março de 2004

Índice

Relatório de Revisão Especial	DFC - 31
Informações Trimestrais	
Balancos Patrimoniais	DFC - 32
Demonstrações do Resultado.....	DFC - 34
Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido	DFC - 35
Demonstrações das Origens e Aplicações de Recursos	DFC - 36
Notas Explicativas às Demonstrações Financeiras	DFC - 37

RELATÓRIO DE REVISÃO ESPECIAL

Aos Administradores e Acionistas da
GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

1. Efetuamos uma revisão especial das Informações Trimestrais - ITR da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e sua controlada Gol Transportes Aéreos S.A., referentes ao período de 12 a 31 de março de 2004, compreendendo os balanços patrimoniais da controladora e consolidado e as respectivas demonstrações do resultado, o relatório de desempenho e as informações relevantes, elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.
2. Nossa revisão foi efetuada de acordo com as normas específicas estabelecidas pelo IBRACON - Instituto dos Auditores Independentes do Brasil, em conjunto com o Conselho Federal de Contabilidade, e consistiu, principalmente, de: (a) indagação e discussão com os administradores responsáveis pelas áreas contábil, financeira e operacional da Companhia, quanto aos principais critérios adotados na elaboração das Informações Trimestrais; e (b) revisão das informações e dos eventos subsequentes que tenham ou possam vir a ter efeitos relevantes sobre a situação financeira e as operações da Companhia.
3. Baseados em nossa revisão especial, não temos conhecimento de nenhuma modificação relevante que deva ser feita nas Informações Trimestrais acima referidas, para que as mesmas estejam de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, aplicadas de forma condizente com as normas expedidas pela Comissão de Valores Mobiliários, especificamente aplicáveis à elaboração das Informações Trimestrais.

São Paulo, 7 de maio de 2004, com exceção da Nota 24, cuja data é 25 de maio de 2004.

ERNST & YOUNG
Auditores Independentes S.S.
CRC 2SP015199/O-1

Adilson Birolli Gonzalez
CRC 1SP077599/O-6 – RT

Maria Helena Pettersson
CRC 1SP119891/O-0

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**BALANÇOS PATRIMONIAIS (NÃO AUDITADOS)**

31 de março de 2004

(Em milhares de reais)

	Controladora	Consolidado
ATIVO		
Circulante		
Disponibilidades	-	191.641
Contas a receber	-	220.561
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	-	(3.673)
Impostos a compensar	-	18.787
Impostos diferidos	-	5.837
Estoques	-	13.407
Despesas antecipadas	-	26.546
Outros créditos e valores	-	2.826
Total do ativo circulante	-	475.932
Realizável a longo prazo		
Depósitos em garantia	-	28.874
Impostos diferidos	-	28.606
Outros créditos	-	1.260
Total do realizável a longo prazo	-	58.740
Permanente		
Investimentos	318.606	630
Imobilizado	-	69.542
Diferido	-	1.222
Total do permanente	318.606	71.394
Total do ativo	318.606	606.066

	Controladora	Consolidado
PASSIVO		
Circulante		
Empréstimos e financiamentos	-	58.512
Fornecedores	-	50.223
Arrendamentos mercantis a pagar	-	10.021
Obrigações trabalhistas	-	34.975
Impostos e contribuições a recolher	-	20.268
Seguros a pagar	-	10.883
Taxas e tarifas aeroportuárias a recolher	-	9.102
Transportes a executar	-	70.018
Outras obrigações	-	5.801
Total do passivo circulante	-	269.803
Exigível a longo prazo		
Arrendamentos mercantis a pagar	-	5.759
Provisão para contingências	-	11.785
Outros	-	113
Total do exigível a longo prazo	-	17.657
Patrimônio líquido		
Capital social	223.119	223.119
Reservas de capital	89.556	89.556
Lucros acumulados	5.931	5.931
Total do patrimônio líquido	318.606	318.606
Total do passivo	318.606	606.066

As notas explicativas são parte integrante das Informações Trimestrais - ITR.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.
DEMONSTRAÇÕES DO RESULTADO (NÃO AUDITADAS)
 Período de 12 a 31 de março de 2004
 (Em milhares de reais, exceto o lucro por ação)

	Controladora	Consolidado
Receita operacional bruta		
Transporte de passageiros	-	132.506
Transporte de cargas	-	3.964
Outras	-	1.706
		138.176
Impostos e contribuições	-	(11.615)
Receita operacional líquida	-	126.561
Custo dos serviços prestados	-	(92.271)
Lucro bruto	-	34.290
Despesas operacionais		
Despesas comerciais	-	(19.166)
Despesas administrativas	-	(6.071)
Despesas financeiras líquidas	-	(778)
	-	(26.015)
Participação em controlada		
Resultado de equivalência patrimonial	5.931	-
Lucro operacional	5.931	8.275
Imposto de renda e contribuição social correntes	-	(3.162)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	-	818
	-	(2.344)
Lucro líquido do período	5.931	5.931
Lucro por ação (R\$)	0,10	0,10

As notas explicativas são parte integrante das Informações Trimestrais - ITR.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

DEMONSTRAÇÕES DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO (NÃO AUDITADA)

Período de 12 a 31 de março de 2004

(Em milhares de reais)

	Reserva de capital			Lucros acumulados	Total
	Capital social	Ágio na conferência de ações	Reserva especial de ágio de controlada		
Integralização de capital	0,1	-	-	-	0,1
Aumento de capital	223.119	-	-	-	223.119
Constituição de reserva de capital	-	60.369	-	-	60.369
Constituição de reserva especial de ágio	-	-	29.187	-	29.187
Lucro líquido do período	-	-	-	5.931	5.931
Saldos em 31 de março de 2004	223.119	60.369	29.187	5.931	318.606

As notas explicativas são parte integrante das Informações Trimestrais - ITR.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

DEMONSTRAÇÕES DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS (NÃO AUDITADAS)

Período de 12 a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

	<u>Controladora</u>	<u>Consolidado</u>
ORIGENS DE RECURSOS		
Das operações:		
Lucro líquido do período	5.931	5.931
Depreciações e amortizações	-	1.598
Impostos diferidos	-	(818)
	<u>5.931</u>	<u>6.711</u>
Dos acionistas:		
Reserva especial de ágio	89.556	89.556
Aumento de capital	223.119	223.119
	<u>312.675</u>	<u>312.675</u>
De terceiros:		
Aumento do exigível a longo prazo	-	17.657
	<u>-</u>	<u>17.657</u>
Total das origens	<u>318.606</u>	<u>337.043</u>
APLICAÇÕES DE RECURSOS		
Integralização de capital com ações de controlada	318.606	630
Aquisição de bens do imobilizado	-	71.083
Aquisição de bens do diferido	-	1.279
Aplicações no realizável a longo prazo	-	57.922
Total das aplicações	<u>318.606</u>	<u>130.914</u>
Aumento do capital circulante líquido	<u>-</u>	<u>206.129</u>
Variação do capital circulante líquido		
Ativo circulante:		
No final do mês	-	475.932
No início do mês	-	-
	<u>-</u>	<u>475.932</u>
Passivo circulante:		
No final do mês	-	269.803
No início do mês	-	-
	<u>-</u>	<u>269.803</u>
Aumento do capital circulante líquido	<u>-</u>	<u>206.129</u>

As notas explicativas são parte integrante das Informações Trimestrais - ITR.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS (NÃO AUDITADAS)

Período de 12 a 31 de março de 2004

(Em milhares de reais)

1. Contexto Operacional

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Companhia ou GLAI) foi constituída em 12 de março de 2004, tendo como acionistas as empresas do Grupo Áurea: Aeropar Participações S.A., que subscreveu 80 ações ordinárias e a Comporte Participações S.A. que subscreveu 20 ações preferenciais representativas do capital social integralizado naquela data de R\$0,1 (cem reais).

A Assembléia Geral Extraordinária, de 29 de março de 2004, aprovou o aumento de capital por meio de subscrição de ações. As ações subscritas foram integralizadas mediante a conferência à Companhia de 41.499.995 ações ordinárias, 10.375.000 ações preferenciais Classe A e 8.408.206 ações preferenciais Classe B, todas de emissão da Gol Transportes Aéreos S.A. (GOL). Em 31 de março de 2004, o capital subscrito e totalmente integralizado era de R\$ 223.119, dividido em 60.283.301 ações, sendo 39.088.749 ações ordinárias e 21.194.552 ações preferenciais.

A tabela abaixo demonstra a participação acionária e os percentuais de ações ordinárias e preferenciais em 31 de março de 2004:

	Ordinárias	Preferenciais	Total
Aeropar Participações S.A.	100,00%	53,07%	83%
Comporte Participações S.A.	-	11,38%	4%
BSSF Air Holdings LLC	-	35,55%	13%
	100,00%	100,00%	100%

Áurea Administrações e Participações S.A. e Comporte Participações S.A. são empresas controladas pelos membros do Conselho de Administração da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. A Aeropar Participações S.A. é uma empresa subsidiária da Áurea Administrações e Participações S.A.

BSSF Air Holdings LLC é uma sociedade controlada por AIG Brazil Special Situations Fund, L.P. e AIG Brazil Special Situations Parallel Fund, C.V., os quais são fundos administrados pelo grupo AIG.

A controlada GOL, constituída em 1º de agosto de 2000, tem como objeto social principal o transporte aéreo regular de passageiros, carga e mala postal no território nacional, sob o regime de concessão conforme autorização do Departamento de Aviação Civil - DAC, do Ministério da Aeronáutica, por meio da Portaria nº 1109/DGAC de 18 de agosto de 2000.

A GOL iniciou suas atividades operacionais regulares em 15 de janeiro de 2001 e, em 31 de março de 2004, a sua frota era composta por 22 aeronaves, sendo 18 Boeing 737-700 e 4 Boeing 737-800 de última geração tecnológica, operando em 28 aeroportos.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS

(NÃO AUDITADAS) – Continuação

Período de 12 a 31 de março de 2004

(Em milhares de reais)

2. Base de Preparação e Apresentação das Informações Trimestrais

As informações trimestrais da Companhia, bem como as informações trimestrais consolidadas da Companhia e sua controlada, foram elaboradas com observância das práticas contábeis adotadas no Brasil, e disposições contidas na legislação societária brasileira, no Plano de Contas elaborado pelo Departamento de Aviação Civil – DAC e nas normas complementares da Comissão de Valores Mobiliários – CVM.

As principais práticas contábeis e os critérios de consolidação adotados pela Companhia estão descritos a seguir:

a) Apuração do resultado

As receitas e despesas são apropriadas obedecendo ao regime de competência. As receitas de transporte de passageiros são reconhecidas quando da efetiva prestação dos serviços. As reservas vendidas e correspondentes aos transportes a executar são demonstradas no passivo circulante, tendo como prazo de utilização o período de um ano. As receitas de transporte de cargas são reconhecidas quando o transporte é executado. As outras receitas são representadas por serviços de *charter*, taxas de alterações de reservas de vôos e outros serviços, as quais são reconhecidas quando os serviços são prestados.

b) Disponibilidades

As aplicações financeiras são demonstradas pelo valor aplicado, acrescido das remunerações contratadas e reconhecidas proporcionalmente até a data do balanço.

c) Provisão para créditos de liquidação duvidosa

A provisão para créditos de liquidação duvidosa é constituída em montante suficiente para cobrir eventuais perdas nas contas a receber.

d) Estoques

Os estoques, compostos por peças e materiais a serem utilizados na execução dos serviços de manutenção, estão apresentados ao seu custo de aquisição, não superando o valor de reposição, e são reduzidos por provisões para obsolescência quando aplicável.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS

(NÃO AUDITADAS) – Continuação

Período de 12 a 31 de março de 2004

(Em milhares de reais)

2. Base de Preparação e Apresentação das Informações Trimestrais – Continuação

e) Depósitos em garantia de contratos de arrendamento

Estão atualizados até a data do balanço com base na variação cambial do dólar norte-americano.

f) Investimentos

O investimento na controlada é avaliado pelo método da equivalência patrimonial, com base no balanço da controlada levantado na mesma data.

g) Imobilizado

O imobilizado é registrado pelo custo de aquisição, deduzido das respectivas depreciações acumuladas, calculadas pelo método linear às taxas que levam em consideração a vida útil-econômica estimada dos bens. As benfeitorias em bens de terceiros são depreciadas com base no prazo dos contratos de aluguel. A recuperação dos ativos imobilizados por meio das operações futuras é acompanhada.

Consta também do imobilizado o estoque de peças rotáveis, registrado pelo custo de aquisição e depreciado, levando-se em conta a vida útil das principais categorias de bens.

h) Diferido

O diferido é composto por gastos pré-operacionais, amortizáveis no prazo de 5 anos a partir do início das operações.

i) Fornecedores no exterior e obrigações em moeda estrangeira

São atualizados à taxa de câmbio vigente na data do balanço.

j) Empréstimos e financiamentos

Os empréstimos estão atualizados pelas variações monetárias incorridas até a data do balanço e os juros respectivos estão provisionados.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS

(NÃO AUDITADAS) – Continuação

Período de 12 a 31 de março de 2004

(Em milhares de reais)

2. Base de Preparação e Apresentação das Informações Trimestrais – Continuação

k) Arrendamento mercantil

As parcelas contratuais mensais dos contratos de *leasing* operacional são apropriadas ao resultado pelo regime de competência.

l) Manutenção e reparos

Os custos com manutenções corretivas e com reparos de equipamento de vôo são contabilizados ao resultado quando incorridos, e as revisões preventivas têm seus custos alocados ao resultado em função das horas voadas.

m) Receitas (despesas) financeiras

As receitas financeiras representam os juros auferidos, ganhos de variação cambial, ganhos de investimentos financeiros e com instrumentos financeiros derivativos. As despesas financeiras incluem as despesas com juros sobre empréstimos e perdas cambiais, além das perdas com instrumentos financeiros derivativos.

n) Imposto de renda e contribuição social

A provisão para imposto de renda é calculada à alíquota de 15% mais adicional de 10% sobre o lucro tributável que exceder R\$240 e a contribuição social é constituída à alíquota de 9% sobre o lucro antes do imposto de renda, ajustadas nos termos da legislação fiscal vigente, inclusive pela compensação de prejuízos fiscais e base negativa, limitada a 30% do lucro tributável.

O imposto de renda e a contribuição social diferidos estão registrados no realizável a longo prazo, em função das diferenças temporárias consideradas quando da apuração desses impostos.

o) Instrumentos financeiros

A Companhia utiliza instrumentos financeiros para minimizar os riscos de flutuação de moedas e a volatilidade dos preços dos combustíveis. Os contratos são registrados com base no valor de mercado e os ganhos e perdas registrados como despesas financeiras.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS

(NÃO AUDITADAS) – Continuação

Período de 12 a 31 de março de 2004

(Em milhares de reais)

2. Base de Preparação e Apresentação das Informações Trimestrais – Continuação

p) Uso de estimativas

A preparação das demonstrações financeiras de acordo com as práticas contábeis requer que a Administração faça estimativas e suposições que afetam os valores apresentados nas demonstrações financeiras e nas notas explicativas às demonstrações financeiras. Os resultados finais podem divergir dessas estimativas.

q) Consolidação

O processo de consolidação das contas patrimoniais e do resultado soma horizontalmente os saldos das contas de ativo, passivo, receitas e despesas, segundo a sua natureza, complementado pela eliminação das participação da controladora no capital, reserva e resultado acumulado da controlada.

r) Lucro por ação

O lucro por ação é calculado com base no número de ações em circulação na data do balanço.

3. Disponibilidades

Caixa e Bancos	8.121
Aplicações financeiras em moeda nacional	
Fundos de Investimento Financeiro	29.156
Certificados de Depósito Bancário	153.769
	182.925
Aplicações financeiras em moeda estrangeira	
Certificados de Depósito Bancário	595
	191.641

As aplicações financeiras (CDB e Fundos de Investimento) têm remuneração média líquida de impostos de aproximadamente 1,22% a.m. com base na variação do CDI e podem ser resgatadas a qualquer tempo sem prejuízo da renda reconhecida.

4. Contas a Receber

Cartões de crédito	179.658
Correntistas - cargas e passagens	3.294
Agências de turismo	36.810
Outras	799
	220.561

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 12 a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

5. Estoques

Material de consumo	5.045
Material em poder de terceiros	7.675
Importações em andamento	30
Adiantamentos a fornecedores	657
	<hr/>
	13.407

6. Depósitos em Garantia

Depósitos em garantia de arrendamentos	18.588
Depósitos para pagamento de revisões	10.286
	<hr/>
	28.874

Os depósitos em garantia de arrendamento são denominados em dólares norte-americanos e são constituídos por depósitos efetuados junto à Boeing Capital Services Corporation - USA, GE Capital Aviation Services, Inc. e Boullion Aviation Services, Inc. em garantia do pagamento de parcelas dos contratos de arrendamento.

Os depósitos para pagamento de revisões programadas de aeronaves são denominados em dólares norte-americanos e referem-se a valores pagos antecipadamente em 2001 e relativos a revisões preventivas a ocorrer, estando depositados em contas específicas em nome das empresas de arrendamento mercantil.

7. Impostos Diferidos e a Compensar, Curto e Longo Prazo

Impostos a compensar – curto prazo

Antecipações de IRPJ e CSSL	13.399
Créditos de PIS e Cofins	3.580
Outros	1.808
Total	<hr/>
	18.787

Impostos diferidos

Créditos fiscais resultantes de incorporação	29.187
Impostos de renda e contribuição social diferidos sobre diferenças temporárias	5.256
Total	<hr/>
	34.443

Curto prazo	5.837
Longo prazo	<hr/>
	28.606

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS

(NÃO AUDITADAS) – Continuação

Período de 12 a 31 de março de 2004

(Em milhares de reais)

7. Impostos Diferidos e a Compensar, Curto e Longo Prazo – Continuação

Em 29 de março de 2004, a controlada GOL Transportes Aéreos S.A. incorporou a BSSF II Holding Ltda., absorvendo o seu acervo líquido representado por um ágio de R\$85.845. Em consequência desta incorporação, a GOL sucedeu a BSSF II Holdings Ltda. no direito de amortizar, para fins fiscais, o ágio decorrente da expectativa de lucros futuros acima descrito. A amortização deste ágio no prazo de cinco anos resultará em um benefício fiscal para a GOL, correspondente a 34% do valor do ágio que se encontra refletido nas informações trimestrais como impostos diferidos em contrapartida da reserva especial de ágio no patrimônio líquido no valor de R\$29.187.

Os registros contábeis do processo de reestruturação societária da controlada, mantidos para fins societários e fiscais, apresentam contas específicas relacionadas com o ágio e a provisão para integridade do patrimônio líquido, bem como apresenta tratamentos distintos quanto à amortização do ágio, reversão da provisão e classificação do crédito fiscal incorporado.

A fim de adequar a apresentação das demonstrações financeiras à essência econômica da transação, o valor do ágio de R\$85.845 deduzido da provisão para integridade do patrimônio líquido de R\$56.658, que em sua essência representa o valor de crédito fiscal futuro de R\$29.187, foi classificado no balanço patrimonial consolidado como impostos diferidos. Os créditos fiscais correspondentes às parcelas amortizáveis de curto prazo foram classificados nas demonstrações financeiras no ativo circulante.

As projeções de resultados da controlada GOL, derivadas do seu plano de negócios, devidamente aprovados pelos órgãos de sua Administração, demonstram que o ágio amortizado gera economia fiscal e que o crédito é realizável.

8. Investimentos em Controlada

Em decorrência da integralização de capital mediante conferência de ações com base no balanço da controlada, levantado em 29 de fevereiro de 2004, a Companhia passou a deter 100% do capital social da GOL Transportes Aéreos S.A., com exceção de 5 ações ordinárias e 3 ações preferenciais Classe B, as quais são detidas pelos membros do Conselho de Administração da GOL Transportes Aéreos S.A. para fins de elegibilidade.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 12 a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

8. Investimentos em Controlada – Continuação

As informações relevantes sobre a controlada são apresentadas a seguir:

Investida	Participação societária		Capital social	Patrimônio líquido	Resultado líquido do período de 1º a 31 de março de 2004	Resultado da equivalência patrimonial
	Quantidade total de ações possuídas	%				
GOL Transportes Aéreos S.A.	60.283.201	100	135.700	318.606	5.931	5.931

9. Imobilizado

	Taxa de depreciação	Custo	Depreciação acumulada	Valor Líquido
Equipamentos de vôo				
Peças de conjuntos de reposição	20%	79.749	(23.752)	55.997
Equipamentos de aeronaves	20%	740	(27)	713
Equipamentos de segurança	20%	20	(2)	18
Ferramentas	10%	352	(80)	272
		80.861	(23.861)	57.000
Imobilizado de uso				
Veículos	20%	1.254	(271)	983
Máquinas e equipamentos	10%	938	(154)	784
Móveis e utensílios	10%	2.317	(313)	2.004
Computadores e periféricos	20%	3.777	(1.113)	2.664
Equipamentos de comunicação	10%	569	(80)	489
Instalações	10%	264	(45)	219
Marcas e patentes	-	17	-	17
Benfeitorias em propriedades de terceiros	4%	341	(16)	325
Direitos de uso de <i>software</i>	20%	4.686	(1.272)	3.414
Obras em andamento	-	1.643	-	1.643
		15.806	(3.264)	12.542
		96.667	(27.125)	69.542

10. Fornecedores

A GOL tem contrato de mútuo com a Petrobrás – Petróleo Brasileiro S.A. referente ao fornecimento de combustível, com vencimento para 30 de abril de 2004, cujo saldo é de R\$ 15.230 em 31 de março de 2004, contabilizado pelo preço de compra histórico e atualizado pelo IPC.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS

(NÃO AUDITADAS) – Continuação

Período de 12 a 31 de março de 2004

(Em milhares de reais)

11. Empréstimos e Financiamentos

Contrato	Taxas	Garantias	Saldo
Empréstimos - capital de giro			
Banco Safra	CDI + 0,15 a.m.	Recebíveis de Redecard/Amex	43.633
Banco Bradesco	104% do CDI	Recebíveis de crédito Visa	6.020
Unibanco	CDI + 0,610% a..m.	Penhor de duplicatas	4.040
Banco do Brasil	108% CDI	Nota Promissória	4.819
			58.512

Em 31 de março de 2004 a Companhia possuía quatro contas garantidas de crédito rotativo, sendo as contas com o Banco Safra e Bradesco garantidas por recebíveis de cartão de crédito e com um limite total de R\$123.000. A conta com o Unibanco é garantida por penhor de duplicatas com limite de R\$7.000 e a conta com o Banco do Brasil é garantida somente por notas promissórias permitindo empréstimos de até R\$20.000.

12. Arrendamentos Mercantis a Pagar

Parcelas de arrendamentos mercantis a pagar	8.453
Parcelas de arrendamentos mercantis renegociadas	7.327
Total	15.780
Circulante	(10.021)
Exigível a longo prazo	5.759

As parcelas de arrendamento mercantil a pagar referem-se a valores apropriados no período e a serem pagos em períodos subsequentes.

As parcelas de arrendamento mercantis renegociadas referem-se a valores devidos em 2002 e que foram renegociados em função das altas flutuações cambiais no período para pagamento em parcelas mensais até 2008, indexadas ao dólar norte-americano.

13. Provisão para Contingências

Provisão para contingências trabalhistas	205
Provisão para contingências cíveis	680
Provisão para contingências tributárias	7.700
Outras contingências	3.200
	11.785

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 12 a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

13. Provisão para Contingências – Continuação

A provisão para contingências tributárias refere-se, principalmente, à contestação pela GOL da cobrança de PIS e COFINS sobre receitas financeiras.

A provisão para contingências trabalhistas corresponde a perdas estimadas com base em análise individual de, aproximadamente, 61 processos de reclamações trabalhistas, principalmente relacionados a horas extras.

A provisão para contingências cíveis corresponde a perdas estimadas relativas a aproximadamente 476 processos por perdas e danos, principalmente relacionados com atrasos de vôos e extravio de bagagens.

A Companhia está discutindo judicialmente a incidência de ICMS nas importações das aeronaves e motores arrendados. A Companhia obteve liminar suspendendo a exigibilidade do tributo nas aeronaves e motores arrendados sob a modalidade de *leasing* operacional. Amparada na opinião dos seus consultores externos, a Administração entende que o ICMS não se aplica nas importações de aeronaves e motores arrendados na modalidade de *leasing* operacional e, desta forma, a Companhia não recolheu e não provisionou este ICMS.

14. Transações com Partes Relacionadas

A GOL Transportes Aéreos S.A. mantém acordos operacionais com empresas ligadas. As transações são efetuadas em condições, preços e prazos de mercado.

	Natureza das transações	Saldos a Receber (pagar)	Receitas (Despesas)
<u>Fornecedores</u>			
Serviços Gráficos Ltda.	Serviço prestado	-	(9)
Breda Transportes e Serviços S.A.	Serviço prestado	(28)	(20)
Expresso União Ltda.	Serviço prestado	-	(15)
<u>Clientes</u>			
Viação Piracicabana Ltda.	Prestação de serviços	1	1
Executiva Transp. Urbanos Ltda.	Prestação de serviços	1	1
Expresso União Ltda.	Prestação de serviços	1	1
<u>Contrato de aluguel</u>			
Áurea Administração e Participações S.A.	Aluguel	-	(25)

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS

(NÃO AUDITADAS) – Continuação

Período de 12 a 31 de março de 2004

(Em milhares de reais)

14. Transações com Partes Relacionadas – Continuação

A GOL mantém contrato com a empresa Expresso União Ltda. controlada pela Áurea Administração de Participações S.A., para transporte de passageiros e bagagens entre aeroportos e transporte de funcionários, pactuados em condições usuais de mercado. O total do pagamento efetuado em março de 2004 foi de R\$ 15.

A GOL é locatária do imóvel sito à Rua Tamoios, 246 em São Paulo – SP, pertencente à parte relacionada cujo contrato tem vencimento em 31 de março de 2008 e cláusula de reajuste anual com base no IGP/M.

De acordo com os termos do acordo de acionistas, cinco membros do Conselho de Administração da empresa foram indicados e eleitos pela Aeropar Participações S.A. e três membros foram indicados e eleitos pela BSSF Air Holdings LLC.

15. Patrimônio Líquido

a) Capital Social

- Conforme descrito na Nota 1, em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 29 de março de 2004 os acionistas decidiram aumentar o capital social mediante conferência à Companhia da totalidade das ações da Gol Transportes Aéreos S.A. por eles detidas, representadas por 60.283.301 ações, sendo 21.194.552 ações preferenciais e 39.088.749 ordinárias, passando o capital social de R\$0,1 para R\$223.119.
- As ações preferenciais não terão direito a voto, exceto quanto à ocorrência de fatos específicos permitidos pela legislação brasileira. Essas ações tem como preferência: prioridade no reembolso do capital, sem prêmio e direito de serem incluídas na oferta pública em decorrência de alienação de controle, ao mesmo preço pago por ação do bloco de controle, assegurado o dividendo pelo menos igual ao das ações ordinárias.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS (NÃO AUDITADAS) – Continuação Período de 12 a 31 de março de 2004 (Em milhares de reais)

15. Patrimônio Líquido – Continuação

a) Capital Social – Continuação

- O capital social autorizado em 31 de março de 2004 é de R\$1.000.000. Dentro do limite autorizado, poderá a Companhia, mediante deliberação do Conselho de Administração, aumentar o capital social independentemente de reforma estatutária, mediante a emissão de ações, sem guardar proporção entre as diferentes espécies de ações. O Conselho de Administração fixará as condições da emissão, inclusive preço e prazo de integralização. A critério do Conselho de Administração, poderá ser excluído o direito de preferência, ou ser reduzido o prazo para seu exercício, na emissão de ações preferenciais, cuja colocação seja feita mediante venda em bolsa de valores ou por subscrição pública, ou ainda mediante permuta por ações, em oferta pública de aquisição de controle, nos termos estabelecidos em lei. É vedada a emissão de partes beneficiárias nos termos do estatuto social de Companhia.

b) Dividendos

- De acordo com o Estatuto Social da Companhia, é garantido aos acionistas dividendo mínimo obrigatório de 25% do lucro do exercício calculado nos termos da Lei das Sociedades por Ações.

c) Ágio na Conferência de Ações

- A reserva de ágio apurada na conferência das ações beneficiará indistintamente todos os acionistas.

d) Reserva especial de ágio de controlada

- Conforme descrito na Nota 7, em 29 de março de 2004, a controlada Gol Transportes Aéreos S.A. constituiu reserva especial de ágio, no valor de R\$29.187, pelo valor do benefício fiscal decorrente da amortização de ágio apurado pela BSSF II Holdings Ltda. absorvido na incorporação dessa empresa. A reserva especial de ágio poderá ser capitalizada ao final de cada exercício social, em favor da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A., na medida em que o benefício fiscal tenha sido realizado mediante uma efetiva diminuição dos tributos pagos pela controlada. A realização fiscal desse crédito beneficiará todos os acionistas da Companhia nas datas da sua realização.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 12 a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

16. Custos dos Serviços Prestados, Despesas Comerciais e Administrativas

	Custos dos serviços prestados	Despesas comerciais	Despesas administrativas	Remuneração dos administradores	Total
Com pessoal	10.327	-	3.033	134	13.494
Combustível e lubrificantes	41.356	-	-	-	41.356
Arrendamento de aeronaves	15.597	-	-	-	15.597
Arrendamento suplementar	8.232	-	-	-	8.232
Seguro de aeronaves	2.015	-	-	-	2.015
Material de manutenção e Reparo	2.313	-	-	-	2.313
Prestação de serviços	4.091	-	1.579	-	5.670
Comerciais e publicidade	-	19.166	-	-	19.166
Tarifas de pouso e decolagem	4.741	-	-	-	4.741
Depreciação	1.459	-	82	-	1.541
Amortização	-	-	57	-	57
Outras despesas	2.140	-	1.186	-	3.326
	92.271	19.166	5.937	134	117.508

17. Despesas Financeiras Líquidas

Despesas financeiras:

Juros sobre empréstimos	(917)
Variações cambiais passivas	(150)
Perdas com instrumentos financeiros derivativos	(1.403)
CPMF	(530)
Outros	(295)
	(3.295)

Receitas financeiras:

Juros e ganhos em aplicações financeiras	1.594
Variações cambiais ativas	660
Ganhos com instrumentos financeiros derivativos	245
Outros	18
	2.517
	(778)

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 12 a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

18. Imposto de Renda e Contribuição Social

A provisão para imposto de renda e contribuição social foi assim apurada:

Descrição	Imposto de renda e contribuição social
Lucro (Prejuízo) antes do IR e CS	8.275
Mais adições	
Despesas indedutíveis	1.027
= Lucro tributável	9.302
Despesas do exercício	
Imposto de Renda – 15%	(1.396)
Imposto de Renda – Adicional – 10%	(929)
Contribuição Social – 9%	(837)
Provisão para IR e CS	(3.162)
Antecipações de imposto de renda e contribuição social	16.561
Imposto de renda e contribuição social a compensar	13.399

19. Compromissos

A GOL tem obrigações decorrentes da contratação de operações de arrendamento mercantil, sob a modalidade de “leasing operacional”, relativa a 18 aeronaves Boeing 737-700 e 4 aeronaves Boeing 737-800. Os valores correspondentes aos compromissos dos equipamentos arrendados não estão refletidos no balanço patrimonial, em razão de as operações contratadas não preverem a sua opção de compra. Os contratos têm prazo de até 84 meses e são atualizados com base na variação da cotação do dólar norte-americano. Em março de 2004, o custo dos contratos de arrendamento, reconhecido no resultado na rubrica “Custos dos serviços prestados”, totalizou R\$15.597 relativos ao arrendamento de aeronaves e motores e R\$ 8.232 relativos a arrendamento suplementar referentes à manutenção.

Em 31 de março de 2004, a Companhia tinha em aberto cartas de créditos no valor de R\$ 18.800 para garantir pagamentos dos contratos de *leasing*. Cerca de R\$ 11.100 de recebíveis da Companhia foram dados em caução por essas linhas de crédito.

Os pagamentos futuros de arrendamentos com base nos contratos de *leasing* operacional são denominados em dólares norte-americanos e têm a seguinte composição por ano:

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 12 a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

19. Compromissos – Continuação

	Aeronave		Outros		Total
2004	R\$	183.519	R\$	10.028	R\$ 193.547
2005		185.059		10.028	195.087
2006		185.908		10.028	195.936
2007		181.304		10.028	191.332
2008		107.579		9.419	116.998
Após 2008		66.690		8.409	75.099
Total	R\$	910.059	R\$	57.940	R\$ 967.999

A Companhia mantém contrato para o uso do sistema de reservas Open Sky que expira em 2005, podendo ser renovado à opção da Companhia. Os pagamentos futuros desse contrato dependem do número de passageiros transportados e o valor mínimo anual é de R\$264.

20. Instrumentos Financeiros

Em 31 de março de 2004, os principais ativos e passivos monetários estão relacionados a operações de arrendamento mercantil de aeronaves. As parcelas referentes a arrendamentos mercantis renegociados estão registradas no circulante e exigível a longo prazo, respectivamente, pelos valores de R\$ 1.568 e R\$ 5.759, indexadas ao dólar norte-americano. Substancialmente, os valores de mercado dos demais instrumentos financeiros não divergem dos correspondentes valores contábeis.

Os instrumentos financeiros que sujeitam a GOL a risco de crédito são representados, principalmente, pelas disponibilidades, aplicações financeiras e contas a receber. A GOL mantém suas disponibilidades depositadas e as aplicações financeiras junto a instituições financeiras sólidas. A concentração do risco de crédito nas contas a receber está associada aos valores a receber das principais administradoras internacionais de cartão de crédito. O vencimento desses recebíveis é a curto prazo e, em sua maioria, são liquidados em 30 dias.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS (NÃO AUDITADAS) – Continuação Período de 12 a 31 de março de 2004 (Em milhares de reais)

20. Instrumentos Financeiros – Continuação

A exposição cambial da GOL em 31 de março de 2004 é demonstrada a seguir:

Ativo	
Aplicações financeiras	595
Depósitos em garantias de contratos de arrendamento	28.874
Despesas antecipadas de arrendamentos	9.348
Adiantamentos a fornecedores	1.471
	<hr/>
	40.288
Passivo	
Fornecedores estrangeiros	(15.847)
Arrendamentos mercantis a pagar	(15.580)
Prêmios de seguro a pagar	(10.883)
	<hr/>
	(42.310)
	<hr/>
Ativo em R\$	(2.022)
Ativo em US\$	<hr/> <hr/> (695)

A exposição cambial relativa aos valores a pagar decorrentes de operações de arrendamento mercantil é gerenciada conjuntamente com as estratégias das operações comerciais. Os contratos de futuros de dólar são realizados junto à BM&F por meio de fundo de investimento exclusivo, que apresentava, em 31 de março de 2004, contratos em aberto no valor de R\$ 14.174. Os ajustes a valor de mercado estão incluídos nas variações dos valores das quotas que, no mês findo em 31 de março de 2004, apresentaram perdas de R\$ 1.403, contabilizadas em despesas financeiras.

A GOL está exposta aos efeitos das mudanças de preço e de disponibilidade de combustível. Para gerenciar estes riscos, a GOL utiliza *swaps* de *commodities*. Os preços do petróleo bruto são extremamente relacionados ao combustível, o que torna os derivativos do petróleo bruto efetivos na compensação dos preços de combustível de forma a fornecer alguma proteção a curto prazo relativamente a um aumento elevado no preço médio do combustível.

Em março de 2004, foram auferidos ganhos no valor de R\$ 245 (US\$84) contabilizados como receita financeira.

Em 31 de março de 2004 a GOL não tem nenhum contrato de *swaps* de *commodities* em aberto.

A compra de combustível é efetuada substancialmente de um só fornecedor.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 12 a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

21. Benefícios a Funcionários

A Companhia não é instituidora ou patrocinadora de qualquer tipo de plano de pensão.

22. Cobertura de Seguros

A Administração mantém cobertura de seguros por montantes que considera necessário para fazer face aos eventuais sinistros, em vista da natureza de seus bens e dos riscos inerentes à sua atividade, observando os limites fixados nos contratos de arrendamento. Em 31 de março de 2004, a cobertura de seguros, por natureza, considerando-se a frota de aeronaves da GOL e em relação aos valores máximos indenizáveis, expressos em dólares norte-americanos, monta a:

<u>Modalidade Aeronáutico</u>	<u>Cobertura US\$ mil</u>
Garantia – Casco	819.294
Responsabilidade Civil por ocorrência/aeronave	600.000
Garantia – Casco/Guerra	819.294
Estoques	30.000

Por meio da Lei 10.605, de 18 de dezembro de 2002, o governo brasileiro assumiu compromisso de complementar eventuais despesas de responsabilidades civis perante terceiros, provocadas por atos de guerra ou atentados terroristas, ocorridos no Brasil ou no exterior, pelos quais a GOL possa a vir a ser exigida, para os montantes que excederem o limite da apólice de seguros vigente em 10 de setembro de 2001, limitadas ao equivalente em reais a um bilhão de dólares norte-americanos.

23. “EBITDA” ou “LAJIDA” e “EBITDAR” ou “LAJIDAR”

A Companhia utiliza o EBITDA ou LAJIDA (Lucro operacional antes dos juros e dos impostos, e depreciações e amortizações) e o EBITDAR ou LAJIDAR (Lucro operacional antes dos juros, impostos, depreciações e amortizações somado ao valor dos custos operacionais com arrendamento mercantil de aeronaves e com arrendamento suplementar de aeronaves) como indicadores para medição de seu desempenho econômico.

O EBITDA e o EBITAR não são medidas aceitas pelas normas contábeis. A Companhia utiliza o EBITDA e o EBITDAR por serem medidas estatísticas financeiras padrão, amplamente utilizadas no setor de aviação civil. A Companhia acredita que estes são indicadores financeiros úteis para indicar o seu desempenho, bem como para compará-lo com outras companhias aéreas.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS
(NÃO AUDITADAS) – Continuação
Período de 12 a 31 de março de 2004
(Em milhares de reais)

23. “EBITDA” ou “LAJIDA” e “EBITDAR” ou “LAJIDAR” – Continuação

O EBITDA e o EBITDAR não devem ser analisados isoladamente, em substituição ao lucro operacional e ao lucro líquido, determinados conforme as disposições da Lei das Sociedade por Ações. A tabela a seguir representa o cálculo efetuado para determinar o EBITDA e o EBITDAR nos períodos especificados:

Lucro do período	5.931
Imposto de renda e contribuição social	2.344
Despesas (receitas) financeiras, líquidas	778
Depreciação e amortização	1.598
EBITDA	10.651
Custos com arrendamento mercantil de aeronaves	15.597
Custos com arrendamento suplementar	8.232
EBITDAR	34.480

24. Eventos Subseqüentes

Em abril de 2004 a Companhia obteve aprovação do DAC para aumentar sua frota de aeronaves para 25 aeronaves e para atender mais quatro novos destinos.

Em 17 de maio de 2004 a Companhia assinou novos contratos de *leasing* operacional por 2 anos e espera receber, no segundo semestre de 2004, 3 aeronaves Boeing 737-300 e as 2 aeronaves restantes no final de 2004. As aeronaves adicionais serão utilizadas para atender às necessidades de curto prazo. O valor adicional dos pagamentos anuais de arrendamento dos 5 novos contratos é de, aproximadamente, 4 milhões de dólares para o ano de 2004 e 7 milhões de dólares para 2005.

Em 17 maio de 2004 a Companhia assinou um contrato com a Boeing Company firmando pedido de compra de mais 15 aeronaves *737-800 Next Generation*, juntamente com opções de compra de mais 28 aeronaves *737-800 Next Generation*. Os pedidos de compra de aeronaves, no valor aproximado de 861 milhões de dólares, têm entregas previstas para ocorrer entre 2007 e 2009, e as opções de compra são exercíveis para entregas no período entre 2005 e 2010. A Companhia espera fazer os pagamentos iniciais de aquisição dessas aeronaves, utilizando recursos provenientes das operações e de empréstimos contratados por meio de linhas de crédito de curto prazo e financiamento junto ao fornecedor.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS (NÃO AUDITADAS) – Continuação Período de 12 a 31 de março de 2004 (Em milhares de reais)

24. Eventos Subseqüentes – Continuação

Em 24 de maio de 2004 a Companhia constituiu uma subsidiária no Reino Unido denominada GOL Finance LLP criada com o principal objetivo de facilitar a realização de transações financeiras no exterior, incluindo aquelas relacionadas à aquisição ou leasing de aeronaves. O capital inicial subscrito e integralizado em dinheiro é de aproximadamente 7 milhões de dólares norte-americanos.

Em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25 de maio de 2004 os acionistas aprovaram o desdobramento das ações ordinárias e preferenciais na proporção de 2,8 (dois inteiros e oito décimos) de ações de cada espécie para cada ação existente. Como resultado, o total de ações passou de 60.283.301 em 31 de março de 2004 para 168.793.243, com os mesmos direitos e vantagens a elas atribuídos pelo Estatuto Social. O desdobramento das ações será feito sem alteração do capital social e as novas ações criadas em função do desdobramento serão creditadas aos acionistas na proporção das ações inscritas nos registros de ações. Adicionalmente, foi aprovada, a alteração das características das ações ordinárias, as quais passarão a ser conversíveis em ações preferenciais a qualquer tempo, à razão de 1 (uma) ação ordinária para 1 (uma) ação preferencial, desde que integralizadas e observado o limite legal.

Os acionistas deliberaram também, a alteração no Estatuto Social para que, dentro do limite de capital autorizado e de acordo com plano aprovado pela assembléia geral, possam ser outorgadas opções de compra de ações a seus administradores ou empregados ou a pessoas naturais que prestem serviços à Companhia ou à sociedade sob seu controle.

Na mesma data o Conselho da Administração autorizou o aumento do capital da Companhia dentro do limite do capital autorizado, mediante a emissão para subscrição pública de até 22.000.000 ações preferenciais, todas nominativas e sem valor nominal.

Em Assembléia Geral Extraordinária, também realizada em 25 de maio de 2004, os acionistas aprovaram um plano executivo de opção de compra de ações direcionado aos executivos seniores, diretores e demais administradores. Ainda em 25 de maio de 2004, o Conselho de Administração aprovou a emissão de 937.412 opções de compra de ações preferenciais ao preço de R\$3,04 por ação, que poderão ser exercidas parceladamente, a partir de 25 de outubro de 2004. Após se tornar exercível, o titular de cada opção poderá exercê-la durante um período de 24 meses.

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

***Demonstrações Financeiras
Consolidadas Pro Forma***

GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

***31 de dezembro de 2003 e 2002
com Parecer dos Auditores Independentes***

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS *PRO FORMA*

31 de dezembro de 2003 e 2002

Índice

Parecer dos Auditores Independentes	DFC-59
Demonstrações Financeiras Consolidadas <i>Pro Forma</i>	
Balancos Patrimoniais	DFC-60
Demonstrações do Resultado.....	DFC-62
Demonstrações das Mutações do Patrimônio Líquido.....	DFC-63
Demonstrações das Origens e Aplicações de Recursos	DFC-64
Notas Explicativas às Demonstrações Financeiras	DFC-65

PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES

Aos
Administradores e Acionistas da
GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

Examinamos os balanços patrimoniais *pro forma* da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e os balanços patrimoniais consolidados *pro forma* da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e GOL Transportes Aéreos S.A., levantados em 31 de dezembro de 2003 e 2002, e as respectivas demonstrações consolidadas *pro forma* dos resultados, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos, correspondentes aos exercícios findos naquelas datas, elaborados sob a responsabilidade de sua administração. Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações financeiras. As demonstrações financeiras consolidadas *pro forma* pressupõem que a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. tenha sido constituída em 1º de janeiro de 2001.

Nossos exames foram conduzidos de acordo com as normas de auditoria aplicáveis no Brasil e compreenderam: (a) o planejamento dos trabalhos, considerando a relevância dos saldos, o volume de transações e o sistema contábil e de controles internos da Companhia; (b) a constatação, com base em testes, das evidências e dos registros que suportam os valores e as informações contábeis divulgados, e (c) a avaliação das práticas e das estimativas contábeis mais representativas adotadas pela administração da Companhia, bem como da apresentação das demonstrações financeiras tomadas em conjunto.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras acima referidas representam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira *pro forma* da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. bem como a posição patrimonial financeira Consolidada *pro forma* da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e da GOL Transportes Aéreos S.A. em 31 de dezembro de 2003 e 2002, os respectivos resultados consolidados *pro forma* de suas operações, as mutações consolidadas *pro forma* de seu patrimônio líquido e as origens e aplicações consolidadas *pro forma* de seus recursos referentes aos exercícios findos naquelas datas, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, no pressuposto de que a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. tenha sido constituída desde 1º de janeiro de 2001.

São Paulo, 24 de março de 2004

ERNST & YOUNG
Auditores Independentes S.S.
CRC-2SP 015199/O-1

Adilson Birolli Gonzalez
Contador CRC-1SP 077599/O-6

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

BALANÇOS PATRIMONIAIS CONSOLIDADOS *PRO FORMA*

31 de dezembro de 2003 e 2002

(Em milhares de reais)

	Companhia		Consolidado	
	2003	2002	2003	2002
ATIVO				
Circulante				
Disponibilidades	0,1	0,1	146.291	9.452
Contas a receber	-	-	244.336	106.550
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	-	-	(3.760)	(1.305)
Impostos a compensar	-	-	12.708	3.475
Estoques	-	-	15.236	9.578
Despesas antecipadas	-	-	10.545	10.759
Outros créditos e valores	-	-	16.991	2.242
Total do ativo circulante	0,1	0,1	442.347	140.751
Realizável a longo prazo				
Depósitos em garantia	-	-	28.261	44.537
Impostos diferidos	-	-	4.192	-
Impostos a recuperar e outros	-	-	511	29.547
Total do realizável a longo prazo	-	-	32.964	74.084
Permanente				
Investimentos	-	-	630	-
Imobilizado	-	-	67.184	43.062
Diferido	-	-	1.394	2.076
Total do permanente	-	-	69.208	45.138
Total do ativo	0,1	0,1	544.519	259.973

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

BALANÇOS PATRIMONIAIS CONSOLIDADOS *PRO FORMA* – Continuação

31 de dezembro de 2003 e 2002

(Em milhares de reais)

	Companhia		Consolidado	
	2003	2002	2003	2002
PASSIVO				
Circulante				
Empréstimos e financiamentos	-	-	38.906	22.800
Fornecedores	-	-	48.605	24.424
Arrendamentos mercantis a pagar	-	-	10.099	31.446
Obrigações trabalhistas	-	-	34.959	11.232
Impostos e contribuições a recolher	-	-	11.485	5.819
Taxas e tarifas aeroportuárias a recolher	-	-	9.714	6.990
Transportes a executar	-	-	123.393	71.237
Obrigações com coligadas	-	-	270	19.497
Dividendos a pagar	-	-	26.502	-
Outras obrigações	-	-	4.392	2.531
Total do passivo circulante	-	-	308.325	195.976
Exigível a longo prazo				
Fornecedores	-	-	-	13.693
Arrendamentos mercantis a pagar	-	-	6.147	9.796
Obrigações com coligadas	-	-	-	212
Provisão para contingências	-	-	8.570	252
Total do exigível a longo prazo	-	-	14.717	23.953
Patrimônio líquido				
Capital social	0,1	0,1	135.700	41.500
Reserva de capital	-	-	691	-
Reserva de lucros	-	-	5.579	-
Lucros (prejuízos) acumulados	-	-	79.507	(1.456)
Total do patrimônio líquido	0,1	0,1	221.477	40.044
Total do passivo	0,1	0,1	544.519	259.973

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

DEMONSTRAÇÕES DOS RESULTADOS CONSOLIDADAS *PRO FORMA*

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2003 e 2002

(Em milhares de reais, exceto o lucro por ação)

	Companhia		Consolidado	
	2003	2002	2003	2002
Receita operacional bruta				
Transporte de passageiros	-	-	1.444.757	684.805
Transporte de cargas	-	-	36.516	20.224
Outras	-	-	16.120	10.543
	-	-	1.497.393	715.572
Impostos e contribuições	-	-	(96.803)	(37.693)
Receita operacional líquida	-	-	1.400.590	677.879
Custo dos serviços prestados	-	-	(905.078)	(516.560)
Lucro bruto	-	-	495.512	161.319
Despesas operacionais				
Despesas comerciais	-	-	(197.672)	(105.061)
Despesas administrativas	-	-	(64.926)	(33.037)
Remuneração dos administradores	-	-	(1.388)	(364)
Despesas financeiras líquidas	-	-	(61.927)	(17.481)
	-	-	(325.913)	(155.943)
Lucro operacional	-	-	169.599	5.376
Imposto de renda e contribuição social correntes	-	-	(60.747)	(1.396)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	-	-	4.192	-
	-	-	(56.555)	(1.396)
Lucro líquido do exercício	-	-	113.044	3.980
Lucro por ação (R\$)	-	-	1,88	0,10

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

DEMONSTRAÇÕES DAS MUTAÇÕES DOS PATRIMÔNIOS LÍQUIDOS CONSOLIDADAS PRO FORMA
Exercícios findos em 31 de dezembro de 2003 e 2002
(Em milhares de reais)

	Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.		Gol Transportes Aéreos S.A.				
	Capital social	Total	Capital social	Reserva de capital	Reserva de lucros	Lucros (prejuízos) acumulados	Total
Saldos em 31 de dezembro de 2001	0,1	0,1	25.000	-	-	(5.436)	19.564
Aumento de capital	-	-	16.500	-	-	-	16.500
Lucro líquido do exercício	-	-	-	-	-	3.980	3.980
Saldos em 31 de dezembro de 2002	0,1	0,1	41.500	-	-	(1.456)	40.044
Aumento de capital	-	-	94.200	-	-	-	94.200
Incentivo fiscal à cultura	-	-	-	691	-	-	691
Lucro líquido do exercício	-	-	-	-	-	113.044	113.044
Destinação do lucro:	-	-	-	-	-	-	-
Reserva legal	-	-	-	-	5.579	(5.579)	-
Dividendos propostos	-	-	-	-	-	(26.502)	(26.502)
Saldos em 31 de dezembro de 2003	0,1	0,1	135.700	691	5.579	79.507	221.477

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

DEMONSTRAÇÕES DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS CONSOLIDADAS *PRO FORMA*

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2003 e 2002

(Em milhares de reais)

	<u>Companhia</u>		<u>Consolidado</u>	
	2003	2002	2003	2002
ORIGENS DE RECURSOS				
Das operações:				
Lucro líquido do exercício	-	-	113.044	3.980
Depreciações e amortizações	-	-	14.527	8.568
Juros e variações de longo prazo	-	-	1.257	23.087
Valor residual de baixas do imobilizado	-	-	-	929
Impostos diferidos	-	-	(4.192)	-
	-	-	124.636	36.564
Dos acionistas:				
Aumento de capital	-	-	94.200	16.500
	-	-	94.200	16.500
De terceiros:				
Redução do realizável a longo prazo	-	-	45.312	-
Aumento do exigível a longo prazo	-	-	-	14.696
Incentivos fiscais	-	-	691	-
	-	-	46.003	14.696
Total das origens	-	-	264.839	67.760
APLICAÇÕES DE RECURSOS				
Dividendos propostos	-	-	26.502	-
Investimentos por incentivos fiscais	-	-	630	-
Aquisição de bens do imobilizado	-	-	37.967	30.248
Aplicações no realizável a longo prazo	-	-	-	72.700
Redução do exigível a longo prazo	-	-	10.493	-
Total das aplicações	-	-	75.592	102.948
Aumento (redução) do capital circulante líquido	-	-	189.247	(35.188)
Variação do capital circulante líquido				
Ativo circulante:				
No final do exercício	0,1	0,1	442.347	140.751
No início do exercício	0,1	0,1	140.751	72.693
	-	-	301.596	68.058
Passivo circulante:				
No final do exercício	-	-	308.325	195.976
No início do exercício	-	-	195.976	92.730
	-	-	112.349	103.246
Aumento (redução) do capital circulante líquido	-	-	189.247	(35.188)

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA

31 de dezembro de 2003 e 2002

(Em milhares de reais)

1. Contexto Operacional

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. – aqui denominada Companhia ou GLAI - foi constituída em 12 de março de 2004 tendo como acionistas as empresas Aeropar Participações S.A. e Comporte Participações S.A., empresas do Grupo Áurea. A GLAI tem por objeto exercer o controle acionário da GOL Transportes Aéreos S.A. (“GOL”) sendo titular de aproximadamente 100% do capital social da GOL (exceto 8 ações que são de propriedade dos membros do Conselho Administrativo da GOL).

A GOL, constituída em 1º de agosto de 2000, atualmente é controlada pelo Grupo Áurea por meio da empresa Aeropar e Participações S.A., e tem como objeto social principal o transporte aéreo regular de passageiros, carga e mala postal no território nacional, sob o regime de concessão conforme autorização do Departamento de Aviação Civil – DAC, do Ministério da Aeronáutica, por meio da Portaria nº 1109/DGAC de 18 de agosto de 2000.

A GOL iniciou suas atividades operacionais regulares em 15 de janeiro de 2001 e em 31 de dezembro de 2003 a sua frota era composta por 22 aeronaves, sendo 18 Boeing 737-700 e 4 Boeing 737-800 de última geração tecnológica, operando em 28 aeroportos.

2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras Pro Forma

As demonstrações financeiras consolidadas *pro forma* foram elaboradas para refletir a situação financeira e patrimonial e os resultados operacionais consolidados como se a GLAI tivesse sido constituída desde 1º de janeiro de 2001 e como se a Companhia já detivesse a participação acionária na GOL, acima mencionada, desde aquela data.

As demonstrações financeiras consolidadas *pro forma* abrangem as operações da GLAI e da GOL.

As demonstrações financeiras são de responsabilidade da Administração e foram preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, com observância das disposições contidas na legislação societária brasileira, no Plano de Contas elaborado pelo Departamento de Aviação Civil – DAC e nas normas complementares da Comissão de Valores Mobiliários – CVM.

As principais práticas contábeis adotadas pela Companhia estão descritas a seguir:

a) Apuração do resultado

As receitas e despesas são apropriadas obedecendo ao regime de competência. As receitas de transporte de passageiros são reconhecidas quando da efetiva prestação dos serviços. As reservas vendidas e correspondentes aos transportes a executar, são demonstradas no passivo circulante, tendo como prazo de utilização o período de um ano.

b) Disponibilidades

As aplicações financeiras são demonstradas pelo valor aplicado, acrescido das remunerações contratadas e reconhecidas proporcionalmente até a data do balanço.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2003 e 2002
(Em milhares de reais)

2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras *Pro Forma* – Continuação

c) Provisão para créditos de liquidação duvidosa

A provisão para créditos de liquidação duvidosa é constituída em montante suficiente para cobrir eventuais perdas nas contas a receber.

d) Estoques

Os estoques, compostos por peças e materiais a serem utilizados na execução dos serviços de manutenção, estão apresentados ao seu custo de aquisição, não superando o valor de reposição.

e) Depósitos em garantia de contratos de arrendamento

Estão atualizados até a data do balanço com base na variação cambial do dólar norte-americano.

f) Imobilizado

O imobilizado é registrado pelo custo de aquisição, deduzido das respectivas depreciações acumuladas, calculadas pelo método linear às taxas que levam em consideração a vida útil-econômica estimada dos bens.

Consta também do imobilizado o estoque de peças rotáveis, registrado pelo custo de aquisição e depreciado, levando-se em conta a vida útil das principais categorias de bens.

g) Diferido

O diferido é composto por gastos pré-operacionais, amortizáveis no prazo de 5 anos a partir do início das operações.

h) Fornecedores no exterior e empréstimos e financiamentos

São atualizados à taxa de câmbio vigente na data do balanço ou pelas variações monetárias incorridas até a data do balanço, e os juros respectivos estão provisionados.

i) Arrendamento mercantil

As parcelas contratuais mensais dos contratos de *leasing* operacional são apropriadas ao resultado pelo regime de competência.

j) Manutenção e reparos

Os custos com manutenções corretivas e com reparos de equipamento de vôo são contabilizados ao resultado quando incorridos, e as revisões preventivas têm seus custos alocados ao resultado em função das horas voadas.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2003 e 2002
(Em milhares de reais)

2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras *Pro Forma* – Continuação

k) Receitas (despesas) financeiras

As receitas financeiras representam os juros auferidos, ganhos de variação cambial, ganhos de investimentos financeiros e com instrumentos financeiros derivativos. As despesas financeiras incluem as despesas com juros sobre empréstimos e perdas cambiais, além das perdas com instrumentos financeiros derivativos.

l) Imposto de renda e contribuição social

A provisão para imposto de renda é calculada à alíquota de 15% mais adicional de 10% sobre o lucro tributável que exceder R\$240 e a contribuição social é constituída à alíquota de 9% sobre o lucro antes do imposto de renda, ajustadas nos termos da legislação fiscal vigente, inclusive pela compensação de prejuízos fiscais e base negativa, limitada a 30% do lucro tributável.

O imposto de renda e a contribuição social diferidos estão registrados no realizável a longo prazo, em função das diferenças temporárias consideradas quando da apuração desses impostos.

m) Lucro por ação

O lucro por ação é calculado com base no número de ações em circulação na data do balanço.

n) Uso de estimativas

A preparação das demonstrações financeiras de acordo com as práticas contábeis requer que a Administração faça estimativas e suposições que afetam os valores apresentados nas demonstrações financeiras e nas notas explicativas às demonstrações financeiras. Os resultados finais podem divergir dessas estimativas.

3. Disponibilidades

	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Caixa e Bancos	1.456	9.412
Aplicações financeiras em moeda nacional		
Fundos de Investimento Financeiro	88.860	-
Certificados de Depósito Bancário	55.669	40
	144.529	40
Aplicações financeiras em moeda estrangeira		
Certificados de Depósito Bancário	306	-
	146.291	9.452

As aplicações financeiras (CDB e Fundos de Investimento) têm remuneração média líquida de impostos de aproximadamente 1,26% a.m. com base na variação do CDI e podem ser resgatadas a qualquer tempo, sem prejuízo da renda reconhecida.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2003 e 2002
(Em milhares de reais)

4. Contas a Receber

	2003	2002
Cartões de crédito	215.343	82.745
Correntistas - cargas e passagens	2.831	4.914
Agências de turismo	25.194	15.891
Outras	968	3.000
	244.336	106.550

5. Estoques

	2003	2002
Material de consumo	9.700	3.343
Material de comissão	413	-
Material em poder de terceiros	3.310	1.105
Importações em andamento	30	2.959
Vestuário profissional	118	-
Adiantamentos a fornecedores	1.665	2.171
	15.236	9.578

6. Depósitos em Garantia

	2003	2002
Depósitos em garantia de arrendamentos	18.621	22.093
Depósitos para pagamento de revisões	9.640	22.444
	28.261	44.537

Os depósitos em garantia de arrendamento são denominados em dólares norte-americanos e são constituídos por depósitos efetuados junto à Boeing Capital Services Corporation - USA, GE Capital Aviation Services, Inc. e Boullion Aviation Services, Inc. em garantia do pagamento de parcelas dos contratos de arrendamento.

Os depósitos para pagamento de revisões programadas de aeronaves são denominados em dólares norte-americanos e referem-se a valores pagos antecipadamente em 2001 e relativos a revisões preventivas a ocorrer, estando depositados em contas específicas em nome das empresas de arrendamento mercantil.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2003 e 2002
(Em milhares de reais)

7. Imobilizado

	Taxa de depreciação	2003		2002	
		Custo	Depreciação acumulada	Líquido	Líquido
Equipamentos de vôo					
Peças de conjuntos de reposição	20%	75.514	(19.842)	55.672	36.760
Equipamentos de aeronaves	20%	53	(14)	39	44
Equipamentos de segurança	20%	17	(1)	16	5
Ferramentas	10%	345	(72)	273	279
		75.929	(19.929)	56.000	37.088
Imobilizado de uso					
Veículos	20%	1.224	(209)	1.015	256
Máquinas e equipamentos	10%	923	(131)	792	510
Móveis e utensílios	10%	2.188	(272)	1.916	978
Computadores e periféricos	20%	3.537	(928)	2.609	1.472
Equipamentos de comunicação	10%	546	(66)	480	229
Instalações	10%	258	(39)	219	170
Marcas e patentes	-	17	-	17	13
Benfeitorias em propriedades de terceiros	4%	340	(12)	328	-
Direitos de uso de <i>software</i>	20%	3.810	(1.208)	2.602	2.007
Obras em andamento	-	1.206	-	1.206	339
		14.049	(2.865)	11.184	5.974
		89.978	(22.794)	67.184	43.062

8. Fornecedores

A GOL tem contrato de mútuo com a Petrobrás – Petróleo Brasileiro S.A. referente ao fornecimento de combustível, com vencimento para 30 de abril de 2004, cujo saldo é de R\$ 14.954 em 31 de dezembro de 2003 (R\$ 13.693 em 2002), contabilizado pelo preço de compra histórico e atualizado pelo IPC.

9. Empréstimos e Financiamentos

Contrato	Taxas	Garantias	2003	2002
Contas garantidas				
Banco Bradesco	107% do CDI	Recebíveis de cartão de crédito e aval de diretores	-	12.238
Empréstimos - capital de giro				
Banco Safra	CDI + 3% a.a.	Aval de diretores		10.562
Banco Safra	CDI + 0,15 a.m.	Recebíveis de Redecard/Amex	31.100	-
Banco Bradesco	104% do CDI	Recebíveis de crédito Visa	3.806	-
Unibanco	CDI + 0,087% a.m.	Penhor de duplicatas	4.000	-
			38.906	22.800

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2003 e 2002
(Em milhares de reais)

9. Empréstimos e Financiamentos – Continuação

As contas garantidas têm limite total de R\$ 12.450, prazo de vencimento em 26 de janeiro de 2004 e 3 de maio de 2004. Os empréstimos em moeda nacional para capital de giro têm limite total de R\$ 97.000 e seus vencimentos entre 26 de abril de 2004 e indeterminado. Em 31 de dezembro de 2003 os saldos devedores estavam garantidos por recebíveis de cartão de crédito no valor de R\$ 34.906 (R\$ 22.800 em 2002) e por penhor de duplicatas no valor de R\$ 4.000.

10. Arrendamentos Mercantis a Pagar

	2003	2002
Parcelas de arrendamentos mercantis a pagar	8.237	16.066
Parcelas de arrendamentos mercantis renegociadas	8.009	25.176
Total	16.246	41.242
Circulante	(10.099)	(31.446)
Exigível a longo prazo	6.147	9.796

As parcelas de arrendamento mercantil a pagar referem-se a valores apropriados no exercício e a serem pagos em períodos subsequentes.

As parcelas de arrendamento mercantis renegociadas referem-se a valores devidos em 2002 e que foram renegociados em função das altas flutuações cambiais no período para pagamento em parcelas mensais até 2008, indexadas ao dólar norte-americano.

11. Provisão para Contingências

	2003	2002
Provisão para contingências trabalhistas	205	-
Provisão para contingências cíveis	665	252
Provisão para contingências tributárias	7.700	-
	8.570	252

A provisão para contingências tributárias refere-se, principalmente, à contestação pela GOL da cobrança de PIS e COFINS sobre receitas financeiras.

A provisão para contingências trabalhistas corresponde a perdas estimadas com base em análise individual de, aproximadamente, 50 processos de reclamações trabalhistas, principalmente relacionados a horas extras.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2003 e 2002
(Em milhares de reais)

11. Provisão para Contingências – Continuação

A provisão para contingências cíveis corresponde a perdas estimadas relativas a aproximadamente 330 processos por perdas e danos, principalmente relacionados com atrasos de vôos e extravio de bagagens.

A GOL tem também ações judiciais em andamento referentes ao não-recolhimento de ICMS sobre importação de aeronaves por meio de contratos de “leasing operacional”. A Administração, amparada em opinião dos advogados externos de que a perda não é provável e em decisões judiciais em instâncias administrativas inferiores ou intermediárias, não vem reconhecendo provisão para essa disputa judicial.

12. Transações com Partes Relacionadas

A GOL mantém acordos operacionais com empresas ligadas. As transações são efetuadas em condições, preços e prazos de mercado.

Natureza das transações	2003		2002		
	Saldos a receber (pagar)	Receitas (Despesas)	Saldos a receber (pagar)	Receitas (Despesas)	
<u>Empréstimo de debêntures</u>					
Área Administração e Participações S.A.	Empréstimos	(270)	(2.069)	(19.280)	(1.901)
<u>Mútuo</u>					
Breda Transportes e Turismo Ltda.	Empréstimos	-	-	(428)	-
<u>Fornecedores</u>					
Serviços Gráficos Ltda.	Serviço Prestado	(12)	(188)	-	(149)
<u>Clientes</u>					
Breda Transportes e Turismo Ltda.	Prestação serviços	2	31	-	-
Área Administração e Participações S.A.	Prestação serviços	3	8	-	-
Viação Piracicabana Ltda.	Prestação serviços	-	15	-	-
<u>Contrato de aluguel</u>					
Área Administração e Participações S.A.	Aluguel	-	(300)	-	-

O empréstimo de debêntures refere-se a debêntures de emissão privada não conversíveis em ações, emitidas pela controladora indireta Área Administração e Participações S.A., cedidas por empréstimo à GOL e por esta entregues à Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária - INFRAERO em pagamento de taxas de pouso e permanência de aeronaves, no período de junho a outubro de 2002.

O prazo de vencimento em cada série das debêntures é de 15 meses, contados da data de emissão da respectiva série, com carência de 3 meses. O saldo em 31 de dezembro de 2003 refere-se às parcelas 33/34 e 34/34 da última série.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2003 e 2002
(Em milhares de reais)

12. Transações com Partes Relacionadas – Continuação

As debêntures são garantidas por penhor de direitos de crédito da GOL (contas a receber das agências de viagem) e são remuneradas com taxa equivalente a 100% da taxa média dos depósitos interfinanceiros de um dia (taxa DI “over extragrupo”), capitalizadas à taxa de juros de 1% ao ano.

A GOL mantém contratos com as empresas Expresso União Ltda. e Breda Transportes e Serviços S.A., controladas pela Áurea Administração de Participações S.A., para transporte de passageiros e bagagens entre aeroportos e transporte de funcionários, pactuados em condições usuais de mercado. O total dos pagamentos efetuados em 2003 foi de R\$ 523 (R\$ 87 em 2002).

A GOL é locatária do imóvel sito à Rua Tamoios, 246 em São Paulo – SP, pertencente à sua controladora Áurea Administração e Participações S.A. cujo contrato tem vencimento em 31 de março de 2008 e cláusula de reajuste anual com base no IGP/M.

13. Patrimônio Líquido

a) GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

- A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. foi constituída conforme Assembléia Geral de constituição realizada em 12 de fevereiro de 2004.
- O Capital social da Companhia totalmente subscrito é de R\$100,00 (cem reais), dividido em 100 (cem ações), sendo 80 (oitenta) ações ordinárias nominativas, sem valor nominal e 20 (vinte) ações preferenciais, nominativas, sem valor nominal. O capital foi integralizado em dinheiro.
- Em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 29 de março de 2004, os acionistas decidiram aumentar o capital social mediante conferência, à Companhia, da totalidade de ações da Gol Transportes Aéreos S.A. por eles detidas, no montante de 60.283.301 ações, sendo divididas em 21.194.552 ações preferenciais e 39.088.749 ordinárias.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2003 e 2002
(Em milhares de reais)

13. Patrimônio Líquido – Continuação

b) Capital Social - GOL Transportes Aéreos S.A.

- Em 31 de dezembro de 2003, o capital social de R\$135.700 está dividido em 60.283.209 ações, sendo 41.500.000 ações ordinárias, 10.375.000 ações preferenciais classe A, com direito a voto e conversíveis em ações ordinárias a qualquer tempo por decisão de seus detentores, na proporção de uma ação preferencial classe A para cada ação ordinária, e 8.408.209 ações preferenciais classe B sem direito a voto e não conversíveis em ações com direito a voto, todas sem valor nominal.
- Em 31 de dezembro de 2002, o capital social da GOL estava representado por 41.500.000 ações ordinárias, sem valor nominal.
- Conforme Assembléia Geral Extraordinária realizada em 20 de fevereiro de 2003, o capital social foi aumentado em R\$ 997, mediante a emissão de 2.699.252 ações preferenciais classe A, com direito a voto e conversíveis em ações ordinárias, sem valor nominal e 8.408.209 ações preferenciais classe B, sem direito a voto e não conversíveis em ações com direito a voto, sem valor nominal.
- Conforme Assembléia Geral Extraordinária realizada em 21 de fevereiro de 2003, o capital social foi aumentado em R\$93.203, mediante a emissão de 7.675.748 ações preferenciais classe A, com direito a voto e conversíveis em ações ordinárias, sem valor nominal.

c) Dividendos

Aos acionistas é garantido dividendo obrigatório mínimo de 25% do lucro do exercício calculado nos termos da Lei das Sociedades por Ações.

Foi proposta pela Diretoria, a ser referendada na Assembléia Geral Ordinária, a distribuição de dividendos no montante de R\$ 26.502 referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2003, que corresponde a 25% do lucro líquido do exercício deduzido da absorção de prejuízos acumulados e do valor destinado à reserva legal.

d) Lucros acumulados

Remanesce o saldo de R\$ 79.507, a ser submetido à Assembléia Geral, visando, principalmente, atender ao plano de investimento da GOL e ao reforço do capital circulante.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2003 e 2002
(Em milhares de reais)

14. Custos dos Serviços Prestados, Despesas Comerciais e Administrativas

	2003				2002	
	Custos dos serviços prestados	Despesas comerciais	Despesas administrativas	Remuneração dos administradores	Total	Total
Com pessoal	111.426	6.392	18.432	1.388	137.638	77.855
Combustível e lubrificantes	328.104	-	-	-	328.104	131.737
Arrendamento de aeronaves	188.841	-	-	-	188.841	130.755
Arrendamento suplementar	90.875	-	-	-	90.875	68.727
Seguro de aeronaves	25.850	-	-	-	25.850	23.186
Material de manutenção e Reparo	42.039	-	-	-	42.039	16.160
Prestação de serviços Comerciais e publicidade	48.090	-	10.620	-	58.710	47.381
Tarifas de pouso e decolagem	-	191.280	-	-	191.280	96.626
Depreciação	47.924	-	-	-	47.924	32.758
Amortização	13.073	-	771	-	13.844	7.885
Outras despesas	-	-	683	-	683	683
	8.856	-	34.420	-	43.276	21.269
	905.078	197.672	64.926	1.388	1.169.064	655.022

15. Despesas Financeiras Líquidas

	2003	2002
<u>Despesas financeiras:</u>		
Juros sobre empréstimos	(20.910)	(16.530)
Variações monetárias passivas	(184)	(155)
Variações cambiais passivas	(23.796)	(49.596)
Perdas com instrumentos financeiros derivativos	(30.535)	-
CPMF	(4.307)	(2.471)
Outros	(8.772)	(5.522)
	(88.504)	(74.274)
<u>Receitas financeiras:</u>		
Juros e ganhos em aplicações financeiras	1.815	297
Variações monetárias ativas	738	260
Variações cambiais ativas	21.968	50.036
Ganhos com instrumentos financeiros derivativos	659	5.599
Outros	1.397	601
	26.577	56.793
	(61.927)	(17.481)

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2003 e 2002
(Em milhares de reais)

16. Imposto de Renda e Contribuição Social

A provisão para imposto de renda e a contribuição social foi assim apurada:

Descrição	Imposto de renda e contribuição social	
	2003	2002
Lucro antes do IR e CS	169.599	5.376
Mais Adições		
Provisões	10.773	3.948
Despesas indedutíveis	119	1.297
Menos Exclusões:		
Reversão de provisões	(634)	(4.660)
Incentivo projeto audiovisual	(630)	-
Compensação de prejuízos	(490)	(1.788)
= Lucro tributável	178.737	4.173
Despesas do exercício		
Imposto de Renda - 15%	(26.811)	(626)
Imposto de Renda – Adicional - 10%	(17.850)	(394)
Contribuição Social - 9%	(16.086)	(376)
Provisão para IR e CS	(60.747)	(1.396)
Antecipações de imposto de renda e contribuição social	73.455	4.871
Imposto de renda e contribuição social a compensar	12.708	3.475

Os créditos tributários, no valor de R\$ 4.192, constituídos sobre as diferenças temporárias, principalmente representadas pelas provisões para contingências, serão realizados à medida que os processos tenham transitado em julgado e, portanto, não têm prazo estimado de realização, estando dessa forma classificados como realizável a longo prazo.

17. Compromissos

A GOL tem obrigações decorrentes da contratação de operações de arrendamento mercantil, sob a modalidade de “leasing operacional”, relativa a 18 aeronaves Boeing 737-700 e 4 aeronaves Boeing 737-800. Os valores correspondentes aos compromissos dos equipamentos arrendados não estão refletidos no balanço patrimonial, em razão de as operações contratadas não preverem a sua opção de compra. Os contratos têm prazo de até 84 meses e são atualizados com base na variação da cotação do dólar norte-americano. No exercício de 2003, o custo dos contratos de arrendamento, reconhecido no resultado na rubrica “Custos dos serviços prestados”, totalizou R\$ 188.841 (R\$130.673 em 2002) relativos ao arrendamento de aeronaves e motores e R\$ 90.875 (R\$68.809 em 2002) relativos a arrendamento suplementar referentes à manutenção.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2003 e 2002
(Em milhares de reais)

17. Compromissos – Continuação

Os desembolsos futuros decorrentes dos contratos de *leasing* operacional expressos em milhares de dólares norte-americanos, totalizam por ano de vencimento:

	US\$ mil			2002 Total
	2003		Total	
	Aeronaves	Outros		
2003	-	-	-	65.671
2004	64.163	3.471	67.634	66.299
2005	64.696	3.471	68.167	67.083
2006	64.990	3.471	68.461	67.027
2007	63.369	3.471	66.840	67.027
Posteriores a 2007	59.997	6.713	66.710	60.204

A GOL tem contrato para utilização do *software* Open Sky para vendas e reservas de passagens. Este contrato tem vencimento para 2005 e pode ser renovado. Os pagamentos futuros relativos a esse contrato dependem do número de passageiros transportados com um pagamento mínimo anual de R\$ 264.

O valor de R\$ 9.094 relativo a recebíveis de cartão de crédito foi dado em caução de cartas emitidas por bancos a favor de empresas de arrendamento mercantil em garantia de pagamento de parcelas dos contratos de arrendamento.

18. Instrumentos Financeiros

Em 31 de dezembro de 2003 e 2002, os principais ativos e passivos monetários estão relacionados a operações de arrendamento mercantil de aeronaves. As parcelas referentes a arrendamentos mercantis renegociados, sobre as quais não incidem juros, estão registradas no exigível longo prazo, são indexadas ao dólar norte-americano e o seu valor estimado de mercado é R\$ 5.175 (R\$ 7.949 em 2002). Substancialmente, os valores de mercado dos demais instrumentos financeiros não divergem dos correspondentes valores contábeis.

Os instrumentos financeiros que sujeitam a GOL a risco de crédito são representados, principalmente, pelas disponibilidades, aplicações financeiras e contas a receber. A GOL mantém suas disponibilidades depositadas e as aplicações financeiras junto a instituições financeiras sólidas. A concentração do risco de crédito nas contas a receber está associada aos valores a receber das principais administradoras internacionais de cartão de crédito. O vencimento desses recebíveis é a curto prazo e, em sua maioria, são liquidados em 30 dias.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2003 e 2002
(Em milhares de reais)

18. Instrumentos Financeiros – Continuação

A exposição cambial da GOL em 31 de dezembro de 2003 e 2002 é demonstrada a seguir:

	2003	2002
Ativo		
Aplicações financeiras	306	-
Depósitos em garantias de contratos de arrendamento	28.261	44.537
Despesas antecipadas de arrendamentos	9.085	10.070
Adiantamentos a fornecedores	1.529	-
	39.181	54.607
Passivo		
Fornecedores estrangeiros	(12.517)	(9.606)
Arrendamentos mercantis a pagar	(16.247)	(41.243)
Prêmios de seguro a pagar	(65)	(1)
	(28.829)	(50.850)
Ativo em R\$	10.352	3.757
Ativo em US\$	3.583	1.063

A exposição cambial relativa aos valores a pagar decorrentes de operações de arrendamento mercantil é gerenciada conjuntamente com as estratégias das operações comerciais. Os contratos de futuros de dólar são realizados junto à BM&F por meio de fundo de investimento exclusivo, que apresentava, em 31 de dezembro de 2003, contratos em aberto no valor de R\$ 76.488. Os ajustes a valor de mercado estão incluídos nas variações dos valores das quotas que no exercício apresentaram perdas de R\$ 1.950, contabilizadas em despesas financeiras.

Durante o exercício de 2003, a GOL registrou perdas com instrumentos financeiros derivativos que incluem operações de N.D.F. (*Non-Deliverable Forwards*) realizadas durante o exercício e que apresentaram perdas no total de R\$ 28.586.

A GOL está exposta aos efeitos das mudanças de preço e de disponibilidade de combustível. Para gerenciar esses riscos, a GOL realizou, durante o exercício de 2003, *swaps* de *commodities*. Os preços do petróleo bruto são extremamente relacionados ao combustível, o que torna os derivativos do petróleo bruto efetivos na compensação dos preços de combustível de forma a fornecer alguma proteção a curto prazo relativamente a um aumento elevado no preço médio do combustível.

Em 31 de dezembro de 2003, a GOL tinha três contratos de *swap* de *commodities* em aberto, referentes a 103.000 barris de petróleo, com vencimentos inferiores a 30 dias, totalizando US\$ 6.002.000, com diferencial a pagar no valor de R\$ 59. No exercício, foram auferidos ganhos no valor de R\$ 333 (US\$ 117.000) contabilizados em receitas financeiras. Em 2002, a GOL não tinha contratos registrados.

A compra de combustível é efetuada substancialmente de um só fornecedor.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS
PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2003 e 2002
(Em milhares de reais)

19. Benefícios a Funcionários

A Companhia não é instituidora ou patrocinadora de qualquer tipo de plano de pensão.

Conforme acordo sindical ajustado anualmente, a GOL deverá remunerar seus funcionários mediante participação nos resultados, caso sejam atingidas determinadas performances estabelecidas de acordo com o planejamento anual. Considerando o atingimento das metas estabelecidas, a Administração constituiu provisão para pagamento desse benefício no valor de R\$ 19.068 em 2003 (R\$ 532 em 2002).

20. Cobertura de Seguros (não auditada)

A Administração mantém cobertura de seguros por montantes que considera necessário para fazer face aos eventuais sinistros, em vista da natureza de seus bens e dos riscos inerentes à sua atividade, observando os limites fixados nos contratos de arrendamento. Em 31 de dezembro de 2003, a cobertura de seguros, por natureza, considerando-se a frota de aeronaves da GOL e em relação aos valores máximos indenizáveis, expressos em dólares norte-americanos, monta a:

<u>Modalidade Aeronáutico</u>	<u>Cobertura US\$ mil</u>
Garantia – Casco	819.294
Responsabilidade civil por ocorrência/aeronave	600.000
Garantia – Casco/Guerra	819.294
Estoques	30.000

Por meio da Lei 10.605, de 18 de dezembro de 2002, o governo brasileiro assumiu compromisso de complementar eventuais despesas de responsabilidades civis perante terceiros, provocadas por atos de guerra ou atentados terroristas, ocorridos no Brasil ou no exterior, pelos quais a GOL possa a vir a ser exigida, para os montantes que excederem o limite da apólice de seguros vigente em 10 de setembro de 2001, limitadas ao equivalente em reais a um bilhão de dólares norte-americanos.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2003 e 2002
(Em milhares de reais)

21. Demonstrações do Fluxo de Caixa

Com o intuito de fornecer ao mercado informações adicionais para melhor compreensão das demonstrações financeiras, a Companhia apresenta a seguir as demonstrações dos fluxos de caixa dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2003 e 2002.

	<u>Companhia</u>		<u>Consolidado</u>	
	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Lucro líquido do exercício	-	-	113.044	3.980
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais:				
Depreciação	-	-	13.844	7.885
Amortização	-	-	683	683
Provisão para devedores duvidosos	-	-	2.455	1.305
Impostos diferidos	-	-	(4.192)	-
Incentivos fiscais	-	-	691	-
Variações nos ativos e passivos operacionais:				
Contas a receber	-	-	(137.786)	(54.866)
Estoques	-	-	(5.658)	(6.672)
Despesas antecipadas, tributos a recuperar e outros créditos e valores	-	-	5.268	(38.351)
Fornecedores	-	-	10.488	17.257
Depósitos para manutenção	-	-	12.803	(5.328)
Arrendamentos mercantis a pagar	-	-	(24.966)	31.446
Transportes a executar	-	-	52.156	44.227
Obrigações trabalhistas	-	-	23.727	6.496
Outras obrigações	-	-	18.539	8.961
Caixa líquido gerado nas atividades operacionais	-	-	81.096	17.023
Atividades de investimentos:				
Depósitos em garantia de contratos de arrendamento	-	-	3.473	(12.079)
Investimentos	-	-	(630)	-
Aquisição de imobilizado	-	-	(37.967)	(22.400)
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos	-	-	(35.124)	(34.479)
Atividades de financiamentos:				
Empréstimos	-	-	16.106	(14.245)
Aumento de capital	-	-	94.200	16.500
Obrigações com coligadas	-	-	(19.439)	19.497
Caixa líquido gerado nas atividades de financiamento	-	-	90.867	21.752
Acréscimo líquido de caixa	-	-	136.839	4.296
Disponibilidades no início do exercício	0,1	0,1	9.452	5.156
Disponibilidades no final do exercício	0,1	0,1	146.291	9.452

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

***Demonstrações Financeiras
Consolidadas Pro Forma***

GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

***31 de dezembro de 2002 e 2001
com Parecer dos Auditores Independentes***

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS *PRO FORMA* 31 de dezembro de 2002 e 2001

Índice

Parecer dos Auditores Independentes	DFC-83
Demonstrações Financeiras Consolidadas <i>Pro Forma</i>	
Balancos Patrimoniais	DFC-84
Demonstrações dos Resultados.....	DFC-86
Demonstrações das Mutações do Patrimônio Líquido.....	DFC-87
Demonstrações das Origens e Aplicações de Recursos	DFC-88
Notas Explicativas às Demonstrações Financeiras	DFC-89

PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES

Ilmos. Srs.
Diretores e Acionistas da
GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

Examinamos os balanços patrimoniais *pro forma* da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e os balanços patrimoniais consolidados *pro forma* da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e GOL Transportes Aéreos S.A., levantados em 31 de dezembro de 2002 e 2001, e as respectivas demonstrações consolidadas *pro forma* dos resultados, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos, correspondentes aos exercícios findos naquelas datas, elaborados sob a responsabilidade de sua administração. Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações financeiras. As demonstrações financeiras consolidadas *pro forma* pressupõem que a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. tenha sido constituída em 1º de janeiro de 2001.

Nossos exames foram conduzidos de acordo com as normas de auditoria aplicáveis no Brasil e compreenderam: (a) o planejamento dos trabalhos, considerando a relevância dos saldos, o volume de transações e o sistema contábil e de controles internos da Companhia; (b) a constatação, com base em testes, das evidências e dos registros que suportam os valores e as informações contábeis divulgados, e (c) a avaliação das práticas e das estimativas contábeis mais representativas adotadas pela administração da Companhia, bem como da apresentação das demonstrações financeiras tomadas em conjunto.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras acima referidas representam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira *pro forma* da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. bem como a posição patrimonial financeira consolidada *pro forma* da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e da GOL Transportes Aéreos S.A. em 31 de dezembro de 2002 e 2001, os respectivos resultados consolidados *pro forma* de suas operações, as mutações consolidadas *pro forma* de seu patrimônio líquido e as origens e aplicações consolidadas *pro forma* de seus recursos referentes aos exercícios findos naquelas datas, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, no pressuposto de que a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. tenha sido constituída desde 1º de janeiro de 2001.

São Paulo, 24 de março de 2004

ERNST & YOUNG
Auditores Independentes S.S.
CRC 2SP015199/O-1

Adilson Birolli Gonzalez
Contador CRC 1SP077599/O-6

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

BALANÇOS PATRIMONIAIS CONSOLIDADOS *PRO FORMA*

31 de dezembro de 2002 e 2001

(Em milhares de reais)

	Companhia		Consolidado	
	2002	2001	2002	2001
ATIVO				
Circulante				
Disponibilidades	0,1	0,1	9.452	5.156
Contas a receber	-	-	106.550	51.406
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	-	-	(1.305)	-
Tributos a recuperar	-	-	3.475	3.451
Estoques	-	-	9.578	322
Despesas antecipadas	-	-	10.759	1.709
Outros créditos e valores	-	-	2.242	799
Total do ativo circulante	0,1	0,1	140.751	62.843
Realizável a longo prazo				
Depósitos em garantia	-	-	44.537	27.130
Clientes	-	-	-	333
Impostos a recuperar	-	-	28.800	-
Outros	-	-	747	904
Total do realizável a longo prazo	-	-	74.084	28.367
Permanente				
Imobilizado	-	-	43.062	31.505
Diferido	-	-	2.076	2.730
Total do permanente	-	-	45.138	34.235
Total do ativo	0,1	0,1	259.973	125.445

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

BALANÇOS PATRIMONIAIS CONSOLIDADOS *PRO FORMA* – Continuação
31 de dezembro de 2002 e 2001
(Em milhares de reais)

	<u>Companhia</u>		<u>Consolidado</u>	
	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
PASSIVO				
Circulante				
Empréstimos e financiamentos	-	-	22.800	37.046
Fornecedores	-	-	24.424	16.095
Arrendamentos mercantis a pagar	-	-	31.446	59
Obrigações trabalhistas	-	-	11.232	4.737
Impostos e contribuições a recolher	-	-	5.819	1.627
Taxas e tarifas aeroportuárias a recolher	-	-	6.990	3.659
Transportes a executar	-	-	71.237	26.336
Obrigações com coligadas	-	-	19.497	-
Outras obrigações	-	-	2.531	3.171
Total do passivo circulante	-	-	195.976	92.730
Exigível a longo prazo				
Fornecedores	-	-	13.693	4.878
Arrendamentos mercantis a pagar	-	-	9.796	4.979
Obrigações com coligadas	-	-	212	-
Adiantamento para aumento de capital	-	-	-	409
Provisão para manutenção de aeronaves	-	-	-	2.785
Provisão para contingências	-	-	252	100
Total do exigível a longo prazo			23.953	13.151
Patrimônio líquido				
Capital social	0,1	0,1	41.500	25.000
Prejuízos acumulados	-	-	(1.456)	(5.436)
Total do patrimônio líquido	0,1	0,1	40.044	19.564
Total do passivo	0,1	0,1	259.973	125.445

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

DEMONSTRAÇÕES DOS RESULTADOS CONSOLIDADAS *PRO FORMA*

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2002 e 2001

(Em milhares de reais, exceto o lucro por ação)

	Companhia		Consolidado	
	2002	2001	2002	2001
Receita operacional bruta				
Transporte de passageiros	-	-	684.805	239.838
Transporte de cargas	-	-	20.224	6.037
Outras	-	-	10.543	6.626
	-	-	715.572	252.501
Impostos e contribuições	-	-	(37.693)	(22.027)
Receita operacional líquida	-	-	677.879	230.474
Custo dos serviços prestados	-	-	(516.560)	(180.996)
Lucro bruto	-	-	161.319	49.478
Despesas operacionais				
Despesas comerciais	-	-	(105.061)	(23.345)
Despesas administrativas	-	-	(33.037)	(21.831)
Remuneração dos administradores	-	-	(364)	(22)
Despesas financeiras líquidas	-	-	(17.481)	(10.701)
	-	-	(155.943)	(55.899)
Resultado operacional	-	-	5.376	(6.421)
Resultado não operacional	-	-	-	985
Resultado antes do impostos de renda e da contribuição social	-	-	-	(5.436)
Imposto de renda e contribuição social correntes	-	-	(1.396)	-
Imposto de renda e contribuição social diferidos	-	-	-	-
	-	-	(1.396)	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	-	-	3.980	(5.436)
Lucro (Prejuízo) por ação (R\$)	-	-	0,10	(0,22)

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

DEMONSTRAÇÕES DAS MUTAÇÕES DOS PATRIMÔNIOS LÍQUIDOS CONSOLIDADAS PRO FORMA
Exercícios findos em 31 de dezembro de 2002 e 2001
(Em milhares de reais)

	Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.		Gol Transportes Aéreos S.A.			
	Capital social	Total	Capital realizado	Social A realizar	Prejuízos acumulados	Total
Saldos em 31 de dezembro de 2000	-	-	20.000	(11.194)	-	8.806
Integralização do capital	0,1	0,1		11.194	-	11.194
Aumento de capital	-	-	5.000	-		5.000
Prejuízo do exercício	-	-		-	(5.436)	(5.436)
Saldos em 31 de dezembro de 2001	0,1	0,1	25.000	-	(5.436)	19.564
Aumento de capital	-	-	16.500	-		16.500
Lucro líquido do exercício	-	-		-	3.980	3.980
Saldos em 31 de dezembro de 2002	0,1	0,1	41.500	-	(1.456)	40.044

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

DEMONSTRAÇÕES DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS CONSOLIDADAS *PRO FORMA*

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2002 e 2001

(Em milhares de reais)

	Companhia		Consolidado	
	2002	2001	2002	2001
ORIGENS DE RECURSOS				
Das operações:				
Lucro (Prejuízo) do exercício	-	-	3.980	(5.436)
Depreciações e amortizações	-	-	8.568	2.624
Provisão para manutenção	-	-	-	2.785
Juros e variações de longo prazo	-	-	23.087	-
Valor residual de baixas do imobilizado	-	-	929	265
Impostos diferidos	-	-	-	-
	-	-	36.564	238
Dos acionistas:				
Integralização de capital	-	0,1	-	11.194
Aumento de capital	-	-	16.500	5.000
	-	0,1	16.500	16.194
De terceiros:				
Aumento do exigível a longo prazo	-	-	14.696	10.366
	-	-	14.696	10.366
Total das origens	-	0,1	67.760	26.798
APLICAÇÕES DE RECURSOS				
Aquisição de bens do imobilizado	-	-	30.248	22.495
Adições ao ativo diferido	-	-	-	2.679
Aplicações no realizável a longo prazo	-	-	72.700	22.327
Total das aplicações	-	-	102.948	47.501
Aumento (redução) do capital circulante líquido	-	0,1	(35.188)	(20.703)
Variação do capital circulante líquido				
Ativo circulante:				
No final do exercício	0,1	0,1	140.751	72.692
No início do exercício	0,1	-	72.693	1.314
	-	0,1	68.058	71.378
Passivo circulante:				
No final do exercício	-	-	195.976	92.730
No início do exercício	-	-	92.730	649
	-	-	103.246	92.081
Aumento (redução) do capital circulante líquido	-	0,1	(35.188)	(20.703)

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS *PRO FORMA*

31 de dezembro de 2002 e 2001
(Em milhares de reais)

1. Contexto Operacional

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. – aqui denominada Companhia ou GLAI – foi constituída em 12 de março de 2004 tendo como acionistas as empresas Aeropar Participações S.A. e Comporte Participações S.A., empresas do Grupo Áurea. A GLAI tem por objeto exercer o controle acionário da GOL Transportes Aéreos S.A. (“GOL”), sendo titular de aproximadamente 100% do capital social da GOL (exceto 8 ações que são de propriedade dos membros do Conselho Administrativo da GOL).

A GOL, constituída em 1º de agosto de 2000, atualmente é controlada pelo Grupo Áurea por meio da empresa Aeropar Participações S.A., e tem como objeto social principal o transporte aéreo regular de passageiros, carga e mala postal no território nacional, sob o regime de concessão conforme autorização do Departamento de Aviação Civil – DAC, do Ministério da Aeronáutica, por meio da Portaria nº 1109/DGAC de 18 de agosto de 2000.

A GOL iniciou suas atividades operacionais regulares em 15 de janeiro de 2001 e em 31 de dezembro de 2003 a sua frota era composta por 22 aeronaves, sendo 18 Boeing 737-700 e 4 Boeing 737-800 de última geração tecnológica, operando em 28 aeroportos.

2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras

As demonstrações financeiras consolidadas *pro forma* foram elaboradas para refletir a situação financeira e patrimonial e os resultados operacionais consolidados como se a GLAI tivesse sido constituída desde 1º de janeiro de 2001 e como se a Companhia já detivesse a participação societária na GOL, acima mencionada, desde aquela data.

As demonstrações financeiras consolidadas *pro forma* abrangem as operações da GLAI e da GOL.

As demonstrações financeiras são de responsabilidade da Administração e foram preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, com observância das disposições contidas na legislação societária brasileira, no Plano de Contas elaborado pelo Departamento de Aviação Civil – DAC e nas normas complementares da Comissão de Valores Mobiliários – CVM.

3. Resumo das Principais Práticas Contábeis

a) Apuração do resultado

As receitas e despesas são apropriadas obedecendo ao regime de competência. As receitas de vôo são reconhecidas quando da efetiva prestação dos serviços. As reservas vendidas e correspondentes aos transportes a executar são demonstradas no passivo circulante, tendo como prazo de utilização o período de um ano.

Até 14 de janeiro de 2001, em virtude de a GOL estar em fase pré-operacional, o resultado apurado foi reclassificado para o ativo diferido para ser amortizado no período de 5 anos.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2002 e 2001
(Em milhares de reais)

3. Resumo das Principais Práticas Contábeis – Continuação

b) Provisão para créditos de liquidação duvidosa

A provisão para créditos de liquidação duvidosa é constituída em montante suficiente para cobrir eventuais perdas nas contas a receber.

c) Estoques

Os estoques, compostos por peças e materiais a serem utilizados na execução dos serviços de manutenção e reparos, estão apresentados ao seu custo de aquisição ou reparo, não superando o valor de reposição.

d) Realizável a longo prazo

As cauções são constituídas por depósitos em garantia junto à Boeing Capital Services Corporation – USA, GE Capital Aviation Services, Inc. e Boullion Aviation Services, Inc. e depósitos, efetuados em 2001, junto a esses fornecedores destinados ao pagamento de futuras revisões preventivas, atualizados até a data do balanço com base na variação cambial do dólar dos Estados Unidos.

e) Imobilizado

O imobilizado é registrado pelo custo de aquisição, deduzido das respectivas depreciações acumuladas, calculadas pelo método linear às taxas que levam em consideração a vida útil-econômica estimada dos bens.

f) Diferido

O diferido é composto por gastos pré-operacionais, amortizáveis no prazo de 5 anos a partir do início das operações.

g) Fornecedores no exterior

Os saldos de transações em moeda estrangeira são atualizados à taxa de câmbio vigente na data do balanço.

h) Empréstimos e financiamentos

São atualizados pelas variações monetárias incorridas até a data do balanço e os juros respectivos estão provisionados.

i) Leasing operacional

As parcelas contratuais mensais são apropriadas ao resultado pelo regime de competência.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2002 e 2001
(Em milhares de reais)

3. Resumo das Principais Práticas Contábeis – Continuação

j) Manutenção e reparos

Os custos com manutenções corretivas e com reparos de equipamento de vôo são contabilizados ao resultado quando incorridos, e as revisões preventivas têm seus custos alocados ao resultado em função das horas voadas.

No exercício de 2001, a GOL contabilizou os depósitos para pagamento de revisões, no ativo realizável a longo prazo, e constituiu provisão para manutenção, no exigível a longo prazo. No exercício de 2002, os depósitos para pagamentos de revisões passaram a ser contabilizados diretamente como despesa de manutenção, não sendo mais efetuada a provisão no passivo.

k) Imposto de renda e contribuição social

A provisão para imposto de renda é calculada à alíquota de 15% mais adicional de 10% sobre o lucro tributável que exceder R\$240 e a contribuição social é constituída à alíquota de 9% sobre o lucro antes do imposto de renda, ajustadas nos termos da legislação fiscal vigente, inclusive pela compensação de prejuízos fiscais e base negativa, limitada a 30% do lucro tributável.

Em 31 de dezembro de 2002 o montante de prejuízos fiscais e de base negativa de contribuição social é de R\$490 (R\$2.223 em 2001), para os quais não foram reconhecidos créditos tributários diferidos.

4. Contas a Receber

	2002	2001
Cartões de crédito (líquido de comissão)	82.745	44.900
Correntistas - cargas e passagens	4.914	1.668
Agências de turismo	15.891	4.099
Outras	3.000	1.072
Total circulante e longo prazo	106.550	51.739

5. Estoques

	2002	2001
Material de consumo	3.343	-
Material em poder de terceiros	1.105	-
Importações em andamento	2.959	322
Adiantamento a fornecedor	2.171	-
	9.578	322

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2002 e 2001
(Em milhares de reais)

6. Despesas Antecipadas

	2002	2001
Arrendamentos de aeronaves pagos antecipadamente	9.600	-
Arrendamento de motores pagos antecipadamente	470	-
Prêmios de seguros	678	1.702
Outros	11	7
	10.759	1.709

7. Cauções

	2002	2001
Depósitos em garantia	22.093	10.016
Depósitos para pagamento de revisões	22.444	17.114
	44.537	27.130

Os depósitos para pagamento de revisões referem-se a valores pagos antecipadamente em 2001 e relativos às revisões preventivas a ocorrer, estando depositados em contas específicas em nome das empresas responsáveis pelos serviços.

8. Tributos a Recuperar

	2002	2001
Antecipação de imposto de renda e contribuição social	3.363	-
ICMS a recuperar	28.800	3.409
PIS – Lei 10637/02	64	-
Outros	48	42
Total	32.275	3.451
Total circulante	(3.475)	(3.451)
Total realizável a longo prazo	28.800	-

ICMS a recuperar refere-se a crédito sobre as entradas de mercadorias, principalmente sobre combustíveis.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2002 e 2001
(Em milhares de reais)

9. Imobilizado

	Taxa de depreciação	2002	2001
Peças de conjuntos de reposição	20%	44.549	30.277
Equipamentos de aeronaves	20%	53	53
Equipamentos de segurança	20%	5	3
Ferramentas	10%	317	181
Veículos	20%	302	111
Máquinas e equipamentos	10%	561	225
Móveis e utensílios	10%	1.073	381
Computadores e periféricos	20%	1.810	763
Equipamentos de comunicação	10%	249	110
Instalações	10%	187	72
Softwares	20%	2.558	1.283
Marcas e patentes	-	13	9
Obras em andamento	-	339	-
		52.016	33.468
Depreciação acumulada		(8.954)	(1.963)
		43.062	31.505

10. Diferido

	2002	2001
Resultado pré-operacional diferido	3.413	3.413
Amortizações	(1.337)	(683)
	2.076	2.730

11. Empréstimos e Financiamentos

Contrato	Taxas	Garantias	2002	2001
Contas garantidas	107% do CDI	Recebíveis de cartão de crédito e aval	12.238	28.999
Empréstimos	CDI + 3% a.a.	Aval	10.562	8.047
			22.800	37.046

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2002 e 2001
(Em milhares de reais)

12. Arrendamentos Mercantis a Pagar

	2002	2001
Parcelas de arrendamento mercantil a pagar	16.065	-
Parcelas de arrendamento mercantil renegociadas	25.177	5.038
Total	41.242	5.038
Total circulante	(31.446)	(59)
Total exigível a longo prazo	9.796	4.979

13. Transações com Partes Relacionadas

A GOL mantém acordos operacionais com empresas ligadas. As transações são efetuadas em condições, preços e prazos normais de mercado.

	Natureza das transações	2002	
		Saldos	Receitas (Despesas)
<u>Debêntures (a)</u>			
Áurea Administração e Participações S.A.	Empréstimos	19.280	(1.901)
<u>Mútuo</u>			
Breda Transportes e Turismo Ltda.	Empréstimos	428	-
<u>Fornecedores</u>			
Serviços Gráficos Ltda.	Serviço Prestado	-	(149)

(a) Refere-se a debêntures de emissão privada não conversíveis em ações da Áurea Administração e Participações S.A., cedidas pela emitente e entregues à Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária – INFRAERO em pagamento de taxas de pouso e permanência de aeronaves, no período de junho a outubro de 2002.

O prazo de vencimento em cada série é de 15 meses, contados da data de emissão da respectiva série, com carência de 3 meses.

As debêntures são garantidas por penhor de direitos de crédito da GOL e são remuneradas com taxa equivalente a 100% da taxa média dos depósitos interfinanceiros de um dia (taxa DI “over extragrupo”), capitalizadas à taxa de juros de 1% ao ano.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação

31 de dezembro de 2002 e 2001

(Em milhares de reais)

14. Patrimônio Líquido

a) GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

- A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. foi constituída conforme Assembléia Geral de constituição realizada em 12 de fevereiro de 2004.
- O Capital social da Companhia totalmente subscrito é de R\$100,00 (cem reais), dividido em 100 (cem ações), sendo 80 (oitenta) ações ordinárias nominativas, sem valor nominal e 20 (vinte) ações preferenciais, nominativas, sem valor nominal. O capital foi integralizado em dinheiro.
- Em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 29 de março de 2004, os acionistas decidiram aumentar o capital social mediante conferência à Companhia, da totalidade de ações da Gol Transportes Aéreos S.A. por eles detidas, no montante de 60.283.301 ações, sendo divididas em 21.194.552 ações preferenciais e 39.088.749 ordinárias.

b) Capital Social – GOL Transportes Aéreos S.A.

- Em 31 de dezembro de 2002, o capital social da GOL está representado por 41.500.000 ações ordinárias, sem valor nominal.
- Em 31 de dezembro de 2001, o capital social estava representado por 25.000.000 de quotas, no valor nominal de R\$1,00 cada.
- Conforme a 20ª Alteração Contratual de 11 de março de 2002, o capital social foi aumentado em R\$5.000 mediante a emissão de 5.000.000 de quotas no valor nominal de R\$1,00 cada.
- Conforme a 21ª Alteração Contratual de 29 de abril de 2002, o capital social foi aumentado em R\$3.412 mediante a emissão de 3.412.000 de quotas no valor nominal de R\$1,00 cada.
- Em 2 de maio de 2002 foi realizada a Assembléia Geral de Transformação do tipo jurídico de sociedade por quotas de responsabilidade limitada em sociedade por ações, passando o capital social de R\$33.412 a ser representado por 33.412.000 ações ordinárias, sem valor nominal.
- Na Assembléia Geral Extraordinária, realizada em 8 de agosto de 2002, o capital social foi aumentado em R\$8.088, mediante a emissão de 8.088.000 ações ordinárias, sem valor nominal.

c) Dividendos

Aos acionistas é garantido dividendo obrigatório mínimo de 25% do lucro do exercício calculado nos termos da Lei das Sociedades por Ações (Lei 6.404/76).

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação

31 de dezembro de 2002 e 2001

(Em milhares de reais)

15. Leasing Operacional

A GOL tem obrigações decorrentes da contratação de operações de arrendamento mercantil, sob a modalidade de “leasing operacional”, relativa a 15 aeronaves Boeing 737-700 e 4 aeronaves Boeing 737-800. Os valores correspondentes aos compromissos dos equipamentos arrendados não estão refletidos no balanço patrimonial, em razão de as operações contratadas não preverem a sua opção de compra. Os contratos têm prazo de até 84 meses e são atualizados com base na variação da cotação do dólar norte-americano. No exercício de 2002, o custo dos contratos de arrendamento, reconhecido no resultado na rubrica “Custos dos serviços prestados”, totalizou R\$199.482 (R\$57.637 em 2001).

Os desembolsos futuros decorrentes dos contratos de *leasing* operacional totalizam, por ano de vencimento:

	US\$ mil	
	2002	2001
2002	-	33.205
2003	65.671	33.152
2004	66.299	33.152
2005	67.083	33.152
2006	67.027	33.152
Posteriores a 2006	127.231	66.093

16. Despesas Comerciais

Compostas substancialmente por despesas com propaganda e publicidade - R\$16.684 (R\$12.463 em 2001) e comissões sobre vendas - R\$41.942 (R\$10.507 em 2001).

17. Despesas Administrativas

Compostas substancialmente por despesas com pessoal - R\$5.843 (R\$3.312 em 2001), material de expediente - R\$3.429 (R\$1.489 em 2001), serviços de terceiros R\$8.413 (R\$9.367 em 2001), aluguéis - R\$3.063 (R\$1.930 em 2001) e perdas com cartão de crédito - R\$7.156 (nihil em 2001).

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2002 e 2001
(Em milhares de reais)

18. Cobertura de Seguros (não auditada)

A Administração mantém cobertura de seguros por montantes que considera necessário para fazer face aos eventuais sinistros, em vista da natureza de seus bens e dos riscos inerentes à sua atividade. Em 31 de dezembro de 2002, a cobertura de seguros, por natureza, considerando-se a frota de aeronaves da GOL e em relação aos valores máximos indenizáveis, monta a:

<u>Modalidade Aeronáutico</u>	<u>Cobertura</u> <u>US\$ mil</u>
Garantia – Casco	724.904
Responsabilidade civil por ocorrência/aeronave	600.000
Garantia – Casco/Guerra	724.904
Estoques	2.076

Por meio da Lei 10.605, de 18 de dezembro de 2002, o governo brasileiro assumiu compromisso de complementar eventuais despesas de responsabilidades civis perante terceiros, provocadas por atos de guerra ou atentados terroristas, ocorridos no Brasil ou no exterior, pelos quais a GOL possa a vir a ser exigida, para os montantes que excederem o limite da apólice de seguros vigente em 10 de setembro de 2001, limitadas ao equivalente em reais a um bilhão de dólares norte americanos.

19. Instrumentos Financeiros

Em 31 de dezembro de 2002 e 2001, os principais ativos e passivos monetários estão representados por operações de arrendamento mercantil de aeronaves.

As receitas da GOL são substancialmente geradas em reais, ao passo que a GOL tem obrigações, principalmente obrigações relacionadas ao pagamento de arrendamento de aeronaves, denominadas em dólar norte-americano. A exposição cambial da GOL em 31 de dezembro de 2002 e 2001 é demonstrada a seguir:

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Cauções	44.537	27.130
Despesas antecipadas de arrendamentos	10.070	-
Fornecedores estrangeiros	(9.606)	(7.044)
Arrendamentos mercantis a pagar	(41.243)	(5.038)
Prêmios de seguro a pagar	(1)	(2.257)
Ativo exposto	<u>3.757</u>	<u>12.791</u>

Os instrumentos financeiros que sujeitam a GOL a risco de crédito são representados, principalmente, pelas disponibilidades e contas a receber. A GOL mantém suas disponibilidades depositadas junto a instituições financeiras sólidas. A concentração do risco de crédito nas contas a receber está associada aos valores a receber das principais administradoras internacionais de cartão de crédito. As despesas com devedores duvidosos e créditos baixados totalizaram em 2002 R\$1.305 e R\$6.062, respectivamente.

A exposição cambial relativa aos valores a pagar, decorrentes de operações de arrendamento mercantil, é gerenciada conjuntamente com as estratégias das operações comerciais.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2002 e 2001
(Em milhares de reais)

20. Plano de Pensão

A Companhia não é instituidora ou patrocinadora de qualquer tipo de plano de pensão.

21. Contingências

A GOL tem ações judiciais em andamento referentes ao não-recolhimento de ICMS sobre importação de aeronaves por meio de contratos de “leasing operacional”. A Administração, baseada em opinião dos advogados de que a perda não é provável e em decisões judiciais, não vem reconhecendo provisão para eventuais exigibilidades.

22. Eventos Subseqüentes

- a) Conforme Assembléia Geral Extraordinária realizada em 20 de fevereiro de 2003, o capital social da GOL foi aumentado em R\$1.012, mediante a emissão de 2.699.252 ações preferenciais classe A, com direito a voto, sem valor nominal, conversíveis em ações ordinárias e 8.408.209 ações preferenciais classe B, sem direito a voto, sem valor nominal.
- b) Conforme Assembléia Geral Extraordinária realizada em 21 de fevereiro de 2003, o capital social da GOL foi aumentado em R\$93.203, mediante a emissão de 7.675.748 ações preferenciais classe A, com direito a voto, sem valor nominal, conversíveis em ações ordinárias. O capital social de R\$135.715 é dividido em 60.283.209 ações, sendo 41.500.000 ações ordinárias, 10.375.000 ações preferenciais classe A, com direito a voto, conversíveis em ações ordinárias, e 8.408.209 ações preferenciais classe B sem direito a voto, todas sem valor nominal.
- c) No período de janeiro a março de 2003, a GOL recebeu 3 novas aeronaves Boeing 737-700, que foram incorporadas à frota.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

PRO FORMA – Continuação
31 de dezembro de 2002 e 2001
(Em milhares de reais)

23. Demonstrações do Fluxo de Caixa

Com o intuito de fornecer ao mercado informações adicionais para melhor compreensão das demonstrações financeiras, a Companhia apresenta a seguir as demonstrações dos fluxos de caixa dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2002 e 2001.

	<u>Companhia</u>		<u>Consolidado</u>	
	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Lucro líquido do exercício	-	-	3.980	(5.436)
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais:				
Depreciação	-	-	7.885	1.700
Amortização	-	-	683	683
Provisão para devedores duvidosos	-	-	1.305	-
Variações nos ativos e passivos operacionais:				
Contas a receber	-	-	(54.866)	(51.685)
Estoques	-	-	(6.672)	(10.173)
Despesas antecipadas, tributos a recuperar e outros créditos e valores	-	-	(38.351)	(6.671)
Fornecedores	-	-	17.257	31.128
Depósitos para manutenção	-	-	(5.328)	(17.115)
Arrendamentos mercantis a pagar	-	-	31.446	-
Transportes a executar	-	-	44.227	26.337
Obrigações trabalhistas	-	-	6.496	4.312
Outras obrigações	-	-	8.961	7.707
Caixa líquido gerado nas atividades operacionais	-	-	17.023	(19.213)
Atividades de investimentos:				
Depósitos em garantia de contratos de arrendamento	-	-	(12.079)	(3.973)
Aquisição de imobilizado	-	-	(22.400)	(25.693)
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos	-	-	(34.479)	(29.666)
Atividades de financiamentos:				
Empréstimos	-	-	(14.245)	37.045
Aumento de capital	-	0,1	16.500	16.194
Obrigações com coligadas	-	-	19.497	-
Caixa líquido gerado nas atividades de financiamento	-	0,1	21.752	53.239
Acréscimo líquido de caixa	-	0,1	4.296	4.360
Disponibilidades no início do exercício	0,1	-	5.156	796
Disponibilidades no final do exercício	<u>0,1</u>	<u>0,1</u>	<u>9.452</u>	<u>5.156</u>

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)