



Prospecto Preliminar 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

**14.700.000 Ações Preferenciais**  
**Código ISIN BRGOLLACNPR4**

Preço da Oferta por Ação Preferencial: R\$[•].

A Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (a "Companhia" ou a "Gol") e seu acionista BSF Air Holdings LLC (o "Acionista Vendedor") estão realizando uma oferta que compreende, simultaneamente, a distribuição pública primária de 5.520.811 (cinco milhões, quinhentos e vinte mil, oitocentas e onze) novas ações preferenciais e a distribuição pública secundária de 9.179.189 (nove milhões, cento e setenta e nove mil, cento e oitenta e nove) ações preferenciais, nominativas, escriturais, sem valor nominal, de emissão da Companhia e de titularidade do Acionista Vendedor (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 8 de abril de 2005, a ser publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo e no jornal Valor Econômico, e, ainda, por deliberações societárias do Acionista Vendedor.

Do total das Ações Preferenciais objeto da Oferta Global, inicialmente [•] Ações Preferenciais serão colocadas no Brasil (a "Oferta Brasileira"), através de instituições financeiras lideradas pelo Banco Santander Brasil S.A. (o "Coordenador Líder"), Banco Morgan Stanley Dean Witter S.A. ("Morgan Stanley"), e Banco Itaú BBA S.A. ("Itaú BBA"), 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 [•] 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. Cada ADS representa 2 (duas) Ações Preferenciais. As ações preferenciais da Companhia são negociadas na Bolsa de Valores de São Paulo ("BOVESPA") sob o código "GOLL4" e na New York Stock Exchange ("NYSE"), na forma de ADSs, sob o código "GOL".

O preço de emissão/venda das Ações Preferenciais será fixado, após a finalização do procedimento de coleta de intenções de investimento (*bookbuilding*), a ser conduzido no Brasil pelo Coordenador Líder e pelo Morgan Stanley, e no exterior pelo Coordenador da Oferta Global. O preço de emissão/venda das Ações Preferenciais será aprovado pelo Conselho de Administração da Companhia e pelos órgãos societários do Acionista Vendedor antes da concessão dos registros de distribuição pública primária e secundária pela CVM. A cotação de fechamento da ação preferencial de emissão da Companhia na BOVESPA em 7 de abril de 2005 foi de R\$32,80.

	Preço	Comissões	Recursos Líquidos
Por Ação Preferencial	R\$[•]	R\$[•]	R\$[•]
Por ADS	R\$[•]	R\$[•]	R\$[•]

A Companhia concederá (a) ao Morgan Stanley uma opção, a ser exercida a exclusivo critério do Morgan Stanley, para a distribuição de um lote suplementar equivalente a até 15% (quinze por cento) das Ações inicialmente ofertadas no âmbito da Oferta Brasileira e (b) ao Coordenador Global uma opção, a ser exercida a exclusivo critério do Coordenador Global, para a distribuição de um lote suplementar equivalente a até 15% (quinze por cento), das ADSs inicialmente ofertadas no âmbito da Oferta Internacional (os lotes suplementares, em conjunto, as "Ações Adicionais"). Estas opções serão destinadas exclusivamente a atender a um eventual excesso de demanda que vier a ser constatado no decorrer da Oferta Global e poderão ser exercidas no prazo de até 30 (trinta) dias contados a partir da data de publicação do Prospecto de Distribuição Pública Primária e Secundária de Ações de emissão da Companhia (o "Prospecto"), nas mesmas condições e preço das Ações e ADSs inicialmente ofertadas.

Registro da presente distribuição pública primária e secundária na CVM: Distribuição Primária: CVM/SRE/REM/2005/[•], em [•] e Distribuição Secundária: CVM/SRE/SEC/2005/[•], em [•]. **"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, o Acionista Vendedor 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", a partir da página 40 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



Coordenador Líder



Coordenadores Contratados



(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

## ÍNDICE

### 1. INTRODUÇÃO

---

• Definições .....	5
• Termos e Condições da Oferta .....	9
• Informações sobre a Companhia, Consultores e Auditores .....	24
• Sumário do Prospecto .....	26
A Companhia.....	26
Visão Geral do Negócio.....	26
Nossas Vantagens Competitivas.....	27
Nossa Estratégia.....	29
Visão Geral do Setor .....	30
Resumo das Demonstrações Financeiras.....	33
Estrutura da Oferta Global .....	36
• Considerações sobre Estimativas e Declarações sobre o Futuro.....	39
• Fatores de Risco .....	40
• Destinação dos Recursos .....	50

### 2. INFORMAÇÕES SOBRE A COMPANHIA

---

• Capitalização.....	52
• Diluição .....	53
• Informações sobre os Títulos e Valores Mobiliários Emitidos .....	54
• Informações Financeiras e Operacionais Seleccionadas.....	57
• Análise e Discussão da Administração sobre a Situação Financeira e os Resultados das Operações .....	60
• Visão Geral do Setor.....	79
• Atividades da Companhia.....	83
• Regulação da Aviação Civil Brasileira .....	108
• Administração e Governança Corporativa.....	115
• Principais Acionistas e Acionista Vendedor .....	122
• Operações com Partes Relacionadas .....	124
• Descrição do Capital Social.....	125
• Dividendos e Política de Dividendos.....	130

### 3. ANEXOS

---

• Estatuto Social.....	A2
• Ata de Reunião do Conselho de Administração da Companhia em 8 de abril de 2005.....	A15
• Informações Anuais – IAN – 31 de dezembro de 2004 (apenas informações não constantes das demais seções deste Prospecto).....	A18
• Demonstrações Financeiras Padronizadas – DFP – 31 de dezembro de 2004 .....	A31

### 4. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

---

• Demonstrações Financeiras consolidadas relativas aos exercícios sociais encerrados em 31.12.2004 e 31.12.2003 e respectivo parecer dos auditores independentes .....	B2
• Demonstrações Financeiras consolidadas <i>pro forma</i> relativas aos exercícios sociais encerrados em em 31.12.2004 e 31.12.2003 e em 31.12.2003 e 31.12.2002 e respectivo parecer dos auditores independentes .....	B48

## **1. INTRODUÇÃO**

---

- Definições
- Termos e Condições da Oferta
- Informações sobre a Companhia, 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 o Futuro
- 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.

Acionista Vendedor	BSSF Air Holdings LLC.
Ações Preferenciais ou Ações	Ações preferenciais, nominativas, escriturais, sem valor nominal, a serem emitidas pela Companhia, em conjunto com as ações preferenciais de titularidade do Acionista Vendedor, objeto da Oferta Global.
ADS	<i>American Depositary Shares</i> , cada uma representando 2 (duas) ações preferenciais de emissão da Companhia-, negociadas nos Estados Unidos da América na NYSE
Aeropar	Aeropar Participações S.A.
Alavancagem Financeira	Índice financeiro calculado pela divisão do (i) valor total do endividamento bruto da Companhia pela (ii) soma do (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.
CERNAI	Comissão de Estudos Relativos à Navegação Internacional.
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., Banco Santander Brasil S.A. e Banco Itaú BBA S.A.
Coordenador da Oferta Global	Morgan Stanley & Co. Incorporated.
Coordenadores da Oferta Internacional	Morgan Stanley & Co. Incorporated, Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Incorporated, Raymond James & Associates, Inc., Santander Investment Limited,
Coordenador Líder	Banco Santander Brasil 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.
IPCA	Índice de Preço ao Consumidor Ajustado, divulgado pela FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas.
Lei das Sociedades por Ações	Lei n.º 6.404, de 15 de dezembro de 1976, e alterações posteriores.
Libor	Taxa de juros oferecida no mercado interbancário de Londres, sendo a taxa aplicável para o mercado interbancário internacional de curto prazo.
Oferta Global	A distribuição pública primária e secundária das Ações Preferenciais, realizada no Brasil e no exterior, neste último caso na forma de <i>American Depositary Shares</i> .
PIB	Produto Interno Bruto brasileiro.
Prospecto	Este Prospecto Preliminar de Distribuição Pública Primária e Secundária das Ações Preferenciais.
Prospecto Definitivo	O Prospecto de Distribuição Pública Primária e Secundária de Ações Preferenciais, a ser divulgado na data de início da distribuição pública das Ações Preferenciais.
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 arrendamentos suplementares.
Etapa de voo	Distância compreendida entre uma decolagem e um pouso de uma aeronave.
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 que adquiriram passagens e 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.
Slot	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.

Fazemos afirmações neste Prospecto sobre nossa posição competitiva e participação de mercado na aviação civil no Brasil e na América do Sul, além da dimensão destes mercados, fornecidos por terceiros, órgãos reguladores ou por publicações do setor. Fizemos estas afirmações com base nas estatísticas e outras informações obtidas junto a diversas fontes que acreditamos serem confiáveis. Embora não tenhamos razão para acreditar que quaisquer destas informações ou destes relatórios sejam incorretos em qualquer aspecto relevante, não verificamos de forma independente os dados relativos à posição competitiva, à participação de mercado e à dimensão dos mercados, fornecidos por terceiros, órgãos reguladores ou por publicações gerais do setor. Todos os dados do setor e do mercado contidos neste Prospecto são baseados nos últimos dados disponíveis publicamente nesta data.

Determinados dados incluídos neste prospecto foram arredondados. Desta forma, dados descritos como totais em determinadas tabelas podem não ser correspondentes à soma aritmética dos dados que os precedem.

## TERMOS E CONDIÇÕES DA OFERTA

### COMPOSIÇÃO ATUAL DO CAPITAL SOCIAL

A composição atual de nosso capital social é a seguinte:

Espécie e classe das ações	Subscrito/Integralizado <sup>(1)</sup>	
	Quantidade	Valor (milhares de R\$) <sup>(2)</sup>
Ordinárias	109.448.497	418.920
Preferenciais	78.094.746	298.912
Total <sup>(1)</sup>	187.543.243	717.832

<sup>(1)</sup> Todas as ações emitidas foram integralizadas.

<sup>(2)</sup> 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 <sup>(1)</sup>	Valor (milhares de R\$) <sup>(2)</sup>
Ordinárias	109.448.497	509.597
Preferenciais	83.615.557	389.318
Total	193.064.054	898.915

<sup>(1)</sup> Considerando a colocação total da quantidade de Ações Preferenciais, sem levar em conta o exercício das opções de Ações Adicionais.

<sup>(2)</sup> Calculado com base em um preço de emissão/venda por Ação Preferencial estimado em R\$32,80 (trinta e dois reais e oitenta centavos), baseado na cotação de fechamento da ação preferencial de emissão da Companhia na BOVESPA em 7 de abril de 2005.

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 <sup>(1)</sup>	
	Ações	%	Ações	%	Ações	%
Aeropar Participações S.A. <sup>(2)</sup>	109.448.477	100,00	31.493.863	40,33	31.493.863	37,67
BSSF Air Holdings LLC <sup>(3)</sup>	6	-	10.199.100	13,06	1.019.911	1,22
Comporte Participações S.A. <sup>(4)</sup>	-	-	3.351.775	4,29	3.351.775	4,01
Conselheiros e diretores <sup>(5)</sup>	14	**	8	**	8	**
Mercado (free float)	-	-	33.050.000	42,32	47.750.000	57,11
Tesouraria	-	-	-	-	-	-
Total	109.448.497	100,00	78.094.746	100,00	83.615.557	100,00

\* Acionista vendedor

\*\* Representa participação inferior a 0,01%.

<sup>(1)</sup> Considerando o aumento integral da quantidade inicial de Ações Preferenciais ofertadas, sem o exercício das opções de Ações Adicionais pelo Coordenador da Oferta Global.

<sup>(2)</sup> Aeropar é sociedade controlada pelas empresas Aller Participações S.A., sociedade por ações, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10º andar, parte, CEP 04551-060, inscrita no C.N.P.J. sob o nº 07.058.533/0001-73, Vaud Participações S.A., sociedade por ações, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10º andar, parte, CEP 04551-060, inscrita no C.N.P.J. sob o nº 07.058.553/0001-44, Thurgau Participações S.A., sociedade por ações, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10º andar, parte, CEP 04551-060, inscrita no C.N.P.J. sob o nº 07.061.067/0001-85 e Limmat Participações S.A., sociedade por ações, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10º andar, parte, CEP 04551-060, inscrita no C.N.P.J. sob o nº 07.058.544/0001-53, as quais são, por sua vez, controladas, respectivamente, pelos Srs. Constantino de Oliveira Júnior, Henrique Constantino, Joaquim Constantino Neto e Ricardo Constantino.

<sup>(3)</sup> 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. ("AIGBSSFI"); (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.

<sup>(4)</sup> Comporte é controlada pela sociedade Wisla Participações S.A., sociedade por ações, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10º andar, parte, CEP 04551-060, inscrita no C.N.P.J. sob o nº 07.061.031/0001-00, a qual, por sua vez, 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.

<sup>(5)</sup> 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 até 5.520.811 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 até 9.179.189 Ações Preferenciais de titularidade do Acionista Vendedor, 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 [•] 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 Subcontratadas” 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 [•] Ações Preferenciais serão distribuídas no âmbito da Oferta Internacional, na forma de ADSs, por intermédio de determinadas instituições financeiras lideradas pelo Coordenador da Oferta Global. 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 Instrumento Particular de Contrato de Distribuição de Ações Preferenciais da Companhia, a ser celebrado entre nós, a Gol Transportes Aéreos, o Acionista Vendedor, a CBLC e os Coordenadores da Oferta Brasileira (o “Contrato de Distribuição”), no contrato de distribuição da Oferta Internacional, a ser celebrado entre nós, a Gol Transportes Aéreos, o Acionista Vendedor e o Coordenador da Oferta Global, em nome dos Coordenadores da Oferta Internacional (“*Underwriting Agreement*”), e no contrato de intersindicalização, a ser celebrado entre os Coordenadores da Oferta Internacional e os Coordenadores da Oferta Brasileira (“*Intersyndicate Agreement*”).

A Companhia concederá: (a) ao Morgan Stanley uma opção, a ser exercida a exclusivo critério do Morgan Stanley, para a distribuição de um lote suplementar equivalente a até 15% (quinze por cento) das Ações inicialmente ofertadas no âmbito da Oferta Brasileira; e (b) ao Coordenador Global uma opção, a ser exercida a exclusivo critério do Coordenador Global, para a distribuição de um lote suplementar equivalente a até 15% (quinze por cento), das ADSs inicialmente ofertadas no âmbito da Oferta Internacional (os lotes suplementares, em conjunto, as “Ações Adicionais”). Estas opções serão destinadas exclusivamente a atender a um eventual excesso de demanda que vier a ser constatado no decorrer da Oferta Global e poderão ser exercidas no prazo de até 30 (trinta) dias contados a partir da data de publicação do Prospecto de Distribuição Pública Primária e Secundária de Ações de emissão da Companhia (o “Prospecto Definitivo”), nas mesmas condições e preço das Ações e ADSs inicialmente ofertadas.

Sem prejuízo do exercício das opções mencionadas acima, a quantidade de Ações Preferenciais inicialmente ofertada, excluídas as Ações Adicionais, poderá, a critério da Companhia, no que diz respeito à distribuição primária, ser aumentada em até 20% (vinte por cento) do total das Ações Preferenciais, conforme dispõe o artigo 14, parágrafo 2.º da Instrução CVM n.º 400.

## Quantidade, Valor, Classe e Espécie dos Valores Mobiliários

Na hipótese de não haver aquisição de Ações Adicionais<sup>(1)</sup>:

<b>Espécie e classe</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Preço de distribuição por ação (R\$)</b>	<b>Montante (R\$)</b>	<b>Recursos líquidos (R\$)</b>
Pref. Dist. Primária	5.520.811	[•]	[•]	[•]
Pref. BSSF Air Holdings LLC	9.179.189	[•]	[•]	[•]
Total	14.700.000	[•]	[•]	[•]

Na hipótese de haver aquisição da totalidade de Ações Adicionais<sup>(1)</sup>:

<b>Espécie e classe</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Preço de distribuição por ação (R\$)</b>	<b>Montante (R\$)</b>	<b>Recursos líquidos (R\$)</b>
Pref. Dist. Primária	7.725.811	[•]	[•]	[•]
Pref. BSSF Air Holdings LLC	9.179.189	[•]	[•]	[•]
Total	16.905.000	[•]	[•]	[•]

<sup>(1)</sup> Calculado com base em um preço de emissão/venda por Ação Preferencial de R\$[•].

## Preço de Emissão/Venda

O preço de emissão/venda de cada Ação Preferencial (“Preço por Ação”) será fixado após a efetivação dos Pedidos de Reserva, a conclusão do procedimento de coleta de intenções de investimento (*bookbuilding*), a ser conduzido no Brasil conjuntamente pelo Coordenador Líder e pelo Morgan Stanley (*joint bookrunners*) e no exterior pelo Coordenador da Oferta Global em consonância com o disposto no artigo 170, § 1º, III da Lei das Sociedades por Ações e com o disposto no artigo 44 da Instrução CVM nº 400. Os Investidores Não Institucionais que aderirem à Oferta Brasileira não participarão do Procedimento de *bookbuilding* nem, portanto, do processo de fixação do Preço por Ação. O Preço por Ação será calculado inicialmente em dólares norte-americanos e convertido em reais com base na taxa de câmbio divulgada pelo BACEN através do SISBACEN, na data de celebração do Contrato de Distribuição. O Preço por Ação será aprovado por nosso Conselho de Administração e pelos competentes órgãos societários do Acionista Vendedor antes da concessão do registro da Oferta Brasileira pela CVM.

	<b>Preço (R\$)</b>	<b>Comissões (R\$)</b>	<b>Recursos líquidos para o emissor<sup>(1)</sup> (R\$)</b>	<b>Recursos líquidos para o vendedor<sup>(1)</sup> (R\$)</b>
Por Ação Preferencial	[•]	[•]	[•]	[•]
Por ADS	[•]	[•]	[•]	[•]

<sup>(1)</sup> 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 das opções de Ações Adicionais.

## Custos de Distribuição

Abaixo segue descrição dos custos estimados da Oferta Global:

Oferta Global:

<b>Comissões e Despesas</b>	<b>Valor (R\$)</b>	<b>% em Relação ao Valor Total da Oferta Global</b>
Comissão de Coordenação	[•]	[•]
Comissão de Colocação	[•]	[•]
Comissão de Garantia de Subscrição	[•]	[•]
Total Comissões <sup>(1)</sup>	[•]	3,25
Despesa de Registro da Oferta Brasileira	165.740,00	[•]
Despesas de Registro e Listagem da Oferta Internacional	[•]	[•]
Outros Despesas <sup>(2)</sup>	[•]	[•]
Total <sup>(3)</sup>	[•]	[•]

<sup>(1)</sup> Não inclui comissão de incentivo de até 0,75% em relação ao valor total da Oferta Global, prevista no Contrato de Distribuição.

<sup>(2)</sup> Custos estimados com advogados, consultores e publicidade da Oferta Global.

<sup>(3)</sup> Sem levar em consideração o exercício das opções 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 8 de abril de 2005, com a exclusão do direito de preferência dos atuais acionistas da Companhia, nos termos do artigo 172 da Lei das Sociedades por Ações e do parágrafo 2º do artigo 6º do Estatuto Social da Companhia.

O aumento de capital e a correspondente fixação do preço de emissão/venda das Ações Preferenciais será aprovado pelo Conselho de Administração da Companhia antes da concessão do registro da Oferta Global pela CVM.

A Oferta Global foi aprovada pelos competentes órgãos societários do Acionista Vendedor.

## 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 e não serão constituídas reservas específicas.

## Público Alvo da Oferta Brasileira

As Instituições Participantes da Oferta Brasileira realizarão a distribuição pública das Ações da Oferta Brasileira, nos termos da Instrução CVM 400, e conforme previsto no Contrato de Distribuição, por meio de duas ofertas distintas, quais sejam, a oferta de varejo ("Oferta de Varejo") e a oferta institucional ("Oferta Institucional").

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 realizem solicitação de reserva antecipada mediante o preenchimento de formulário específico ("Pedido de Reserva"), destinado à aquisição/subscrição de Ações da Oferta Brasileira, (b) pessoas físicas que realizarem Pedido de Reserva e que integrem a folha de pagamento da Gol Transportes Aéreos, na data da apresentação do Pedido de Reserva bem como o clube de investimento Banessa Clube de Investimento em Valores Mobiliários da Gol Transportes Aéreos S.A. ("Empregados"); e (c) demais clubes de investimento registrados na BOVESPA, nos termos da regulamentação em vigor, que venham a realizar o Pedido de Reserva ("Clubes de Investimento").

A Oferta Institucional será realizada junto a fundos de investimentos, fundos 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 109 da Instrução CVM n.º 409, 18 de agosto de 2004, 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”).

O Coordenador Líder recomenda fortemente aos Investidores Não-Institucionais, Empregados e Clubes de Investimento interessados na realização do Pedido de Reserva a leitura atenta e cuidadosa dos termos e condições estipulados nos Pedidos de Reserva, especialmente no que diz respeito à confirmação e desistência do Pedido de Reserva, aos procedimentos relativos ao pagamento do Preço por Ação e à liquidação da Oferta Brasileira, bem como as informações contidas neste Prospecto Preliminar.

### **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:

<b>Ordem dos Eventos</b>	<b>Evento</b>	<b>Data Prevista <sup>(1)</sup></b>
<b>1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Publicação do Aviso ao Mercado</li> <li>• Disponibilização do Prospecto Preliminar</li> <li>• Início do <i>Roadshow</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 11 de abril de 2005</li> <li>• 11 de abril de 2005</li> <li>• 11 de abril de 2005</li> </ul>
<b>2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Início do Período de Reserva</li> <li>• Início de Procedimento de Bookbuilding</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 18 de abril de 2005</li> <li>• 18 de abril de 2005</li> </ul>
<b>3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encerramento do Período de Reserva</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 26 de abril de 2005</li> </ul>
<b>4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encerramento do <i>Roadshow</i></li> <li>• Encerramento do Procedimento de Bookbuilding</li> <li>• Fixação do Preço da Oferta por Ação</li> <li>• Assinatura do Contrato de Distribuição e do Underwriting Agreement</li> <li>• Registro da Oferta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 27 de abril de 2005</li> <li>• 27 de abril de 2005</li> <li>• 27 de abril de 2005</li> <li>• 27 de abril de 2005</li> <li>• 27 de abril de 2005</li> </ul>
<b>5</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Publicação do Anúncio de Início</li> <li>• Início do Prazo para o Exercício das opções de Ações Adicionais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 28 de abril de 2005</li> <li>• 28 de abril de 2005</li> </ul>
<b>6</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Data de Liquidação da Oferta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 de maio de 2005</li> </ul>
<b>7</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fim do Prazo para o Exercício das opções de Ações Adicionais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 28 de maio de 2005</li> </ul>
<b>8</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Publicação do Anúncio de Encerramento</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30 de maio de 2005</li> </ul>

<sup>(1)</sup> Todas as datas previstas acima 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.

Conforme o Aviso ao Mercado publicado na data deste Prospecto, será concedido aos Investidores Não-Institucionais e aos Clubes de Investimento o prazo de 6 (seis) dias úteis, a ser iniciado em 18 de abril de 2005 e encerrado em 26 de abril de 2005, inclusive, o qual poderá ser estendido pelos Coordenadores da Oferta Brasileira ("Período de Reserva"), para a realização de Pedido de Reserva nas condições descritas abaixo.

Os Investidores Não-Institucionais, os Empregados e os Clubes de Investimento deverão realizar os seus Pedidos de Reserva junto ao Coordenador Líder, ao BB Banco de Investimento S.A., ao Banco Safra de Investimento S.A. ou a qualquer das Corretoras Consorciadas, credenciadas junto à CBLIC para participar da Oferta Brasileira ("Instituições Habilitadas"). Os Investidores Não-Institucionais, os Empregados e os Clubes de Investimento interessados na efetivação de reservas no decorrer do Período de Reserva deverão ler cuidadosamente os termos e condições estipulados nos Pedidos de Reserva, especialmente no que diz respeito à confirmação e desistência dos Pedidos de Reserva.

Cada Investidor Não-Institucional, Empregado e/ou Clube de Investimento poderá efetuar Pedido de Reserva junto a uma única Instituição Habilitada. As Instituições Habilitadas somente atenderão 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 percentual de 10% (dez por cento) do total de Ações da Oferta Global, excluindo as Ações Adicionais, e a opção de aumento do total das Ações da Oferta Global nos termos do artigo 14, parágrafo 2º, da Instrução CVM 400, será objeto de esforços de venda destinados prioritariamente a investidores não-institucionais residentes no Brasil e no exterior, na proporção da alocação verificada na Oferta Brasileira e na Oferta Internacional, respectivamente, sendo que ao menos 1% (um por cento) da quantidade total de Ações da Oferta Global será alocada prioritariamente a Empregados, e ao menos 5% (cinco por cento) do número total de Ações da Oferta Global será alocado prioritariamente a Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento no Brasil, que realizarão reservas de Ações, irrevogáveis e irretiráveis, exceto pelo disposto no item (i) abaixo, sem necessidade de depósito antecipado, observados os termos do próprio instrumento de Pedido de Reserva, mediante seu preenchimento, nas condições descritas abaixo.

- (a) os Investidores Não-Institucionais, Empregados e Clubes de Investimento interessados deverão solicitar reservas de Ações da Oferta Brasileira, mediante o preenchimento de Pedido de Reserva, junto a uma única Instituição Habilitada, e 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, Empregado, e Clube de Investimento. Os Investidores Não-Institucionais, Empregados e Clubes de Investimento poderão estipular, no Pedido de Reserva, um preço máximo por Ação como condição de eficácia de seu Pedido de Reserva, conforme o previsto no parágrafo 3.º do artigo 45 da Instrução CVM 400. Caso o Investidor Não-Institucional, Empregado ou Clube de Investimento tenha optado por estipular um preço máximo por ação no Pedido de Reserva e o Preço por Ação seja fixado em valor superior ao estipulado, o respectivo Pedido de Reserva será automaticamente cancelado pela respectiva Instituição Habilitada;
- (b) recomenda-se aos Investidores Não-Institucionais, Empregados e Clubes de Investimento verificar com a Instituição Habilitada de sua preferência, antes de realizar seu Pedido de Reserva, se esta exigirá, a seu exclusivo critério, a manutenção de recursos em conta de investimento aberta e/ou mantida junto à mesma, para fins de garantia do Pedido de Reserva;

- (c) cada Instituição Habilitada deverá informar a quantidade de Ações a ser adquirida e o correspondente valor do investimento ao Investidor Não-Institucional, Empregado e Clube de Investimento que com ela realizar Pedido de Reserva, até as 16:00 horas do dia seguinte à data de publicação do Anúncio de Início, conforme definido abaixo, por meio de seu endereço eletrônico, ou, na sua ausência, por telefone ou correspondência, sendo o pagamento limitado ao valor do Pedido de Reserva e ressalvada a possibilidade de rateio, conforme previsto no item (f) e (h) abaixo;
- (d) cada Investidor Não-Institucional, Empregado e Clube de Investimento deverá efetuar o pagamento do valor indicado conforme o item (c) acima à Instituição Habilitada junto à qual tenha realizado seu Pedido de Reserva, em recursos imediatamente disponíveis, até as 10:30 horas da Data de Liquidação, conforme abaixo definido.
- (e) caso a totalidade dos Pedidos de Reserva de Ações da Oferta Brasileira realizados por Empregados seja igual ou inferior ao montante de 1% (um por cento) da totalidade das Ações da Oferta Global, excluindo as Ações Adicionais e a opção de aumento do total das Ações da Oferta Global nos termos do artigo 14, parágrafo 2º, da Instrução CVM 400, não haverá rateio, sendo todos os Empregados integralmente atendidos, conforme indicado no correspondente Pedido de Reserva, e eventuais sobras no lote ofertado a estes Empregados serão destinadas aos Investidores Institucionais, nos termos descritos abaixo;
- (f) caso o total de Ações da Oferta Brasileira objeto dos Pedidos de Reserva realizados por Empregados seja superior a 1% (um por cento) das Ações da Oferta Global, excluindo as Ações Adicionais e a opção de aumento do total das Ações da Oferta Global nos termos do artigo 14, parágrafo 2º, da Instrução CVM 400, será realizado rateio entre os Empregados, sendo que **o critério de rateio para os Empregados será a divisão proporcional das Ações destinadas aos Empregados entre todos os Empregados, observado o valor individual de cada Pedido de Reserva, desconsiderando-se as frações de Ações, até o limite de 1% (um por cento) das Ações da Oferta Global, excluindo as Ações Adicionais e a opção de aumento do total das Ações da Oferta Global nos termos do artigo 14, parágrafo 2º, da Instrução CVM 400.** Opcionalmente, a critério do Coordenador Líder, a quantidade de Ações destinada aos Empregados poderá ser aumentada para que os pedidos excedentes de Empregados possam ser total ou parcialmente atendidos, sendo que, no caso de atendimento parcial, haverá rateio proporcional entre todos os Empregados, observado o valor individual de cada Pedido de Reserva e desconsiderando-se as frações de Ações;
- (g) 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 5% (cinco por cento) da totalidade das Ações da Oferta Global, excluindo as Ações Adicionais e a opção de aumento do total das Ações da Oferta Global nos termos do artigo 14, parágrafo 2º, da Instrução CVM 400, não haverá rateio, sendo todos os Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento que aderirem à Oferta de Varejo integralmente atendidos, conforme indicado no correspondente Pedido de Reserva, e eventuais sobras no lote ofertado a estes Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento serão destinadas aos Investidores Institucionais, nos termos descritos abaixo;

- (h) caso o total de Ações da Oferta Brasileira objeto dos Pedidos de Reserva realizados por Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento seja superior a 5% das Ações da Oferta Global, excluindo as Ações Adicionais e a opção de aumento do total das Ações da Oferta Global nos termos do artigo 14, parágrafo 2º, da Instrução CVM 400, será realizado rateio entre os Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento, sendo que (i) **o critério de rateio para os Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento será a divisão igualitária e sucessiva das Ações destinadas a Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento entre todos os Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento, limitada ao valor individual de cada Pedido de Reserva, desconsiderando-se as frações de Ações, até o limite de R\$5.000,00 (cinco mil reais), inclusive, para Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento; e (ii) uma vez atendido o critério descrito no sub-item (i) acima, as Ações da Oferta Brasileira destinadas a Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento remanescentes serão rateadas proporcionalmente entre todos os Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento, observando-se o valor individual de cada Pedido de Reserva e desconsiderando-se as frações de Ações.** Opcionalmente, a critério do Coordenador Líder, a quantidade de Ações destinada a Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento poderá ser aumentada para que os pedidos excedentes dos Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento possam ser total ou parcialmente atendidos, sendo que, no caso de atendimento parcial, haverá rateio proporcional entre os Investidores Não-Institucionais e Clubes de Investimento, observando-se o ao valor individual de cada Pedido de Reserva e desconsiderando-se as frações de Ações;
- (i) na hipótese exclusiva de ser verificada divergência relevante entre as informações constantes do Prospecto Preliminar e do Prospecto Definitivo, que altere substancialmente o risco assumido pelo Investidor Não-Institucional, Empregado ou Clube de Investimento que tenha realizado Pedido de Reserva, ou sua decisão de investimento, poderá referido Investidor Não-Institucional, Empregado ou Clube de Investimento desistir do Pedido de Reserva após o início do período de distribuição. Nesta hipótese, cada Investidor Não-Institucional, Empregado ou Clube de Investimento deverá informar sua decisão de desistência do Pedido de Reserva à Instituição Habilitada junto à qual o Pedido de Reserva for realizado, em conformidade com os termos e no prazo previsto no respectivo Pedido de Reserva; e
- (j) 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 disposição legal, os Pedidos de Reserva serão automaticamente cancelados e as Instituições Habilitadas comunicarão aos Investidores Não-Institucionais, Empregados e aos Clubes de Investimento que com elas tenham realizado o Pedido de Reserva o cancelamento da Oferta, o que ocorrerá, inclusive, através de publicação de aviso na imprensa.

O Coordenador Líder e o Morgan Stanley, com a expressa anuência da Companhia e do Acionista Vendedor, elaborou plano de distribuição das Ações, nos termos do parágrafo 3º do artigo 33 da Instrução CVM nº 400/03, o qual leva em conta as relações com clientes e outras considerações de natureza comercial ou estratégica do Coordenador Líder, do Morgan Stanley, da Companhia e do Acionista Vendedor, observado que o Coordenador Líder e o Morgan Stanley, deverão assegurar a adequação do investimento ao perfil de risco de seus clientes, bem como o tratamento justo e equitativo aos investidores e ainda realizar os melhores esforços de dispersão acionária, conforme previsto no Regulamento de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da BOVESPA, ao qual a Companhia aderiu para fins da negociação de suas ações preferenciais no Nível 2 da BOVESPA.

As sobras de Ações da Oferta de Varejo, incluindo Ações Preferenciais inicialmente destinadas aos Investidores Não-Institucionais, empregados ou Clubes de Investimento durante o Período de Reserva, serão destinadas à distribuição pública junto a Investidores Institucionais, não sendo 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 nosso critério, e a critério do Coordenador Líder e do Morgan Stanley, 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 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 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").

Em caso de excesso de demanda superior a 1/3 (um terço) das Ações, não computadas as Ações Adicionais e a opção de aumento do total das Ações da Oferta Global nos termos do artigo 14, parágrafo 2º, da Instrução CVM 400, fica vedada a colocação pelos Coordenadores da Oferta de Ações junto a Investidores Institucionais, Investidores Não-Institucionais e Empregados que sejam, ou a Clubes de Investimento que sejam compostos de: (i) controladores ou 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).

Caso as Ações Preferenciais objeto da Oferta Brasileira não tenham sido totalmente colocadas 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 colocadas, observado o limite da garantia firme de subscrição/aquisição prestada individualmente por cada Coordenador da Oferta Brasileira, por até, no máximo, o Preço por Ação acima mencionado. Em caso de exercício da garantia firme e posterior revenda das Ações junto ao público pelos Coordenadores da Oferta Brasileira durante o Prazo de Distribuição, ou até a data de publicação do anúncio de encerramento, se esta ocorrer primeiro, o preço de revenda será o preço de mercado das Ações, até o limite máximo do Preço por Ação.

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 será celebrado entre a Companhia, a Gol Transportes Aéreos, os Coordenadores da Oferta Brasileira, o Acionista Vendedor e a CBLC. 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, de maneira não solidária, a quantidade de Ações Preferenciais indicadas na tabela abaixo:

	<u>Número de Ações</u>
Coordenador Líder.....	[•]
Morgan Stanley.....	[•]
Itaú BBA.....	[•]
Total .....	[•]

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

Também será celebrado entre a Companhia, a Gol Transportes Aéreos, o Coordenador da Oferta Global, em nome dos Coordenadores da Oferta Internacional e o Acionista Vendedor, o *Underwriting Agreement*, segundo o qual os Coordenadores da Oferta Internacional prestarão garantia firme, não solidária, de subscrição/aquisição de [●] Ações Preferenciais, sob a forma de [●] ADSs. Segue abaixo a quantidade inicial de Ações Preferenciais, sob a forma de ADSs, que cada um dos Coordenadores da Oferta Internacional se comprometerá a distribuir:

	<u>Número de Ações</u>
Coordenador Global.....	[●]
Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Inc. ....	[●]
Santander Investment Limited .....	[●]
Raymond James & Associates, Inc.....	[●]
Total .....	[●]

O Contrato de Distribuição e o *Underwriting Agreement* estabelecem que a obrigação dos Coordenadores da Oferta Brasileira e dos Coordenadores 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*, nos obrigamos a indenizar os Coordenadores da Oferta Brasileira e os Coordenadores da Oferta Internacional em certas circunstâncias e contra determinadas contingências, inclusive contingências resultantes da aplicação da Lei das Sociedades por Ações, da Lei 6.385/76 e do *Securities Act of 1933*. As Ações Preferenciais serão distribuídas pelas Instituições Participantes da Oferta Brasileira pelo preço de emissão/venda indicado na capa do Prospecto Definitivo.

Os Coordenadores da Oferta Brasileira e os Coordenadores da Oferta Internacional celebrarão 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.

### **Informações Detalhadas sobre a Garantia Firme**

A garantia firme consiste na obrigação de subscrição e/ou aquisição das Ações, pelos Coordenadores da Oferta Brasileira, pelo preço por Ação constante do Prospecto Definitivo, até os percentuais relativos a cada Coordenador da Oferta Brasileira, indicados neste Prospecto. Tal garantia é vinculante a partir do momento em que for concluído o procedimento de coleta de intenções de investimento (*bookbuilding*) e assinado o Contrato de Colocação. Caso a totalidade das Ações da Oferta Brasileira não tenham sido totalmente vendidas e/ou liquidadas no prazo de até 3 (três) dias úteis, contado a partir da data da publicação do Anúncio de Início, os Coordenadores da Oferta Brasileira adquirirão a totalidade do saldo resultante da diferença entre o número de Ações da Oferta Brasileira objeto de garantia firme e o número de Ações da Oferta Brasileira efetivamente colocadas junto a investidores pelo preço por Ação constante do Prospecto Definitivo, até os percentuais relativos a cada Coordenador da Oferta Brasileira indicados no Prospecto Definitivo.

### **RESTRICÇÕES À NEGOCIAÇÃO DE AÇÕES PREFERENCIAIS (LOCK-UP)**

A Companhia, nossos conselheiros e diretores, a Aeropar, a Comporte e o Acionista Vendedor 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, sujeito a determinadas exceções, não iremos emitir ou transferir, no prazo de até 90 dias após a data do 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.

## **ESTABILIZAÇÃO DO PREÇO DE AÇÕES PREFERENCIAIS**

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 ADSs, objeto da Oferta Internacional, nos termos do *Intersyndicate Agreement*. As atividades de estabilização de preço dos ADSs serão exercidas ao exclusivo critério do Coordenador da Oferta Global.

Adicionalmente, o Morgan Stanley, por intermédio da Morgan Stanley Dean Witter Corretora de Títulos e Valores Mobiliários S.A., poderá, a seu exclusivo critério, conduzir atividades de estabilização do preço das Ações Preferenciais, no prazo de até 30 (trinta) dias contados da data de publicação do Anúncio de Início. As atividades de estabilização serão regidas pelo Instrumento Particular de Contrato de Prestação de Serviços de Estabilização de Preço das Ações Preferenciais de Emissão da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A., o qual será aprovado pela BOVESPA e pela CVM antes da publicação do Anúncio de Início.

## **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 ao recebimento integral de dividendos e a todos os demais benefícios que forem declarados e/ou conferidos aos demais detentores de nossas ações preferenciais 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 a voto, exceto com relação a determinadas matérias. Ver "Descrição do Capital Social".

## **ADMISSÃO À NEGOCIAÇÃO DE AÇÕES PREFERENCIAIS**

Nossas ações preferenciais são admitidas à negociação na BOVESPA sob o código "GOLL4" e na NYSE, na forma de ADSs, sob o código "GOL".

## **ALTERAÇÃO DAS CIRCUNSTÂNCIAS, REVOGAÇÃO OU MODIFICAÇÃO**

Nós e o Acionista Vendedor, 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 o Acionista Vendedor 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"). Após a publicação do Anúncio de Retificação, os Coordenadores da Oferta Brasileira só aceitarão ordens no procedimento de coleta de intenções de investimento (*bookbuilding*) e Pedidos de Reserva daqueles investidores que se declararem cientes dos termos do Anúncio de Retificação. Os investidores que já tiverem aderido à Oferta Brasileira serão considerados cientes dos termos do Anúncio de Retificação quando, passados 5 (cinco) dias úteis de sua publicação, não revogarem 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, O AÇIONISTA VENDEDOR E OS COORDENADORES DA OFERTA BRASILEIRA**

##### Coordenador Líder

O Coordenador Líder mantém relacionamento de banco comercial com a Gol Transportes Aéreos, tendo atuado como coordenador da oferta inicial de colocação de ações da Companhia realizada em 24 de junho de 2004. O Coordenador Líder presta ainda serviços de cobrança e pagamento de fornecedores. Além disso, Gol Transportes Aéreos mantém com o Coordenador Líder operações de financiamento através de linhas de capital de giro e aplicações de curto prazo.

##### 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 BSSF 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 BSSF Air Holdings LLC. 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.

##### Morgan Stanley

O Morgan Stanley mantém relacionamento com a Companhia, tendo atuado como coordenador da oferta inicial de colocação de ações da companhia realizada em 24 de junho de 2004, bem como na realização de operações no mercado de câmbio.

##### Itaú BBA

A Companhia mantém relacionamento comercial rotineiro com o Itaú BBA, e além de realizar operações de câmbio, também realiza a administração de recursos de custódia de valores mobiliários com o Banco Itaú S.A., parte relacionada ao Itaú BBA.

### **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**

Possuímos o registro de companhia aberta junto à CVM sob o número 01956-9. O Acionista Vendedor declara que não possui 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 11 de abril de 2005, 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.

**A Companhia divulgará, até o início do Período de Reserva, por meio da publicação de Fato Relevante, certos dados financeiros e operacionais preliminares selecionados, não-auditados, relativos ao período encerrado em 31 de março de 2005.**

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, 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:

Banco Santander Brasil S.A.  
Rua Amador Bueno, n.º 474  
04752-000, São Paulo, SP  
fone (0xx11) 5538-8379  
[www.superbroker.com.br](http://www.superbroker.com.br)

Banco Morgan Stanley Dean Witter S.A.  
Av. Juscelino Kubitschek, n.º 50, 8º andar  
04543-000, São Paulo, SP  
fone (0xx11) 3048-6000  
[www.morganstanley.com.br/prospectos](http://www.morganstanley.com.br/prospectos)

Banco Itaú BBA S.A.  
Av. Brig. Faria Lima, n.º 3400, 4.º andar  
04538-132, São Paulo, SP  
Fone (0xx11) 3708 8876  
[www.itaubba.com.br](http://www.itaubba.com.br)

*Coordenadores Contratados*

BB Banco de Investimento S.A.  
Rua Lélio Gama, nº 105, 30º andar  
Rio de Janeiro, RJ  
[www.bb.com.br](http://www.bb.com.br)

Banco Merrill Lynch de Investimentos S.A.  
Av. Brigadeiro Faria Lima, nº 3.400, 18º andar  
São Paulo, SP  
[www.merrilllynch-brasil.com.br](http://www.merrilllynch-brasil.com.br)

Banco Safra de Investimento S.A.  
Avenida Paulista, nº 2.100, 19º andar  
São Paulo, SP  
[www.safranet.com.br](http://www.safranet.com.br)

*Corretoras Consorciadas*

Dependências das Corretoras Consorciadas indicadas no Aviso ao Mercado.

## **DECLARAÇÃO DA COMPANHIA, DO ACIONISTA VENDEDOR E DO COORDENADOR LÍDER**

A Companhia declara ser responsável pela veracidade, consistência, qualidade e suficiência das informações prestadas por ocasião do registro e fornecidas ao mercado durante a distribuição pública primária e secundária de ações ordinárias de sua emissão. Responsabiliza-se por esta declaração o Sr. Richard Freeman Lark Jr., na qualidade de Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores da Companhia,

Considerando que:

- (a) consultores legais foram constituídos por nós, o Acionista Vendedor 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 17 de março de 2005 a 8 de abril de 2005;
- (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, o Acionista Vendedor e o Coordenador Líder declaramos ainda que:

- (i) tomamos todas as cautelas e agiram com elevados padrões de diligência para assegurar que as informações prestadas pela Companhia no Prospecto Preliminar e no Prospecto Definitivo sejam verdadeiras, consistentes, corretas e suficientes nas suas respectivas datas;
- (ii) o Prospecto Preliminar contém e o Prospecto Definitivo conterà 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
- (iii) o Prospecto Preliminar foi e o Prospecto Definitivo será elaborado de acordo com as normas pertinentes, incluindo, mas não se limitando à Instrução CVM 400.

Responsabiliza-se por esta declaração os Srs. Gustavo Adolfo Funcia Murgel e Luiz Carlos da Silva Cantidio Júnior, na qualidade de Diretores estatutários do Coordenador Líder.

**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. O representante dos auditores independentes para fins da Oferta Global é a Sra. Maria Helena Pettersson.
Acionista Controladora .....	Aeropar Participações S.A.
Títulos e Valores Mobiliários Emitidos.....	A Companhia tem suas ações preferenciais negociadas 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 o 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.superbroker.com.br. O representante do Coordenador Líder para os fins da Oferta Global é o Sr. Enrico Carbone.

Coordenadores da Oferta Brasileira..... 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 e o *site* na Internet é [www.morganstanley.com.br/prospectos](http://www.morganstanley.com.br/prospectos).

Banco Itaú BBA S.A., com endereço na Avenida Brigadeiro Faria Lima, 3.400, 4º andar, 04538-132, São Paulo, SP. O telefone do Itaú BBA é 3708-8876 e o *site* na Internet é [www.itaubba.com.br](http://www.itaubba.com.br) e [www.itaubba.com.br](http://www.itaubba.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 Alameda Joaquim Eugênio de Lima, 447 São Paulo, SP. O telefone é (0xx11) 3147-7600. O representante desta instituição para os fins da Oferta Global é o Sr. Sergio Spinelli Silva Jr. Os consultores legais da Companhia para direito norte-americano são os advogados do escritório Shearman & Sterling LLP, com endereço em Av. Brigadeiro Faria Lima, 3400, São Paulo, SP. O telefone é (0xx11) 3202-2200. O representante desta instituição para os fins da Oferta Global é o Sr. Andrew Jánszky.

Consultores Legais dos Coordenadores..... Os consultores legais dos Coordenadores da Oferta Brasileira para direito brasileiro são os advogados do escritório Souza, Cescon Avedissian, Barriou e Flesch Advogados, com endereço na Rua Funchal, 263, 11º andar, São Paulo, SP. O telefone é (0xx11) 3089-6500. O representante desta instituição para os fins da Oferta Global é o Sr. Joaquim José Aceturi de Oliveira. Os consultores legais dos 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. O representante desta instituição para os fins da Oferta Global é a Sra. Francesca Lavin.

## 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 uma das companhias aéreas de baixo custo mais lucrativas do mundo, tendo registrado receita líquida de R\$2,0 bilhões e lucro líquido de R\$317,5 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2004. Somos a única empresa aérea de baixo custo e baixa tarifa operando no Brasil, oferecendo serviços aéreos regulares em rotas interligando as maiores cidades brasileiras. Buscamos expandir nossos negócios e aumentar nossos lucros, popularizando o transporte aéreo e estimulando e atendendo à demanda por viagens aéreas convenientes e a preços acessíveis, tanto para destinos no Brasil como para viagens entre o Brasil e outros destinos na América do Sul, 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 da aviação civil internacional.

Transportamos mais de 23 milhões de passageiros desde o início de nossas operações em 2001, e, de acordo com o DAC nossa participação de mercado, baseada em RPK, aumentou de 4,7% em 2001 para 11,8 % em 2002, 19,4% em 2003 e 22,3% em 2004.

Operamos 29 aeronaves *Boeing 737*, com uma única classe de serviço, e atendemos a 37 cidades no Brasil e um destino na Argentina. Assinamos um contrato com The Boeing Company, pelo qual formalizamos pedidos firmes de aquisição de 30 novas aeronaves *Boeing 737-800 Next Generation* e opções de compra de 33 novas aeronaves *Boeing 737-800 Next Generation*. Atualmente, seis aeronaves objeto de pedidos firmes têm entregas previstas para 2006, 13 têm entregas previstas para 2007, 7 têm entregas previstas para 2008 e 4 têm entregas previstas para 2009, e as aeronaves objeto de opções de compra estarão disponíveis para entregas no período entre 2007 e 2010. Recebemos cinco aeronaves *Boeing 737-300* na segunda metade de 2004, mediante contratos de arrendamento mercantil operacional de duração de dois a três anos, os quais nos auxiliam no atendimento à demanda no curto prazo, enquanto aguardamos a entrega de novas aeronaves *Boeing 737-800 Next Generation*.

Oferecemos aos passageiros uma alternativa de transporte a preços acessíveis que acreditamos ser atrativa em termos de custo-benefício frente às alternativas convencionais de transporte aéreo e rodoviário. Temos uma base diversificada de receitas, 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 País e para Buenos Aires, Argentina. Avaliamos cuidadosamente as oportunidades para crescimento de nossos negócios, através do aumento da frequência de vôos para os nossos atuais mercados de alta demanda e do acréscimo de novas rotas para destinos onde o valor da tarifa é relativamente alto, localizadas no Brasil e em outros destinos na América do Sul. Aplicamos nossa estratégia de popularizar o transporte aéreo para expandir nossa rede do Brasil para outros mercados em países da América do Sul, utilizando o mesmo modelo de negócio e os mesmos métodos de gerenciamento de rotas que nos ajudaram a nos tornarmos bem-sucedidos no Brasil.

Nossa ênfase em controlar custos e gerenciar o *yield* 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 receita por ASK e maior lucratividade. Em 2004, durante um período em que a aviação civil mundial sentiu os efeitos do aumento do preço do combustível, registramos um lucro líquido de R\$317,5 milhões. Nossos resultados positivos em 2004 deveram-se, principalmente, a economias de escala decorrentes do crescimento de nosso negócio, bem como a um CASK, ajustado pela etapa média, aproximadamente 30% inferior ao de nossos concorrentes no mercado doméstico, de acordo com as análises da Companhia baseadas em dados disponíveis publicamente.

Nosso modelo operacional é baseado em uma rede altamente integrada com múltiplas escalas, o qual é uma variação do modelo "ponto-a-ponto" utilizado por outras companhias aéreas bem-sucedidas internacionalmente. O alto nível de integração de vôos em determinados aeroportos nos permite oferecer vôos freqüentes, sem escalas e a baixas tarifas, entre os principais centros econômicos, além de amplas conexões ao longo de nossa rede, ligando pares de cidades por uma combinação de dois ou mais vôos com pouco tempo de escala ou de conexão. Por exemplo, oferecemos vôos regulares sem escalas entre cidades com grande volume de tráfego, tais como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba e Porto Alegre. Adicionalmente, nossa rede nos permite aumentar nossas taxas de ocupação em rotas de razoável volume de tráfego, através da utilização de aeroportos nestas cidades para permitir que nossos passageiros façam as conexões necessárias para alcançar seus destinos finais. Esta estratégia aumenta nossa taxa de ocupação, ao atrair passageiros viajando para destinos secundários, os quais preferem pagar tarifas menores mesmo que isso signifique fazer uma ou mais escalas antes de seu destino final. Finalmente, nosso modelo operacional nos possibilita estruturar nossas rotas para incluir destinos que não seriam possíveis de ser atendidos isoladamente no modelo tradicional "ponto-a-ponto", mas que se tornam possíveis de ser atendidos quando simplesmente incluídos como pontos adicionais em uma rede de vôos interligada como a nossa. Fazemos isso oferecendo vôos em horários noturnos ou durante a madrugada para destinos de menor tráfego, que são normalmente as primeiras ou últimas escalas em nossas rotas, o que nos permite aumentar nossa taxa de ocupação e gerar receita adicional.

O resultado final é que nosso modelo operacional, quando combinado com nossas baixas tarifas e serviços confiáveis, estimula a demanda por transporte aéreo, o que nos permitiu alcançar uma taxa de ocupação de 71% em 2004, comparada a uma taxa de ocupação média de 63% de nossos principais concorrentes em vôos domésticos durante o mesmo período, de acordo com dados coletados junto ao DAC. A interconectividade de nossa rede também fez com que aproximadamente metade de nossos passageiros fizesse conexões ou escalas ao longo de nossa rede integrada, enquanto se encaminhavam aos seus destinos finais. Ao longo de 2004, mantivemos altos padrões de eficiência operacional e satisfação dos passageiros, completando 98% de nossos vôos agendados com um índice de pontualidade de 97% dos vôos, com base em nossos dados internos.

### **Nossas Vantagens Competitivas**

Nossas principais vantagens competitivas são:

**Manutenção de baixos custos operacionais.** Nosso custo operacional por ASK no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2004 foi de 16,8 centavos de real. Acreditamos que este custo operacional por ASK, quando ajustado pela etapa média, tenha sido um dos mais baixos da aviação civil mundial, sendo que foi, em média, aproximadamente 30% inferior aos custos de nossos principais concorrentes no mercado doméstico de acordo com as análises da Companhia baseadas em dados publicamente disponíveis. Normalmente, os custos operacionais por quilômetro de uma companhia aérea diminuem à medida que a distância média de vôo aumenta. Nossos baixos custos operacionais decorrem de nosso pioneirismo e de usarmos as melhores práticas adotadas por outras companhias aéreas de baixo custo, visando a incrementar a eficiência operacional, dentre as quais destacamos:

- *Utilização eficiente de aeronaves.* Em 2004, nossas aeronaves voaram em média 13,6 horas por dia, 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 tem ajudado a gerar receitas adicionais, enquanto as aeronaves de nossos concorrentes ainda estão em solo, além de nos possibilitar distribuir os custos fixos por um número maior de vôos e ASK. Também operamos serviços de transporte de cargas em nossos vôos para gerar receitas adicionais, mediante a otimização do aproveitamento de compartimentos de carga de nossas aeronaves.
- *Operação de frota homogênea.* Atualmente, operamos uma frota composta de aviões de modelos similares, sendo 29 aeronaves Boeing 737. Contamos com pedidos e opções de compra de até 63 novas aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation*. As aeronaves objeto de pedidos firmes têm entregas previstas para ocorrer entre 2006 e 2009, e as opções de compra são exercíveis para entregas no período entre 2007 e 2010.
- *Uso de canais de distribuição eficientes e de baixo custo.* O uso efetivo de tecnologia nos permite manter nossos custos baixos e nossas operações altamente eficientes e com flexibilidade de expansão. Buscamos manter nossos canais de distribuição simplificados e convenientes de forma a permitir que nossos clientes interajam diretamente conosco quando e como preferirem, através da Internet. Aproximadamente 80% de nossas vendas são feitas por meio de nosso *site* na Internet, e nossos clientes podem adquirir passagens, efetuar o *check-in* nos vôos tanto pela Internet como por telefones celulares aptos a navegar na Internet. Como resultado de nossa ênfase em canais de distribuição de baixo custo, geramos mais receita por meio da venda de passagens *online* do que qualquer outra companhia no Brasil.
- *Abordagem operacional flexível e eficiente.* Sempre buscamos a alternativa de menor custo para nossos clientes, sem comprometer a qualidade e a segurança. Constantemente avaliamos nossas operações de forma a identificar possíveis oportunidades de redução de custos. Como resultado, terceirizamos o trabalho que pode ser realizado adequadamente e de forma mais eficiente por prestadores de serviço externos, realizando internamente as tarefas que nossos funcionários podem realizar com uma relação custo-benefício mais vantajosa.

**Estímulo à demanda por nossos serviços.** Acreditamos que, por meio de nossos serviços de alta qualidade a baixas tarifas, proporcionamos a alternativa de melhor custo-benefício nos mercados em que atuamos e estimulamos a demanda por serviços de transporte aéreo. Nossas tarifas médias são mais baixas do que a tarifa média de nossos principais concorrentes. 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 nossos mercados. Estimamos que cerca de 10% dos clientes em nossos vôos sejam passageiros de primeira viagem ou que não tenham realizado nenhuma viagem aérea no último ano.

**Uma das frotas mais novas do setor.** Operamos atualmente 29 aeronaves *Boeing 737* com uma idade média de 6,8 anos, o que faz com que seja a frota mais nova da América do Sul e esteja entre as mais novas na aviação civil internacional. Acreditamos que os pedidos firmes e as opções de compra que possuímos para a aquisição de até 63 novas aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation*, com entrega programada entre 2006 e 2010, nos ajudarão a manter a vantagem competitiva de uma frota nova. Nossa frota nos proporciona um alto nível de confiabilidade operacional e nos permite consolidar a imagem de uma companhia aérea que proporciona viagens confortáveis, pontuais, modernas e seguras. Nossas aeronaves Boeing 737-800/700 *Next Generation* nos proporcionam a aerodinâmica e a tecnologia mais modernas da atualidade, aliadas a uma maior velocidade de vôo, aproveitamento eficiente de combustível e procedimentos simplificados de manutenção.

**Uma marca forte, amplamente reconhecida pelo mercado.** Acreditamos que a marca GOL tornou-se sinônimo de inovação e de boa relação custo-benefício no mercado doméstico de aviação civil brasileira. A Gol foi eleita a "Empresa do Ano" de 2004 pela edição anual "Melhores e Maiores" da revista Exame. Entendemos que nossos clientes também 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. Em 2004, pesquisas de opinião realizada pela Omni Marketing, uma empresa independente de pesquisa de mercado, indicam que mais de nove entre dez passageiros que transportamos estão satisfeitos com a Gol, voariam novamente pela Gol e consideram a Gol como sendo uma empresa moderna, prática e inovadora.

**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 dezembro de 2004, registramos R\$849,1 milhões em disponibilidades de curto prazo e R\$386,4 milhões em contas a receber, representando um total de R\$1.235,5 milhões. Em 31 de dezembro de 2004, registramos um índice de Alavancagem Financeira de 10,5%.

**Administração ativa de riscos relativos a variação cambial e de preço de combustível.** Monitoramos ativamente as oscilações no preço do combustível, nas taxas de câmbio e de juros. Até hoje, fomos capazes de ajustar nossas tarifas para compensar as variações adversas nos preços de combustível e desvalorizações do real em relação ao dólar norte-americano. Nossa política geral é de nos proteger no curto prazo contra oscilações de preço, realizando operações de *hedge* sobre a maior parte do consumo previsto de combustível e de nossa exposição ao dólar norte americano de forma a minimizar o efeito das mudanças nos preços de combustível ou do mercado de câmbio.

**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 desenvolvendo as melhores práticas de treinamento e selecionando pessoas para integrar nossa equipe, que compartilhem do foco em engenhosidade e aperfeiçoamento contínuo. Nossos principais executivos têm, em média, aproximadamente 20 anos de experiência nos setores de transporte de passageiros e essa experiência tem nos ajudado a desenvolver os elementos mais importantes de nosso modelo de negócio de baixo custo. Também motivamos nossos funcionários concedendo participação nos lucros e resultados, além da participação em nosso programa de opções de compra de ações.

## **Nossa Estratégia**

Visando a manter o crescimento de nossos negócios e aumentar nossa lucratividade, nossa estratégia será a de continuar a estimular a demanda, oferecendo um serviço de transporte aéreo de classe única, com baixas tarifas, observando altos padrões de qualidade e segurança. Esforçaremos-nos em manter baixos custos operacionais e sempre buscaremos 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 adicionais nas rotas de alta demanda e de vôos noturnos 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. Nossa intenção é sermos reconhecidos, até 2010, como a companhia aérea que popularizou o transporte aéreo de alta qualidade a baixos custos na América do Sul.

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 ou em destinos onde as tarifas cobradas são relativamente altas.** Ao planejarmos a expansão de nossos negócios, continuaremos a estabelecer, selecionar nossas rotas e determinar a frequência de nossos serviços com base na quantidade e no tipo de demanda nas regiões que atendemos no Brasil e em outros países da América do Sul. 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, monitoraremos cuidadosamente as rotas e as frequências de vôo que melhor servem às necessidades destes passageiros e aumentaremos nossos 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, através da formação de 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 permanência de nossas aeronaves no solo 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 nos beneficiar de economias de escala e reduzir nossos custos por ASK à medida que incorporamos aeronaves adicionais à nossa infra-estrutura operacional já estabelecida e eficiente.

**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. 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 desnecessários e bom senso na aplicação de tecnologia. 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 popularizar o transporte aéreo e estimular a demanda, particularmente de passageiros em viagens de lazer e de negócios de empresas de pequeno e médio porte, que são sensíveis ao preço da passagem, os quais, na ausência de nossos serviços, teriam escolhido utilizar outros meios de transporte ou não viajariam. Nossa estratégia consiste em continuar a estimular a demanda e encorajar mais pessoas a viajar de avião, mediante a prestação de um serviço de alta qualidade a baixas tarifas.

### **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 2003, a aviação civil doméstica brasileira transportou perto de 30 milhões de passageiros. Para fins de comparação, as companhias de transporte rodoviário interestadual transportaram cerca de 132 milhões de passageiros em 2003, de acordo com o Departamento de Transportes Rodoviários. O Brasil não possui serviços significativos de transporte ferroviário interestadual de passageiros.

O segmento de viagens de negócios representa a maior parcela da demanda de viagens aéreas no Brasil e é o mais lucrativo do mercado. De acordo com o DAC, as viagens de negócios representaram aproximadamente 70% do total da demanda no Brasil para vôos aéreos domésticos em 2003, 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 responderam por 12,5% e 12,8% de todos os passageiros transportados em vôos domésticos em 2002 e 2003, respectivamente. As dez rotas de maior tráfego entre pares de cidades responderam por 35,5% e 37,1% de todos os passageiros transportados em vôos domésticos no Brasil em 2002 e 2003, respectivamente.

A aviação civil doméstica de vôos regulares é atualmente atendida, principalmente, pela Gol e por duas principais concorrentes, Varig e TAM. Ao final de 2004, Gol, TAM e Varig foram responsáveis por mais de 97% do mercado de rotas domésticas regulares, aferido em termos de RPK. A Varig tem níveis significativos de endividamento e sua condição financeira e perspectivas futuras são incertas.

Tendo em vista que o transporte aéreo tradicionalmente esteve acessível apenas para as camadas sociais de alta renda da população brasileira, o que resultou em um nível relativamente baixo de volume de transporte aéreo, acreditamos que nosso modelo de negócio de baixo custo e baixa tarifa tem o potencial de aumentar significativamente a utilização do transporte aéreo no Brasil. De acordo com o DAC, ocorreram cerca de 29,2 milhões de embarques e desembarques em vôos domésticos e 7,8 milhões de embarques e desembarques em vôos internacionais no Brasil em 2003, entre uma população que, conforme os dados do IBGE, totalizava aproximadamente 181 milhões de pessoas. A título de comparação, de acordo com o Departamento de Transporte dos Estados Unidos da América, os Estados Unidos da América, com uma população total de aproximadamente 293 milhões de pessoas, de acordo com o censo populacional norte-americano mais recente, registrou 587,5 milhões de embarques em vôos domésticos e 116,9 milhões de passageiros em vôos internacionais em 2003. Adicionalmente, somente o Aeroporto Hartsfield, em Atlanta, o aeroporto mais movimentado dos Estados Unidos da América, registrou 37,7 milhões de embarques domésticos durante o ano de 2004.

De 1997 a 2004, a taxa média anual de crescimento do tráfego aéreo de passageiros, em termos de RPK, foi de 6,8%, em comparação à taxa média anual de crescimento de capacidade disponível, em termos de ASK, de 4,7%. As taxas de ocupação foram, em média, de 59% no mesmo período. O quadro abaixo ilustra o tráfego doméstico de passageiros da aviação civil brasileira e capacidade disponível para os períodos indicados:

	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997
	(em milhões, exceto percentuais)							
ASK	42.991	41.927	47.109	45.008	41.437	40.323	38.121	31.146
Varição de ASK	2,5%	(11,0)%	4,7%	8,6%	2,8%	5,8%	22,4%	8,7%
RPK	28.186	25.180	26.780	26.296	24.284	22.204	22.539	17.824
Varição de RPK	11,9%	(6,0)%	1,8%	8,3%	9,4%	(1,5)%	26,5%	7,5%
Taxa de Ocupação	65,6%	60,1%	56,8%	58,4%	58,6%	55,1%	59,1%	57,2%

Fonte: DAC, Anuário Estatístico, para os anos de 1997 a 2002, e Dados Comparativos Avançados, para os anos de 2003 e 2004.

Historicamente, o crescimento médio da receita da aviação civil doméstica tem geralmente ultrapassado o crescimento do PIB. De 1997 a 2003, a receita da aviação civil doméstica brasileira cresceu 6,2% em termos reais, deflacionado pelo IPCA, enquanto a taxa real de crescimento médio anual do PIB foi de 1,5%, conforme dados do DAC e do BACEN.

O fluxo de passageiros embarcados em vôos entre o Brasil e alguns países selecionados da América do Sul em 2004 estão descritos na tabela abaixo, juntamente com o PIB e a população de cada país mencionado.

País	Passageiros	Percentual	PIB (em bilhões de US\$)	População (em milhões)
Argentina	1.223.599	51,6%	129,7	37,9
Chile	384.230	16,2%	72,1	16,0
Uruguai	251.359	10,6%	11,2	3,4
Bolívia	149.950	6,3%	8,6	8,8
Paraguai	144.252	6,1%	5,8	6,0
Colômbia	87.769	3,7%	77,8	45,3
Peru	82.528	3,5%	60,6	27,5
Venezuela	48.833	2,0%	84,9	26,2
Total	2.372.520	100,0%	450,7	171,1

Fonte: IMF World Economic Outlook Abril de 2004, Population Reference Bureau: 2004 World Population Data Sheet e Passageiros: DAC

## CENÁRIO ECONÔMICO BRASILEIRO

A administração federal conduzida pelo Partido dos Trabalhadores manteve a consistência na política econômica adotada pela administração anterior, priorizando a responsabilidade fiscal. Em 2003, os investidores recuperaram a confiança nos rumos do País, e em decorrência disso, 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. A inflação em 2003 registrada pelo IGP-M diminuiu para 8,7%. No entanto, o PIB brasileiro aumentou 0,5%, alcançando US\$507 bilhões em termos reais durante 2003, apesar das taxas de juros elevadas que prevaleceram no começo de 2003 para conter a pressão inflacionária, que também contribuíram para restringir o crescimento econômico.

Ao longo de 2004, o PIB brasileiro cresceu 5,2%, alcançando US\$560 bilhões, e o Brasil alcançou um superávit da balança comercial de US\$33,7 bilhões, seu maior superávit em todos os tempos. A inflação em 2004, conforme medida pelo IGP-M, foi de 12,4%, e de 7,6% conforme medida pelo IPCA. As metas de inflação estipuladas pelo Banco Central para 2005 e 2006 são ambas de 4,5%, medidas pelo IPCA, com uma variação positiva ou negativa de 2,5% e 2,0%, respectivamente. As taxas de juros continuaram altas com uma taxa CDI média de 17,8% em 2004. Em 2004, o real valorizou-se em relação ao dólar em 8,1% demonstrando uma melhora contínua na confiança dos investidores. Em 7 de abril de 2005, a taxa de câmbio do real em relação ao dólar foi de R\$2,6019 por US\$1,00.

\* \* \* \* \*

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 significativos da Companhia são as ações ordinárias e preferenciais de emissão da Gol Transportes Aéreos, além de disponibilidades de caixa e de uma subsidiária para propósitos financeiros. 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, n.º 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 no Brasil é 0300-789-2121, 81 0266-3131 na Argentina e 55 11 2125-3200 para ligações internacionais. Nosso *website* é [www.voegol.com.br](http://www.voegol.com.br) o qual está disponível em português, inglês e espanhol. Informações de relações com investidores estão disponíveis em nosso *website* na seção "Relações com Investidores". Informações contidas no nosso *website* não fazem parte deste Prospecto.

## RESUMO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

O quadro a seguir apresenta um resumo das nossas informações financeiras consolidadas e outras informações nas datas e para cada período indicado.

A Gol Transportes Aéreos foi constituída em agosto de 2000, mas apenas iniciou o serviço de transporte de passageiros 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.

Nossas demonstrações financeiras consolidadas *pro forma* em 31 de dezembro de 2002, 2003, 2004 e nossas demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2004 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. Em 24 de junho de 2004, a Companhia concluiu sua distribuição inicial de ações preferenciais, com a emissão de 18.750.000 ações preferenciais. 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.

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

	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2004	2003	2002
	(em milhares de R\$, exceto dados em porcentagem)		
<b>Demonstração de Resultados:</b>			
Receita Operacional Bruta			
Transporte de Passageiros .....	1.965.154	1.444.757	684.805
Transporte de Cargas .....	49.017	36.516	20.224
Outros .....	40.478	16.120	10.543
Total de Receita Operacional Bruta .....	2.054.649	1.497.393	715.572
Impostos e Contribuições .....	(93.763)	(96.803)	(37.693)
Receita Operacional Líquida .....	1.960.886	1.400.590	677.879
Custo dos Serviços Prestados e Despesas Operacionais:			
Pessoal .....	172.979	137.638	77.855
Combustível e lubrificantes .....	468.192	357.193	131.737
Arrendamento mercantil de aeronaves .....	195.504	188.841	130.755
Arrendamento suplementar .....	103.202	90.875	68.727
Seguro de aeronaves .....	25.575	25.850	23.186
Material de manutenção e reparo .....	51.796	42.039	16.160
Prestação de serviços .....	74.825	58.710	47.381
Comerciais e publicidade .....	261.756	191.280	96.626
Tarifas de pouso e decolagem .....	57.393	47.924	32.758
Depreciação e amortização .....	26.000	14.527	8.568
Outros custos e despesas operacionais .....	52.629	14.187	21.269
Total de custos e despesas operacionais ..	1.489.851	1.169.064	655.022
Resultado Bruto .....	471.035	231.526	22.857
Receitas (despesas) financeiras líquidas .....	10.979	(61.927)	(17.481)
Lucro operacional .....	482.014	169.599	5.376
Imposto de renda e contribuição social .....	(164.534)	(56.555)	(1.396)
Lucro líquido .....	317.480	113.044	3.980
Lucro por ação (R\$) .....	1,36	1,88	0,10
Lucro pro forma por ação (R\$) <sup>(1)</sup> .....	1,69	0,67	0,04

**Informações de Balanço:**

	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2004	2003	2002
Disponibilidades .....	849.091	146.291	9.452
Contas a receber <sup>(2)</sup> .....	386.370	240.576	105.245
Depósitos em garantia de contratos de arrendamento .....	33.559	28.261	44.537
Ativo total .....	1.545.163	544.519	259.973
Endividamento de curto prazo .....	118.349	38.906	22.800
Endividamento de longo prazo .....	-	-	-
Patrimônio líquido .....	1.003.823	221.477	40.044

**Outras Informações Financeiras:**

	Exercício social encerrado em 31 de dezembro		
	2004	2003	2002
	(em milhares de R\$, exceto porcentagens)		
Margem operacional bruta <sup>(3)</sup> .....	24,0%	16,5%	3,4%
Fluxo de caixa proveniente de (usado em) atividades operacionais .....	253.804	81.096	17.023
Fluxo de caixa usado em investimento .....	(95.313)	(35.124)	(34.479)
Fluxo de caixa proveniente de financiamento .....	544.309	90.867	21.752
EBITDA <sup>(4)</sup> .....	497.035	246.053	31.425
EBITDAR <sup>(4)</sup> .....	795.741	525.769	230.907



## ESTRUTURA DA OFERTA GLOBAL

Ações Preferenciais .....	14.700.000 ações preferenciais, sem valor nominal.
Ações Preferenciais oferecidas pelo Acionista Vendedor	9.179.189 ações preferenciais, sem valor nominal.
Ações Preferenciais emitidas pela Companhia .....	5.520.811 ações preferenciais, sem valor nominal.
Oferta Global	A Oferta Global consiste da Oferta Internacional e da Oferta Brasileira, a serem realizadas simultaneamente.
Oferta Internacional .....	[•] Ações Preferenciais representadas por [•] ADSs serão objeto de distribuição pelos Coordenadores da Oferta Internacional nos Estados Unidos da América e em outros países excluindo o Brasil.
Oferta Brasileira .....	[•] Ações Preferenciais serão objeto de distribuição pelos Coordenadores da Oferta Brasileira no Brasil.
Realocação e opções 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 concederá: (a) ao Morgan Stanley uma opção, a ser exercida a exclusivo critério do Morgan Stanley, para a distribuição de um lote suplementar equivalente a até 15% (quinze por cento) das Ações inicialmente ofertadas no âmbito da Oferta Brasileira; e (b) ao Coordenador Global uma opção, a ser exercida a exclusivo critério do Coordenador Global, para a distribuição de um lote suplementar equivalente a até 15% (quinze por cento), das ADSs inicialmente ofertadas no âmbito da Oferta Internacional. Estas opções serão destinadas exclusivamente a atender a um eventual excesso de demanda que vier a ser constatado no decorrer da Oferta Global e poderão ser exercidas no prazo de até 30 (trinta) dias contados a partir da data de publicação do Prospecto Definitivo, nas mesmas condições e preço das Ações e ADSs inicialmente ofertadas. As Ações Adicionais serão destinadas exclusivamente a atender a um eventual excesso de demanda na Oferta Global.
<i>American Depositary Shares ("ADSs")</i> .....	Cada ADS representa 2 (duas) Ações Preferenciais. As Ações Preferenciais são 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
Acionista Vendedor .....	BSSF Air Holdings LLC

Restrição à Negociação ( <i>Lock-up</i> ).....	A Companhia, nossos conselheiros, diretores, a Aeropar, a Comporte e o Acionista Vendedor concordamos que, sujeito a determinadas exceções, não iremos emitir ou transferir, no prazo de até 90 dias após a data do 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. Veja "Termos e Condições da Oferta Global".
Ações Emitidas Antes e Depois da Oferta Global...	Antes da Oferta Global: 187.543.243 ações, dentre as quais 109.448.497 ações ordinárias e 78.094.746 ações preferenciais. Depois da Oferta Global: 193.064.054 ações, dentre as quais 109.448.497 ações ordinárias e 83.615.557 ações preferenciais, sem considerar o exercício das opções 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" a partir da página 36, além de outras informações incluídas no presente Prospecto.
Destinação dos Recursos.....	Pretendemos utilizar os recursos líquidos desta Oferta Global para investimentos relacionados à aquisição e/ou arrendamento de novas aeronaves Boeing 737. Não receberemos nenhum recurso proveniente da venda das Ações Preferenciais pelo Acionista Vendedor 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.
<b>Direito de Venda Conjunta (<i>tag-along</i>) .....</b>	<b>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.</b>

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 integral de quaisquer dividendos e proventos que declararmos após a liquidação da subscrição/aquisição das Ações Preferenciais e/ou ADSs pelos investidores na Oferta Global.
Mercado para as Ações Preferenciais .....	Nossas ações preferenciais estão admitidas para negociação na BOVESPA sob o código "GOLL4". As ADSs estão admitidas para negociação na NYSE, sob o código "GOL".

## CONSIDERAÇÕES SOBRE ESTIMATIVAS E DECLARAÇÕES SOBRE O FUTURO

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 combustíveis, de manutenção 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. Tal influência, bem como condições políticas e econômicas no Brasil podem influenciar adversamente nossas atividades e o preço de nossas 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 aumentos nas taxas de juros, mudanças na política tributária, 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 bem como por outros fatores, tais como:

- taxas de juros;
- controle cambial;
- variações cambiais;
- inflação;
- liquidez do mercado doméstico financeiro e de capitais;
- políticas fiscais; 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 de nossas 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, dentre outros fatores, 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% e 8,1% em relação ao dólar em 2003 e 2004, respectivamente, nenhuma garantia pode ser dada no sentido de que o real não irá se desvalorizar em relação ao dólar norte-americano. Em 7 de abril de 2005, a taxa de câmbio era de R\$2,6019 por US\$1,00.

Nossas receitas de transportes de passageiros e de cargas são denominadas substancialmente 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 2004, 53% de nossas despesas operacionais eram denominadas em dólares ou atreladas à variação cambial. Adicionalmente, o preço de compra de 30 aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation* para as quais fizemos pedidos firmes de compra e de 33 aeronaves, para as quais detemos opções de compra, estão denominadas em dólar. 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 dezembro de 2004, nossas obrigações de pagamento futuro de arrendamento mercantil operacional a curto e longo prazos, totalizaram R\$759,3 milhões, e não possuíamos nenhum endividamento financeiro denominado em dólares. Podemos incorrer em obrigações de pagamentos 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.

Historicamente, as desvalorizações do real em relação ao dólar também criaram pressões inflacionárias, portanto futuras desvalorizações do real frente ao dólar poderão vir a 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 de nossas 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 10,0% em 2000, 10,4% em 2001, 25,3% em 2002, 8,7% em 2003 e 12,4% em 2004 (conforme apurado pelo 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 reduções 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-nos 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**

**Mudanças na estrutura de regulação da aviação civil brasileira podem afetar nossos negócios e os 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 freqüências dos vôos. Adicionalmente, a importação de qualquer aeronave está sujeita à aprovação do COTAC, um sub-departamento do DAC. Nos últimos anos, o DAC tem monitorado o desenvolvimento do mercado brasileiro de aviação civil, assumindo uma postura de maior ingerência por meio de medidas mais restritivas que proporcionaram uma maior estabilidade no setor. Por exemplo, o DAC estabeleceu critérios mais rigorosos a serem observados pelas empresas de transporte aéreo para a criação de novas rotas ou freqüências adicionais de vôos, visando a evitar excesso de oferta. Nossos planos de crescimento contemplam a expansão para novos mercados, aumentando as freqüências dos vôos e aumentando consideravelmente nossa frota, atualmente composta por 29 aeronaves em operação. Dessa maneira, nossa capacidade de crescimento depende das autorizações necessárias concedidas pelo DAC e pelo COTAC. Em 31 de dezembro de 2004, possuíamos autorização para operar 31 aeronaves. Não podemos assegurar que autorizações serão concedidas no futuro. Caso a estrutura regulatória da aviação civil brasileira seja alterada, ou o DAC e o COTAC passem a adotar critérios mais restritivos na aprovação de novas freqüências, rotas ou na aquisição de novas aeronaves, nossos planos de crescimento e os resultados de nossas operações podem ser afetados de maneira adversa.

Diversas iniciativas legislativas foram tomadas, incluindo a elaboração de um projeto de lei que substituiria a Lei n.º 7.565, 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. 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.

**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. Também podemos enfrentar competição de companhias aéreas internacionais, à medida que começamos a operar vôos entre o Brasil e outros destinos na América do Sul.

Um de nossos concorrentes, Varig S.A. – Viação Aérea Riograndense, ou Varig, tem significativo nível de endividamento, e a sua condição financeira e a suas perspectivas são incertas. No passado, o governo brasileiro, principal credor da Varig, permitiu que certas companhias aéreas reestruturassem suas dívidas com entidades governamentais. Caso o governo brasileiro proporcione apoio financeiro à Varig, ela poderá se tornar mais competitiva em relação a nós.

Além da concorrência entre companhias aéreas brasileiras, a aviação civil brasileira enfrenta 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;
- continuar a prestar serviços de alta qualidade por baixas tarifas a nossos clientes;
- ter êxito na escolha de novos mercados;
- estimular a demanda por nossos serviços;
- contratar *hedge* para nos proteger contra riscos cambiais, de variações em taxas de juros e de oscilações de preços de combustível;
- manter controle das despesas;
- atrair, reter e motivar pessoal qualificado;
- reagir a demandas de mercado e de clientes, bem como a tendências de mercado; 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. 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. Adicionalmente, a introdução de vôos entre o Brasil e outros destinos na América do Sul localizados fora do território brasileiro requer a observância de critérios estabelecidos em acordos bilaterais que regulam vôos internacionais, os quais são negociados entre o Brasil e os demais países sul-americanos. Caso não possamos cumprir os requisitos constantes destes acordos, nossos planos de introduzir novos vôos entre o Brasil e outros destinos na América do Sul localizados fora do Brasil podem ser afetados.

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 pode, 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, bem como nossas operações atuais, sendo que nosso insucesso nesse sentido pode afetar adversamente nossas condições financeiras e os resultados de nossas operações, podendo afetar o valor de nossas ações preferenciais.

**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 16% têm taxa de arrendamento variável, baseada em taxas de juros dos Estados Unidos ou na taxa Libor. Assumimos compromissos financeiros no montante, de aproximadamente US\$2,0 bilhões para a compra de 30 novas aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation* para os próximos cinco anos. Esperamos incorrer em custos fixos adicionais e contrair dívidas conforme adquirimos ou arrendamos tais 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 dar suporte a nosso plano de investimentos e 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 e com os compromissos de compra 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.

Nossa habilidade em realizar pagamentos programados sobre nossas obrigações fixas, incluindo dívidas que poderemos vir a incorrer, dependerão de nossa performance operacional futura e do nosso fluxo de caixa, que por sua vez dependerão das condições políticas e econômicas prevaletentes; bem como de outros fatores financeiros, concorrenciais, regulatórios e, negociais; dentre outros, muitos dos quais fora de nosso controle. 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.

**Poderemos ser obrigados a usar nossos recursos financeiros para financiar parte de nossos pedidos firmes de aeronaves. Podemos não ter recursos financeiros suficientes para tanto.**

Atualmente financiamos nossas aeronaves através de operações de arrendamento mercantil operacional. Como resultado de nossos pedidos firmes de compra de 30 novas aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation*, no futuro, esperamos ser proprietários de uma parte de nossa frota e, ainda, continuar a arrendar aeronaves através de operações de arrendamento mercantil operacional de longo prazo. Os pedidos firmes de aeronaves representam um compromisso financeiro significativo para nós. Mesmo acreditando que o compromisso preliminar assumido pelo *Export-Import Bank* dos Estados Unidos para prestar garantias que cubram aproximadamente 85% do montante total do preço de compra das aeronaves objeto dos pedidos firmes de compra nos possibilitará obter financiamento para a aquisição de tais aeronaves, podemos ter que usar nossos próprios recursos financeiros para arcar com os 15% restantes do montante total do preço de compra das referidas aeronaves. Caso não tenhamos recursos financeiros suficientes para honrar tais compromissos, 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 31,4% de nossas despesas operacionais no ano encerrado em 31 de dezembro 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. Nos últimos anos ocorreram aumentos significativos nos preços de combustível. 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 à 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, e futuros aumentos podem prejudicar nossos negócios.**

Devido à ameaça terrorista, nos últimos anos 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 da América. 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. Em virtude dos nossos pedidos de firmes de 30 novas aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation* e da opção de compra de mais 33 aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation*, esperamos em um futuro próximo continuar a operar apenas aeronaves da marca Boeing e turbinas da marca CFM International. Caso a Boeing ou a CFM International sejam incapazes de cumprir suas obrigações contratuais 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 interrompidas pela falha ou incapacidade da Boeing ou da CFM International de fornecer partes suficientes ou serviços de suporte nos prazos necessários.

Nossos negócios também 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 usada 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 nossas aeronaves poderia ser suspenso ou restringido pelo DAC caso haja qualquer defeito de fabricação ou problema mecânico, percebido, 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 vendas de passagens, 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 vendas de passagens 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 vendas de passagens 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, bem como diluir nossos custos fixos e são alcançadas, em parte, pela operação com tempo de escala nos aeroportos reduzido, 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.

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

**Nossa reputação e resultados podem ser prejudicados caso ocorra um acidente ou incidente envolvendo nossas aeronaves ou nossa espécie de aeronave.**

Um acidente ou incidente envolvendo uma de nossas aeronaves pode acarretar 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 tais coberturas 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 envolvendo nossas aeronaves, mesmo que totalmente coberto por seguro, ou um acidente ou incidente envolvendo uma aeronave Boeing 737 *Next Generation*, pode causar a impressão ao público de que oferecemos voos menos seguros ou confiáveis do que outras companhias aéreas, o que pode prejudicar nossos negócios e resultados.

**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 voos 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**

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

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 o mercado de negociação de nossas Ações Preferenciais 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 nossas 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.

**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, o Acionista Vendedor, a Comporte, nossos conselheiros e diretores e a Aeropar concordamos que, durante um prazo determinado e sujeito a determinadas exceções, não iremos emitir ou transferir, dentro de até 90 dias após a data do 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. Após o término do prazo deste acordo ou caso ele seja rescindido, 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 em Reais equivalente a US\$67,4 milhões (considerando o preço de US\$25,46 por ADS que foi a última cotação das ADSs na NYSE em 7 de abril de 2005), sem considerar o exercício das opções de Ações Adicionais, e no montante aproximado em Reais equivalente a US\$94,6 milhões, na hipótese de exercício das opções de Ações Adicionais, após dedução dos valores estimados por nós devidos a título de comissões e despesas.

Pretendemos utilizar a totalidade 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 Boeing 737 *Next Generation*.

Não receberemos nenhum recurso proveniente da venda das Ações Preferenciais pelo Acionista Vendedor 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 da Aviação Civil Brasileira
- Atividades da Companhia
- Regulação da Aviação Civil Brasileira
- Administração
- Principais Acionistas e Acionista Vendedor
- 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 dezembro de 2004, ajustada para refletir o recebimento de aproximadamente R\$181,1 milhões em recursos (com base no preço de R\$32,80 por ação preferencial que foi a cotação de fechamento das ações preferenciais na BOVESPA em 7 de abril de 2005), relativos à emissão das ações preferenciais, sem considerar a emissão de Ações Adicionais. As informações descritas abaixo foram extraídas de nossas demonstrações financeiras consolidadas *pro forma* para o período encerrado em 31 de dezembro de 2004, auditadas 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.

	Em 31 de dezembro de 2004	
	Real	Ajustado
	em milhares de R\$	
Endividamento total de curto prazo	118.349	118.349
Endividamento de longo prazo	-	-
Capital Social	717.832	898.915
Reserva de capital	29.187	29.187
Lucros acumulados	256.804	256.804
Patrimônio líquido	1.003.823	1.184.906
Capitalização total	1.122.172	1.303.255

## DILUIÇÃO

Em 31 de dezembro de 2004, o patrimônio líquido consolidado da Companhia era de R\$1.003,8 milhões, sendo que o valor patrimonial por ação, na mesma data, era de, aproximadamente, R\$5,35 por ação. O valor patrimonial de R\$5,35 por ação foi determinado pela divisão do patrimônio líquido consolidado pelo número total de ações emitidas pela Companhia.

Após efetuarmos a emissão, no âmbito da distribuição pública primária, de 5.520.811 Ações Preferenciais, assumindo que as opções de Ações Adicionais não sejam exercidas pelo Coordenador da Oferta Global, considerando-se o preço de emissão de R\$32,80 por Ação Preferencial (cotação de fechamento da ação preferencial em 7 de abril de 2005), o valor do patrimônio líquido contábil estimado será de, aproximadamente, R\$1.184,9 milhões, representando aproximadamente R\$6,14 por ação da Companhia. Este valor representa um aumento imediato no valor patrimonial contábil de aproximadamente R\$0,79 por ação da Companhia e uma diluição imediata de R\$26,66 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.

	R\$
Preço Referencial de Emissão por Ação equivalente a cotação de fechamento em 7 de abril de 2005.....	32,80
Valor Patrimonial por Ação em 31 de dezembro de 2004.....	5,35
Aumento do Valor Patrimonial por Ação.....	0,79
Valor Patrimonial por Ação após a Oferta Global.....	6,14
Diluição por Ação para os novos investidores.....	<u>26,66</u>

O preço de emissão das Ações Preferenciais não guarda relação com o valor patrimonial e será 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 24 de junho de 2004, foi de R\$26,57 por ação.

Adicionalmente, em 25 de maio de 2004, emitimos opções de compra de 937.412 ações preferenciais ao preço de exercício de R\$3,04 por ação preferencial e, em 19 de janeiro de 2005, emitimos opções de compra de 75.854 ações preferenciais ao preço de exercício de R\$33,06 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 e do plano de opção de compra de ações, veja a seção "Administração e Governança Corporativa".

## INFORMAÇÕES SOBRE OS TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS EMITIDOS

### GERAL

Nossas ações preferenciais são negociadas desde 24 de junho de 2004 na BOVESPA sob o código "GOLL4" e na Bolsa de Valores de Nova York – NYSE, na forma de ADSs, sob o código "GOL". Cada ADS representa 2 ações preferenciais.

A tabela a seguir apresenta, para os períodos indicados, os preços médios, máximos e mínimos de cotação das ações preferenciais e das ADSs:

	BOVESPA			NYSE		
	Reais por Ação Preferencial			Dólar por ADS		
	Mínimo	Médio	Máximo	Mínimo	Médio	Máximo
2004	25,00	29,72	44,31	16,40	20,88	32,90
Primeiro Trimestre de 2004	-	-	-	-	-	-
Segundo Trimestre de 2004	26,50	27,13	28,00	17,00	17,44	18,22
Terceiro Trimestre de 2004	25,00	26,87	30,35	16,40	18,19	21,21
Quarto Trimestre de 2004	27,50	32,92	44,31	19,35	23,89	32,90
Últimos Seis Meses						
Outubro de 2004	27,50	28,07	29,60	19,35	19,79	20,67
Novembro de 2004	29,40	31,29	33,50	20,68	22,49	24,75
Dezembro de 2004	33,50	39,09	44,31	25,34	29,16	32,90
Janeiro de 2005	36,00	38,53	42,50	26,60	28,46	31,65
Fevereiro de 2005	36,76	39,85	42,70	28,50	30,93	33,01
Março de 2005	34,20	38,39	41,30	25,13	28,51	31,40
Abril de 2005 (até dia 7)	32,00	32,67	33,60	24,40	24,91	25,46

1.Fonte: Bloomberg

### 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 das instalações 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. Não há especialistas ou formadores de mercado reconhecidos oficialmente para nossas ações no Brasil.

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 (tendo suas ações admitidas à negociação em mercado de bolsa ou não) ou fechada. 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 brasileiro. Ações de companhias listadas na BOVESPA não podem ser negociadas simultaneamente nos mercados de balcão brasileiros. 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**

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 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 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.

Em maio de 2004, celebramos um Contrato de Adesão ao Regulamento de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa com a BOVESPA, e nos tornamos uma companhia listada no Nível 2. Desde a conclusão de nossa Oferta Pública inicial, em junho de 2004, temos 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 estivessem em circulação no mercado após a conclusão da oferta inicial de nossas ações preferenciais. 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 90 dias 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 tabela abaixo apresenta um resumo de nossas demonstrações financeiras e de nossas demonstrações operacionais consolidadas para cada um dos períodos indicados. As informações abaixo devem ser lidas e analisadas em conjunto com as nossas demonstrações financeiras e respectivas notas explicativas, incluídas neste Prospecto, e com a Seção " Análise e Discussão da Administração sobre a Situação Financeira e os Resultados das Operações".

A Companhia foi constituída em 12 de março de 2004. Os únicos ativos relevantes da Companhia consistem nas ações de emissão da Gol Transportes Aéreos, uma subsidiária com sede no exterior com propósitos financeiros e em disponibilidades de caixa e equivalentes.

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 2002, 2003 e 2004 e nossas demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2004 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. Em 24 de junho de 2004, a Companhia concluiu sua distribuição inicial de ações preferenciais, com a emissão de 18.750.000 ações preferenciais. 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.

	<b>Exercício social encerrado em 31 de dezembro de</b>		
	<b>2004</b>	<b>2003</b>	<b>2002</b>
	<b>(em milhares de R\$, exceto dados em porcentagem)</b>		
<b>Demonstração de Resultados:</b>			
Receita Operacional Bruta			
Transporte de Passageiros .....	1.965.154	1.444.757	684.805
Transporte de Cargas .....	49.017	36.516	20.224
Outros .....	40.478	16.120	10.543
Total de Receita Operacional Bruta .....	2.054.649	1.497.393	715.572
Impostos e Contribuições .....	(93.763)	(96.803)	(37.693)
Receita Operacional Líquida .....	1.960.886	1.400.590	677.879
Custo dos Serviços Prestados e Despesas Operacionais:			
Pessoal .....	172.979	137.638	77.855
Combustível e lubrificantes .....	468.192	357.193	131.737
Arrendamento mercantil de aeronaves .....	195.504	188.841	130.755
Arrendamento suplementar .....	103.202	90.875	68.727
Seguro de aeronaves .....	25.575	25.850	23.186
Material de manutenção e reparo .....	51.796	42.039	16.160
Prestação de serviços .....	74.825	58.710	47.381
Comerciais e publicidade .....	261.756	191.280	96.626
Tarifas de pouso e decolagem .....	57.393	47.924	32.758
Depreciação e amortização .....	26.000	14.527	8.568
Outros custos e despesas operacionais .....	52.629	14.187	21.269
Total de custos e despesas operacionais ..	1.489.851	1.169.064	655.022
Resultado Bruto .....	471.035	231.526	22.857
Receitas (despesas) financeiras líquidas .....	10.979	(61.927)	(17.481)
Lucro (prejuízo) operacional .....	482.014	169.599	5.376
Imposto de renda e contribuição social .....	(164.534)	(56.555)	(1.396)
Lucro líquido .....	317.480	113.044	3.980
Lucro (prejuízo) por ação (R\$) .....	1,36	1,88	0,10
Lucro (prejuízo) pro forma por ação (R\$) <sup>(1)</sup> .....	1,69	0,67	0,04

**Informações de Balanço:**

	<b>Exercício social encerrado em 31 de dezembro de</b>		
	<b>2004</b>	<b>2003</b>	<b>2002</b>
	<b>(em milhares de R\$, exceto porcentagens)</b>		
Disponibilidades .....	849.091	146.291	9.452
Contas a receber <sup>(2)</sup> .....	386.370	240.576	105.245
Depósitos em garantia de contratos de arrendamento .....	33.559	28.261	44.537
Ativo total .....	1.545.163	544.519	259.973
Endividamento de curto prazo .....	118.349	38.906	22.800
Endividamento de longo prazo .....	-	-	-
Patrimônio líquido .....	1.003.823	221.477	40.044

**Outras Informações Financeiras:**

	Exercício social encerrado em 31 de dezembro		
	2004	2003	2002
	(em milhares de R\$, exceto porcentagens)		
Margem operacional bruta <sup>(3)</sup> .....	24,0%	16,5%	3,4%
Fluxo de caixa proveniente de (usado em) atividades operacionais .....	253.804	81.096	17.023
Fluxo de caixa usado em investimento .....	(95.313)	(35.124)	(34.479)
Fluxo de caixa proveniente de financiamento .....	544.309	90.867	21.752
EBITDA <sup>(4)</sup> .....	497.035	246.053	31.425
EBITDAR <sup>(4)</sup> .....	795.741	525.769	230.907

	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2004	2003	2002
	(em milhares de R\$, exceto porcentagens)		

**Informações operacionais (não-auditadas):**

Passageiros pagantes (em milhares) .....	9.215	7.324	4.847
RPK (em milhões) .....	6.289	4.835	3.156
ASK (em milhões) .....	8.844	7.527	5.049
Taxa de ocupação .....	71,1%	64,2%	62,5%
Taxa de ocupação break-even .....	56,4%	56,0%	63,6%
Taxa de utilização de aeronave (horas por dia) .....	13,6	12,8	12,3
Tarifa média (R\$) .....	210	195	140
Yield por passageiro por quilômetro (centavos de R\$) .....	29,8	27,7	20,4
Receita por passageiro por ASK (centavos de R\$) .....	21,2	17,8	12,7
RASK (centavos de R\$) .....	22,2	18,6	13,4
CASK (centavos de R\$) .....	16,8	15,5	13,0
CASK ajustado (centavos de R\$) <sup>(5)</sup> .....	15,7	14,3	11,6
Decolagens .....	87.708	75.439	52.665
Distância média de voo (quilômetros) .....	689	659	628
Número médio de aeronaves operacionais no período .....	22,3	21,6	15,3
Funcionários efetivos no final do período .....	3.307	2.453	2.072
Custo médio de combustível por litro (R\$) .....	1,47	1,17	0,98
Litros de combustível consumidos (milhares) .....	317.444	264.402	164.008
Porcentagem de vendas através de Internet no período ...	76,4%	57,9%	48,7%
Porcentagem de vendas através da Internet e do call center no período .....	83,6%	74,1%	72,1%

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

<sup>(2)</sup> 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.

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

<sup>(4)</sup> 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.

<sup>(5)</sup> 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.

	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2004	2003	2002
	(em milhares de R\$)		
Cálculo do EBITDA e EBITDAR:			
Lucro (prejuízo) líquido .....	317.480	113.044	3.980
Despesas (receitas) financeiras líquidas .....	(10.979)	61.927	17.481
Imposto de Renda e Contribuição Social .....	164.534	56.555	1.396
Depreciação e amortização .....	26.000	14.527	8.568
EBITDA .....	497.035	246.053	31.425
Custos com arrendamento mercantil de aeronaves .....	195.504	188.841	130.755
Custos com arrendamento suplementar .....	103.202	90.875	68.727
EBITDAR .....	795.741	525.769	230.907

## **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 2002, 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 uma das companhias aéreas de baixo custo mais lucrativas do mundo, tendo registrado receita líquida de R\$2,0 bilhões e lucro líquido de R\$317,5 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2004. Somos a única empresa aérea de baixo custo e baixa tarifa operando no Brasil, oferecendo serviços aéreos regulares em rotas interligando as maiores cidades brasileiras. Buscamos expandir nossos negócios e aumentar nossos lucros, através da popularização do transporte aéreo e o estímulo e o atendimento à demanda por viagens aéreas convenientes e a preços acessíveis, tanto para destinos no Brasil como para viagens entre o Brasil e outros destinos na América do Sul, 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 da aviação civil mundial.

A Companhia foi constituída em 12 de março de 2004. Os únicos ativos relevantes da Companhia consistem nas ações de emissão da Gol Transportes Aéreos, uma subsidiária com sede no exterior com propósitos financeiros e em disponibilidades de caixa e equivalentes.

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 de 2004, operávamos 27 aeronaves Boeing 737, com uma única classe de serviço, atendendo a 35 cidades no Brasil e um destino na Argentina. Transportamos mais de 23 milhões de passageiros desde o início de nossas operações, em 2001 e, de acordo com o DAC, nossa participação de mercado, baseada em RPK, aumentou de 11,8% em 2002 para 19,4% em 2003 e 22,3% em 2004. O aumento de tamanho de nossa frota e de freqüências 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 106,6% entre 2002 e 2003 e 40,0% entre 2003 e 2004, e custos e despesas operacionais, que cresceram 78,5% entre 2002 e 2003 e 27,4% entre 2003 e 2004.

Oferecemos aos passageiros 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, e do Brasil para Buenos Aires, na Argentina.

Somos o prestador de serviços de transporte aéreo regular com menor custo da América do Sul e um dos prestadores de serviços com menor custo do mundo. Nossos baixos custos possibilitaram que nos tornássemos a companhia aérea mais rentável da América do Sul e uma das mais lucrativas companhias aéreas de baixo custo e baixa tarifa do mundo, com base nos nossos resultados de operações no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2004.

A tabela a seguir contém informações sobre os principais indicadores de desempenho para as principais companhias aéreas de baixo custo e baixa tarifa no mundo, bem como de outras companhias abertas sul-americanas.

Companhia	Lucro Operacional (em milhões de US\$)	Lucro Líquido (em milhões de US\$)	Margem Bruta	Margem Líquida
<b>Companhias de baixo custo e baixa tarifa:</b>				
Southwest Airlines	554,0	313,0	8,5%	4,8%
Ryanair <sup>(1)</sup>	351,0	305,2	23,6%	20,5%
Gol <sup>(2)</sup>	217,1	144,9	29,4%	19,6%
Virgin Blue <sup>(3)</sup>	161,0	114,0	14,5%	10,3%
Jet Blue Airways	112,9	47,5	8,9%	3,8%
Easy Jet <sup>(4)</sup>	91,7	74,4	4,6%	3,8%
Air Asia <sup>(5)</sup>	16,1	12,9	15,6%	12,5%
<b>Companhias Aéreas Sul-Americanas:</b>				
LanChile <sup>(6)</sup>	172,1	163,6	8,2%	7,8%
TAM <sup>(7)</sup>	111,0	128,5	6,5%	7,5%
Varig <sup>(7)</sup>	203,3	(32,8)	6,1%	(1,0)%

<sup>(1)</sup>Dados em U.S. GAAP até 30 de setembro de 2004. Dados semestrais até 30 de setembro de 2004 não foram auditados. Baseado na taxa de câmbio entre o euro e o dólar norte-americano de 0,8051 em 30 de setembro de 2004.

<sup>(2)</sup>Dados em U.S. GAAP até 31 de dezembro de 2004. Baseado na taxa de câmbio entre o real e o dólar norte-americano de R\$2,6544 em 31 de dezembro de 2004.

<sup>(3)</sup>Dados em GAAP australiano até 30 de setembro de 2004. Dados semestrais até 30 de setembro de 2004 não foram auditados. Baseado na taxa de câmbio entre o dólar australiano e o dólar norte-americano de 1,3806 em 30 de setembro de 2004.

<sup>(4)</sup>Dados em UK GAAP até 30 de setembro de 2004. Baseado na taxa de câmbio entre a libra esterlina e o dólar norte-americano de 0,5526 em 30 de setembro de 2004.

<sup>(5)</sup>Dados em GAAP da Malásia até 30 de junho de 2004. Baseado na taxa de câmbio entre o ringgit e o dólar norte-americano de 3,80 em 30 de junho de 2004.

<sup>(6)</sup>Dados originais em dólares norte-americanos.

<sup>(7)</sup>Dados de acordo com os padrões contábeis brasileiros até 31 de dezembro de 2004. Baseado na taxa de câmbio entre o real e o dólar norte-americano de 2,6544 em 31 de dezembro de 2004.

A tabela a seguir demonstra o crescimento trimestral de nossas operações, desde que iniciamos nossas operações em janeiro de 2001:

Trimestre encerrado em	Cidades atendidas	Número de decolagens	Aeronaves operacionais <sup>(1)</sup>
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
30 de junho de 2004	28	20.838	22
30 de setembro de 2004	30	22.299	23
31 de dezembro de 2004	36	23.746	27

<sup>(1)</sup>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 com tarifas relativamente mais altas, de alta demanda, do acréscimo de novas rotas para regiões brasileiras não atendidas adequadamente e da introdução de vôos do Brasil para novos destinos na América do Sul. Durante 2004 e início de 2005, acrescentamos 10 novos vôos entre Congonhas, em São Paulo e Santos Dumont, no Rio de Janeiro, introduzimos serviços para João Pessoa e iniciamos vôos entre São Paulo (Aeroporto Internacional de Guarulhos) e Buenos Aires, Argentina em janeiro de 2005, e conseqüentemente passamos a realizar, de forma sazonal, vôos noturnos semanais entre o Aeroporto Internacional de Navegantes e Porto Alegre e Buenos Aires em janeiro de 2005. Em 20 de janeiro de 2005, fomos autorizados pelo CERNAL para operar vôos regulares entre São Paulo e Santa Cruz de la Sierra, Bolívia, cujas operações pretendemos iniciar durante o segundo trimestre de 2005. Solicitamos ao DAC autorização de rotas entre Brasil e Montevideú, no Uruguai e Assunção, no Paraguai. Esperamos ser comunicados de uma decisão a respeito de nossas solicitações durante o segundo semestre de 2005.

Assinamos um contrato com The Boeing Company, pelo qual formalizamos pedidos firmes de aquisição de 30 novas aeronaves 737-800 *Next Generation*, juntamente com opções de compra de 33 novas aeronaves 737-800 *Next Generation*. Atualmente, seis aeronaves objeto de pedidos firmes têm entregas previstas para 2006, 13 têm entregas previstas para 2007, 7 têm entregas previstas para 2008 e 4 têm entregas previstas para 2009, e as aeronaves objeto de opções de compra estarão disponíveis para entregas no período entre 2007 e 2010. Esperamos receber 4 aeronaves Boeing 737-800, 3 aeronaves Boeing 737-700 e 2 aeronaves Boeing 737-300 durante o primeiro semestre de 2005, além de 3 aeronaves Boeing 737-800, 1 aeronave Boeing 737-700 e 1 aeronaves Boeing 737-300 durante o segundo semestre de 2005, sob arrendamento mercantil operacional. A fim de possibilitar o atendimento à demanda por nossos serviços no curto prazo, até que possamos receber mais aeronaves *Next Generation*, recebemos três aeronaves Boeing 737-300 no terceiro trimestre de 2004, e duas aeronaves Boeing 737-300 adicionais no quarto trimestre de 2004.

## Receitas Operacionais

Auferimos nossas receitas principalmente do transporte aéreo de passageiros. Aproximadamente 97,6% de nossas receitas são derivadas de transporte de passageiros, e os 2,4% 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. Praticamente todas as nossas receitas operacionais de transporte de passageiros e de transporte de cargas são denominadas em reais. 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.

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de		
	2004	2003	2002
	(em milhares de R\$, quando não em porcentagem)		
Capacidade (em milhões de ASK)	8.844	7.527	5.049
<i>Yield</i> em centavos de R\$	29,8	27,7	20,4
Taxa de ocupação	71,1%	64,2%	62,5%
Crescimento da receita de transporte de passageiros por ASK	19,1%	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 nos permitiu aumentar nossa capacidade de forma contínua de forma a nos beneficiarmos de uma demanda forte e inexplorada por serviços de baixo custo e baixas tarifas.

A continuidade da forte demanda por nossos serviços, redes de rotas de conexão eficientes, escalas rápidas e nossa frota moderna nos permitiu manter uma alta taxa de utilização de aeronaves, a qual, conjuntamente com nossa estratégia de gerenciamento da receita que equilibra tarifas e taxas de ocupação, fortaleceram nossas receitas por ASK em 2004. Em 2004, nosso *yield* e nossa receita por ASK aumentaram 7,6% e 19,4%, respectivamente, em comparação com 2003, ao passo que nossas taxas de ocupação aumentaram 10,7% durante o mesmo período.

A atuação do DAC pode influenciar em nossa habilidade 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 principais companhias aéreas brasileiras 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. 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 passagens. 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 7,6%, 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. Geramos a maior parte de nossa receita de vendas de passagem por intermédio de nosso *site* na Internet e somos uma das maiores empresas de *e-commerce* no Brasil em termos de vendas líquidas por meio da Internet.

#### **CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS E DESPESAS OPERACIONAIS**

Temos baixos custos e despesas operacionais porque operamos com uma frota homogênea, a qual é uma das mais novas do setor e com uma única classe de serviço. 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 nem sempre utilizadas por outras companhias de aviação civil. 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. De 1º de janeiro de 2001 a 1º de janeiro de 2005, o preço do petróleo *West Texas Intermediate*, um preço de referência usado internacionalmente para precificação do petróleo e cotado em dólares, aumentou 59,7%, de US\$27,21 por barril para US\$43,45 por barril. Uma vez que os preços globais de petróleo são cotados em dólar, nosso custo de combustível também é atrelado às variações da taxa de câmbio do real pelo dólar norte-americano. 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 16% 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 6,8 anos. Também incorremos em baixos custos, uma vez que a maioria das peças sobressalentes está coberta por garantias de longo prazo. À medida 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. Pretendemos passar a realizar internamente os serviços de manutenção pesada de nossas aeronaves, atualmente desempenhados por prestadores de serviços terceirizados. Em 12 de janeiro de 2005, com a aprovação da INFRAERO, empresa estatal submetida ao Comando da Aeronáutica e responsável pelo gerenciamento da operação aeroportuária, assinamos uma carta de intenções com o governo do Estado de Minas Gerais contemplando a construção de uma nova instalação de manutenção no Aeroporto Internacional Tancredo Neves, localizado na cidade de Confins, Estado de Minas Gerais. Acreditamos que a construção de nossas novas instalações de manutenção de aeronaves no Aeroporto Internacional Tancredo Neves, no Estado de Minas Gerais e a internalização de nossas atividades de manutenção de aeronaves proporcionará economia de custos.

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 por ASK são menores que as de outras companhias aéreas brasileiras. 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 49%, 58% e 76% de nossas receitas de transporte de passageiros por meio de nosso *site* na Internet nos anos de 2002, 2003 e 2004, respectivamente, incluindo vendas 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 dezembro 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 61,5% para 54,6%. Esta diminuição decorreu principalmente do fato de distribuímos nossos custos fixos por um maior número de ASK neste período, além do aumento do *yield* e da receita por ASK, devidos ao nosso eficiente sistema de gestão de receitas.

A margem operacional, que afere o lucro operacional como porcentagem das receitas líquidas, aumentou consistentemente durante os quatro primeiros anos de nossas operações e esteve entre as maiores margens da aviação civil internacional em 2004, de acordo com relatórios públicos arquivados por companhias aéreas internacionais.

#### **CENÁRIO ECONÔMICO BRASILEIRO**

Na qualidade de companhia que realiza praticamente todas as suas atividades no Brasil, somos afetados pelas condições macroeconômicas do País. 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. Em 2004, nosso crescimento foi superior à taxa de crescimento do PIB, de 5,2%, bem como ao crescimento de nossos principais concorrentes, devido à demanda por nossos serviços de baixa tarifa. No entanto, a taxa de crescimento do PIB se tornará cada vez mais importante para determinar nossa capacidade de crescimento futuro e nossos resultados, principalmente por que a aprovação de solicitação de novas rotas pelo DAC depende em parte da sua percepção sobre o crescimento macroeconômico brasileiro. De 1970 até dezembro de 2004, a demanda de tráfego aéreo brasileiro cresceu a uma taxa aproximada de 2,0 vezes a taxa de crescimento real do PIB brasileiro. Em 2004, a demanda de tráfego aéreo cresceu a uma taxa de 11,9%, que representou aproximadamente 2,3 vezes a taxa de crescimento do PIB brasileiro no período, de 5,2%.

Nossos resultados operacionais são afetados pela variação da taxa de câmbio. Praticamente todas as nossas receitas são denominadas em reais (sendo que uma pequena porção de nossas receitas decorrentes de nossos vôos entre Brasil e Argentina são auferidas em pesos argentinos). 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. Com base em análises estatísticas de nossos quatro primeiros anos de operação, acreditamos que nossas tarifas apresentaram uma forte correlação com a taxa de câmbio e com os preços de combustível. Por sua vez, aproximadamente 53,2% 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 com os preços de combustível, combinado com a proteção de *hedge* cambial de curto prazo sobre nossas despesas atreladas à variação da taxa de câmbio e preços de combustível, mitigará o impacto negativo de oscilações abruptas na taxa de câmbio e nos preços de combustível sobre nossas despesas operacionais.

A inflação teve, e pode continuar a ter, efeito em nossas condições financeiras e resultados operacionais. Aproximadamente 46,8% 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 as eleições presidenciais ocorridas em 2002, a economia brasileira tem apresentado maior estabilidade. A economia entrou em um período de turbulência a partir da segunda metade de 2002, 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. A confiança do investidor foi restaurada e 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. A inflação anual, conforme medida pelo IGP-M, diminuiu para 8,7%. No entanto, o PIB brasileiro aumentou 0,5%, alcançando US\$507 bilhões em 2003, apesar das altas taxas de juros, que prevaleceram no início de 2003, para combater pressões inflacionárias e que também contribuíram para restringir o crescimento econômico.

Durante 2004, o PIB brasileiro cresceu 5,2%, alcançando US\$560 bilhões e o Brasil alcançou um superávit da balança comercial de US\$33,7 bilhões, seu maior superávit em todos os tempos. A inflação em 2004, conforme medida pelo IGP-M, foi de 12,4%, e de 7,6% conforme medida pelo IPCA. As metas de inflação estipuladas pelo Banco Central para 2005 e 2006 são ambas de 4,5%, medidas pelo IPCA, com uma variação positiva ou negativa de 2,5% e 2,0%, respectivamente. As taxas de juros continuaram altas com uma taxa CDI média de 17,8% em 2004. Em 2004, o real valorizou-se em relação ao dólar em 8,1% demonstrando uma melhora contínua na confiança dos investidores. Em 7 de abril de 2005, a taxa de câmbio do real em relação ao dólar foi de R\$2,6019 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:

	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2004	2003	2002
Crescimento real do PIB	5,2%	0,5%	1,9%
Inflação (IGP-M) <sup>(1)</sup>	12,4%	8,7%	25,3%
Inflação (IPCA) <sup>(2)</sup>	7,6%	9,3%	12,5%
Taxa CDI <sup>(3)</sup>	17,8%	16,3%	24,8%
Taxa Libor <sup>(4)</sup>	2,4%	1,1%	1,4%
Desvalorização (valorização) do real em relação ao dólar	(8,1)%	(18,2)%	52,3%
Taxa de câmbio no final do exercício - US\$1,00	2,6544	R\$2,8892	R\$3,5333
Taxa de câmbio média <sup>(5)</sup> - US\$1,00	2,917	R\$3,0600	R\$2,9983
Aumento (diminuição) do preço do petróleo West Texas Intermediate (por barril)	33,6%	4,2%	57,3%
Preço do petróleo West Texas Intermediate (por barril)	US\$43,45	US\$32,52	US\$31,20
Preço médio do petróleo West Texas Intermediate (por barril)	US\$41,51	US\$31,06	US\$26,17

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

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

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

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

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

<sup>(5)</sup>Representa a média das taxas de câmbio do último dia de cada mês do período.

## RESULTADOS DE OPERAÇÕES

A tabela abaixo mostra certas linhas de nossa demonstração de resultado nos exercícios encerrados em 2002, 2003 e 2004.

Demonstração de Resultados:	2004	2003	2002
	(em milhares de R\$)		
Receita Operacional Bruta			
Transporte de Passageiros	1.965.154	1.444.757	684.805
Transporte de Cargas	49.017	36.516	20.224
Outros	40.478	16.120	10.543
Total de Receita Operacional Bruta	2.054.649	1.497.393	715.572
Impostos e Contribuições	(93.763)	(96.803)	(37.693)
Receita Operacional Líquida	1.960.886	1.400.590	677.879
Custo dos Serviços Prestados e Despesas Operacionais:			
Pessoal	172.979	137.638	77.855
Combustível e lubrificantes	468.192	357.193	131.737
Arrendamento mercantil de aeronaves	195.504	188.841	130.755
Arrendamento suplementar	103.202	90.875	68.727
Seguro de aeronaves	25.575	25.850	23.186
Material de manutenção e reparo	51.796	42.039	16.160
Prestação de serviços	74.825	58.710	47.381
Comerciais e publicidade	261.756	191.280	96.626
Tarifas de pouso e decolagem	57.393	47.924	32.758
Depreciação e amortização	26.000	14.527	8.568
Outros custos e despesas operacionais	52.629	14.187	21.269
Total de custos e despesas operacionais	1.489.851	1.169.064	655.022
Resultado Bruto	471.035	231.526	22.857
Receitas (despesas) financeiras líquidas	10.979	(61.927)	(17.481)
Lucro (prejuízo) operacional	482.014	169.599	5.376
Imposto de renda e contribuição social	(164.534)	(56.555)	(1.396)
Lucro líquido	317.480	113.044	3.980
Lucro (prejuízo) por ação (R\$)	1,36	1,88	0,10
Lucro (prejuízo) pro forma por ação (R\$) <sup>(1)</sup>	1,69	0,67	0,04
Lucro Líquido pro forma por ADS	3,38	1,34	0,08

## EXERCÍCIO SOCIAL DE 2004 COMPARADO COM EXERCÍCIO SOCIAL DE 2003

Nosso lucro líquido registrado no exercício social de 2004 aumentou para R\$317,5 milhões, um aumento de R\$204,5 milhões em relação ao valor de R\$113,0 milhões registrado em 2003. Registramos resultado bruto de R\$471,0 milhões, um aumento de R\$239,5 milhões em relação a 2003, e nossa margem bruta foi de 24,0%, comparada com 16,5% em 2003. O lucro operacional aumentou em 184,2% para R\$ 482,0, milhões fazendo com que o imposto de renda e a contribuição social aumentassem para R\$164,5 milhões em 2004, comparado com R\$56,6 milhões em 2003. Nossa carga tributária efetiva foi de 34,1%, em 2004 e de 33,3% em 2003.

O detalhamento da variação de RASK e CASK, de 2003 para 2004 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 (2004)
	2004	2003		
Receita operacional bruta	23,2	19,9	16,8%	-
Receita operacional líquida	22,2	18,6	19,2%	100,0%
Custo dos serviços prestados e despesas operacionais:				
Com pessoal	1,96	1,83	7,0%	8,8%
Combustível e lubrificantes	5,29	4,75	11,6%	23,9%
Arrendamento de aeronaves	2,21	2,51	(11,9)%	10,0%
Arrendamento suplementar de aeronaves	1,17	1,21	(3,3)%	5,3%
Seguro de aeronaves	0,29	0,34	(15,8)%	1,3%
Material de manutenção e reparo	0,59	0,56	4,9%	2,6%
Prestação de serviços	0,85	0,78	8,5%	3,8%
Comerciais e publicidade	2,96	2,54	16,5%	13,3%
Tarifas de pouso e decolagem	0,65	0,64	1,9%	2,9%
Depreciação e amortização	0,29	0,19	52,3%	1,3%
Outras despesas	0,60	0,19	215,7%	2,7%
Total de custos dos serviços e despesas operacionais	16,85	15,53	8,5%	76,0%
Custo por horas voadas	14,96	14,85	0,7%	-
Taxa de ocupação break-even	56,4%	56,0%	0,7%	-

*Receitas Operacionais Brutas.* As receitas operacionais aumentaram em 37,2%, ou R\$557,3 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 7,6% em nosso *yield*, de um aumento de 16,3% das decolagens e do aumento de 6,9 pontos percentuais na taxa de ocupação, de 64,2% para 71,1%. O aumento da capacidade foi proporcionado pela adição de mais de 100 decolagens regularmente agendadas. Um aumento de 30,1% em RPK resultou em um aumento de nossa participação de mercado para 22,3% de 19,4% em 2003. Receitas de transporte de cargas e outras receitas operacionais aumentaram em R\$36,9 milhões, principalmente em decorrência do aumento da receita auferida com a prestação de serviços de transporte de cargas. O crescimento da receita foi facilitado pelo aumento do número médio de aeronaves em serviço, de 21,6 para 22,3.

*Impostos e Contribuições.* Impostos e contribuições sobre a receita bruta diminuíram em 3,1%, ou R\$3,0 milhões, devido principalmente à mudança na contabilização das contribuições sociais, o que fez com que passássemos a registrar créditos decorrentes das contribuições incidentes sobre os valores pagos na compra de combustível.

*Receitas Operacionais Líquidas.* As receitas operacionais aumentaram em 40,0%, ou R\$560,3 milhões, devido principalmente ao aumento das receitas auferidas com passageiros. As receitas operacionais por ASK (RASK) aumentaram em 19,2%, passando de 18,6 centavos de real para 22,2 centavos de real em 2004.

*Custos de Serviços Prestados e Despesas Operacionais.* Os custos e despesas operacionais aumentaram em 27,4%, ou R\$320,8 milhões, devido principalmente a um aumento no custo médio do combustível de 31,1% e de um aumento de 36,8% das despesas com vendas e publicidade. Os custos e despesas operacionais foram parcialmente compensados por uma maior produtividade e diminuições no valor médio da parcela de arrendamento mercantil e de prêmio de seguro de aeronaves, resultante da valorização de 8,1% do real frente ao dólar. Nossa capacidade operacional aumentou em 17,5%, para 8,84 bilhões de ASK, devido à capacidade de vôos regulares que nos permitiu acrescer 100 novas frequências regulares de vôos. Adicionalmente, aumentamos a taxa de utilização de nossas aeronaves de 12,8 horas por dia em 2003 para 13,6 horas por dia em 2004. Os custos e despesas operacionais por ASK (CASK) aumentaram em 15,5%, para 16,8 centavos de real, devido principalmente ao aumento no preço médio do combustível e ao aumento nas despesas com vendas e publicidade, parcialmente compensado por termos distribuído nossos custos fixos por mais ASK.

Os custos com pessoal aumentaram em 25,7%, ou R\$35,3 milhões, devido ao aumento de 34,8% no número de funcionários efetivos, de 2.453 para 3.307, e ao dissídio de 5,8%, além de provisões de R\$27,2 milhões para nosso plano de participação nos resultados e custos de treinamento de tripulação decorrente da adição de cinco Boeing 737-300 na segunda metade de 2004. Os custos com pessoal por ASK aumentaram 7,0%, devido às provisões efetuadas para o plano de participação nos resultados, parcialmente compensadas por uma maior produtividade por funcionário e por uma maior capacidade.

Os custos com combustíveis e lubrificantes aumentaram em 31,1%, ou R\$111,0 milhões, principalmente devido ao aumento do custo médio por litro de 25,6% e ao consumo de 53,0 milhões de litros de combustível adicionais, um aumento de 20,1% no nosso consumo total de combustível em relação a 2003, parcialmente compensados por nossa frota eficiente em termos de consumo de combustível e poder de barganha na aquisição do insumo, que ajudaram a mitigar o aumento do preço do combustível. Os custos com combustíveis e lubrificantes por ASK aumentaram 11,6% devido principalmente ao aumento de 28,6% do preço do barril de petróleo bruto *West Texas intermediate*, ao qual o custo médio do litro de combustível está atrelado.

Os custos com arrendamento mercantil de aeronaves aumentaram em 3,5%, ou R\$6,7 milhões, devido a um aumento no tamanho médio de nossa frota, de 21,6 para 22,3 aeronaves em operação, parcialmente compensado por valores mais baixos pagos pelo arrendamento de aeronaves Boeing 737-300 atualmente arrendadas para atender a necessidades de curto prazo, além da valorização de 8,1% do real em relação ao dólar durante o ano. Os custos com arrendamento mercantil de aeronaves por ASK diminuíram 11,9%, devido à alta taxa de utilização de aeronaves, de 13,6 horas por dia.

Os custos com arrendamento suplementar de aeronaves aumentaram em 13,6%, ou R\$12,3 milhões, devido ao aumento no tamanho médio de nossa frota e também a um aumento de 7,9% nas horas voadas em 2004. As despesas com arrendamento suplementar por ASK diminuíram 3,3%, devido a uma maior capacidade.

Os custos com seguros de aeronaves diminuíram em 1,1%, ou R\$0,3 milhões, devido à valorização do real em relação ao dólar durante o ano e por uma diminuição no valor médio dos prêmios pagos por nossos seguros. As despesas com seguros de aeronaves por ASK diminuíram 15,8%, pelos mesmos motivos.

Os custos com materiais de manutenção e reparos aumentaram em 23,2%, ou R\$9,8 milhões, devido a serviços adicionais realizados em uma média de 0,7 aeronave adicional, bem como a realização de 27 manutenções programadas de fuselagem de aeronaves e de reparos de turbinas, em oposição a 19 manutenções programadas e realizadas em 2003. As despesas com materiais de manutenção e reparos por ASK aumentaram 4,9%, pelas mesmas razões.

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 27,4%, ou R\$16,1 milhões, devido ao início de operações em 9 novas bases. As despesas com prestação de serviços por ASK aumentaram em 8,5%, em decorrência dos custos fixos relativos a um número maior de bases.

As despesas comerciais e com publicidade aumentaram 36,8%, ou R\$70,5 milhões, devido a um maior volume de vendas de passagens, ao aumento das despesas com publicidade relativas à abertura de onze novas bases 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, parcialmente compensadas por uma redução nas comissões pagas às agências de viagens. Vendemos 76,4% de nossas passagens por meio de nosso *site* na Internet em comparação com 57,9% em 2003. As agências de viagens responderam por 74,9% de nossas vendas pela Internet em 2004, em comparação a 75,9% em 2003. As despesas comerciais e com publicidade por ASK aumentaram 16,5% em decorrência desses fatores.

Os custos com tarifas de pouso e decolagem aumentaram 19,8%, ou R\$9,5 milhões, devido a um aumento de 16,3% em decolagens, bem como a um aumento de 3,0% no valor médio das tarifas de pouso e decolagem. As despesas com tarifas de pouso e decolagem por ASK aumentaram 1,9%.

As despesas com depreciação e amortização aumentaram 79,0%, ou R\$11,5 milhões, devido a R\$6,0 milhões de depreciação de peças sobressalentes de aeronaves em estoque. As despesas com depreciação e amortização por ASK aumentaram em 52,3%, em decorrência da depreciação de peças sobressalentes de aeronaves.

As outras despesas operacionais aumentaram 271,0%, ou R\$38,4 milhões, devido a um aumento em despesas gerais e administrativas decorrentes da expansão de nossas operações. Outras despesas operacionais por ASK aumentaram 215,7%, devido à expansão de nossas operações.

*Outras Receitas (Despesas) Financeiras, Líquidas.* Despesas financeiras líquidas diminuíram em R\$72,9 milhões, devido a um aumento de R\$37,8 milhões em receitas financeiras sobre saldos de caixa e em ganhos de R\$31,4 milhões com derivativos, bem como menores despesas com juros, de R\$7,5 milhões, parcialmente compensados por R\$4,9 milhões em maiores perdas decorrentes da variação cambial.

## **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 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 de lucro bruto 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 break-even	56,0%	63,6%	(12,0)%	-

*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 ao final de 2002 para 2.453 ao final de 2003, 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.

## **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 dezembro de 2004, registramos caixa e disponibilidades de R\$849,1 milhões e contas a receber de R\$386,4 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 dezembro de 2004, contávamos com seis linhas de crédito rotativo, as quais permitiam a tomada de empréstimos até R\$225,3 milhões. Uma destas linhas de crédito rotativo é garantida por nossos recebíveis de cartões de crédito e nos permitem contrair empréstimos até o limite total de R\$50,7 milhões. Em 31 de dezembro de 2004, não havia saldo devedor decorrente desta linha de crédito. Outra linha de crédito, garantida por um certificado de depósito bancário, nos permite contrair empréstimos até o limite total de R\$49,6 milhões. Em 31 de dezembro de 2004, o saldo devedor decorrente desta linha de crédito era de R\$25,8 milhões. Outra linha de crédito é garantida por recebíveis e nos permite contrair empréstimos até o limite total de R\$125,0 milhões. Em 31 de dezembro de 2004, o saldo devedor decorrente desta linha de crédito era de R\$92,5 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\$254,0 milhões em 2004, R\$81,1 milhões em 2003 e R\$17,0 milhões em 2002. 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\$449,0 milhões em 2004 e R\$55,7 milhões em 2003. O aumento no fluxo de caixa líquido proveniente de financiamentos e investimentos deveu-se principalmente ao aumento de capital ocorrido no contexto de nossa oferta pública inicial em junho de 2004.

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 2004, registramos R\$103,2 milhões em despesas com arrendamento suplementar de aeronaves. Durante os próximos três anos, continuaremos a despende 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 despende 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 2004, o investimento em bens do ativo permanente foi de R\$89,4 milhões, o qual incluiu investimentos de R\$46,0 milhões relacionados à aquisição de peças de aeronave e R\$43,4 para aquisição de aeronaves.

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 à 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 2004, consistiram de empréstimos de curto prazo, no montante de R\$79,4 milhões e dos recursos auferidos com a emissão de ações preferenciais no montante de R\$498,2 milhões, no contexto de nossa oferta pública inicial. 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 aos exercícios sociais de 2003 e 2004, declaramos dividendos no montante de R\$26,5 milhões e R\$60,7 milhões, respectivamente, os quais foram registrados como passivo exigível e posteriormente distribuídos aos acionistas em março de 2004 e março de 2005, respectivamente. 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 31 aeronaves. Estruturamos nossos planos de expansão de forma consistente com os critérios do DAC para a concessão de novas rotas e frequências. Nossos planos de crescimento contemplam operar aproximadamente 75 aeronaves até o final de 2010. Assinamos um contrato com The Boeing Company, pelo qual formalizamos pedidos firmes de aquisição de 30 novas aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation* e opções de compra de 33 novas aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation*. Atualmente, seis aeronaves objeto de pedidos firmes têm entregas previstas para 2006, 13 têm entregas previstas para 2007, 7 têm entregas previstas para 2008 e 4 têm entregas previstas para 2009, e as aeronaves objeto de opções de compra estarão disponíveis para entregas no período entre 2007 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\$31,5 milhões em 2004, US\$192,6 milhões em 2006, US\$983,2 milhões em 2007, US\$820,1 milhões em 2008 e US\$612,5 milhões em 2009. Esperamos fazer os pagamentos iniciais de aquisição destas aeronaves utilizando recursos provenientes das receitas de nossas operações, 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 das aeronaves do Boeing 737-800 *Next Generation* por meio de uma combinação de fontes, tais como disponibilidades de conta, disponibilidades decorrentes de nossas operações, contratos de financiamento a juros baixos, operações de venda e arrendamento junto ao próprio fornecedor (*sale and leaseback*), ofertas de títulos de dívida ou capital e/ou financiamento junto ao fornecedor. Os pedidos firmes de aeronaves representam um compromisso financeiro significativo para nós. Acreditamos que o compromisso preliminar do *Export-Import Bank* dos Estados Unidos da América, para prestar garantias cobrindo aproximadamente 85% do preço de aquisição total das aeronaves objetos dos pedidos firmes nos possibilitará obter financiamento de baixo custo para a aquisição de tais aeronaves. Podemos ter que usar nossos próprios recursos financeiros para arcar com os 15% remanescentes do montante total do preço de compra das referidas aeronaves. Na medida em que não contarmos com as disponibilidades de caixa suficientes para fazer tais pagamentos, podemos ser obrigados a modificar nossos planos de aquisição de aeronaves ou a incorrer em custos de financiamentos maiores do que os previstos, o que poderia ter um impacto adverso sobre nossa estratégia de crescimento e nossos negócios.

## OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS

Nossas obrigações contratuais de pagamento em 31 de dezembro de 2004 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	759,3	200,8	381,5	170,5
Empréstimos de curto prazo	118,3	118,3	--	--
Obrigações de longo prazo	9,2	--	9,2	--
Total	886,8	319,1	390,7	170,5

## 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 podem 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.

*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 de gestão de riscos inerentes à variação de preços de combustível e taxa de câmbio.* Utilizamos instrumentos financeiros de gestão de risco 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 é contabilizado 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 dentro de um curto período de tempo.

## **PERSPECTIVAS PARA 2005**

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. Esperamos começar a operar vôos entre o Brasil e Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, no segundo trimestre de 2005 e entre o Brasil e Montevideú, no Uruguai, e Assunção, no Paraguai, no final de 2005. Como em anos anteriores, em 2005 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 freqüências de vôos. Esperamos aproveitar economias de escala e reduzir nosso custo médio por ASK à medida que adicionamos novas aeronaves a uma infra-estrutura operacional eficiente e estabelecida. Atualmente temos solicitações em trâmite junto ao DAC para operar novas rotas e freqüências de vôo. Esperamos que nossa capacidade operacional aumente em 30% com a inclusão de até nove aeronaves em 2005, o que aumentará nosso ASK e custos operacionais de forma geral.

Esperamos que os preços de combustível continuem altos em 2005 e, planejamos usar nossos programas de gerenciamento de riscos de preço de combustível e de taxa de câmbio para nos proteger de variações de curto prazo nos preços do petróleo bruto e da taxa de câmbio entre o real e o dólar norte-americano.

## **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 bruto. 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 risco 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 2004, contratamos instrumentos derivativos de petróleo bruto, correspondendo a até 120.000 barris de petróleo. O valor de mercado de tais instrumentos era de R\$1,5 milhões. O risco de mercado é estimado em um aumento hipotético de 10% por litro de combustível, em 31 de dezembro de 2004. Baseado na projeção de uso de combustível de 2005, tal aumento resultaria em um aumento no custo de combustível de aproximadamente R\$70,9 milhões em 2005, não considerando o efeito de nossos contratos derivativos. Adquirimos de um fornecedor a maioria do combustível e dos lubrificantes que utilizamos.

*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 2004, não tínhamos contratos futuros de câmbio em vigor. Em 31 de dezembro 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\$10,3 milhões em 2005, 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 2004, 14,8% de nossas despesas com arrendamento de aeronaves tinham taxas de juros variáveis. Caso as taxas de juros médias forem 10% superiores em 2005 do que em 2004, nossas despesas com parcelas de arrendamento mercantil e de juros aumentariam aproximadamente R\$9,5 milhões. Caso as taxas de juros médias forem 10% inferiores em 2005 do que em 2004, nossas receitas financeiras diminuiriam aproximadamente R\$4,7 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 2004.

## VISÃO GERAL DO SETOR

A maior parte dos serviços de transporte de passageiros de longa distância dentro do Brasil é prestada por companhias rodoviárias interestaduais. Em 2003, a aviação civil brasileira transportou perto de 30 milhões de passageiros, comparado com mais de 132 milhões de passageiros transportados por companhias rodoviárias interestaduais no mesmo período de acordo com o Departamento de Transportes Rodoviários. O Brasil não possui serviços significativos de transporte ferroviário interestadual de passageiros.

O segmento de viagens de negócios representa a maior parcela da demanda de viagens aéreas do Brasil e é também o mais rentável do mercado brasileiro. De acordo com o DAC, as viagens de negócios representaram aproximadamente 70% do total da demanda no Brasil para vôos aéreos domésticos em 2003, um número que acreditamos que seja significativamente maior do que a proporção de viagens de negócios no setor doméstico da aviação civil internacional. De acordo com dados coletados junto ao DAC, os vôos entre Rio de Janeiro e São Paulo responderam por 12,5% e 12,8% de todos os passageiros domésticos em 2002 e 2003, respectivamente. As dez rotas de maior tráfego entre pares de cidades, as quais responderam por 35,5% e 37,1% de todos os passageiros transportados em vôos domésticos no Brasil em 2002 e 2003, respectivamente. Os dez aeroportos de maior tráfego responderam por 74,5% e 74,9% de todo o tráfego doméstico nos aeroportos administrados pela Infraero em termos de embarques e desembarques em 2003 e 2004, respectivamente.

A tabela abaixo descreve as informações acerca das rotas de maior tráfego da aviação civil brasileira durante 2003.

### 2003

<b>Rotas entre Pares de Cidades</b>		<b>Total de passageiros (Embarques e desembarques)</b>	<b>Participação no mercado</b>
São Paulo <sup>(1)</sup>	Rio de Janeiro <sup>(1)</sup>	3.743.356	12,8%
São Paulo – Congonhas	Brasília	1.248.940	4,3%
São Paulo – Congonhas	Belo Horizonte – Pampulha	1.084.659	3,7%
São Paulo – Congonhas	Curitiba	954.703	3,3%
São Paulo – Congonhas	Porto Alegre	934.319	3,2%
Brasília	Rio de Janeiro – Santos Dumont	688.214	2,4%
Salvador	São Paulo – Guarulhos	583.217	2,0%
Belo Horizonte – Pampulha	Rio de Janeiro – Santos Dumont	555.043	1,9%
São Paulo – Congonhas	Florianópolis	547.687	1,9%
Rio de Janeiro – Galeão	Salvador	493.337	1,7%

Fonte: DAC – Anuário Estatístico de 2003.

1. Inclui vôos de Congonhas e Guarulhos com destino ao Galeão ou ao Santos Dumont.

A aviação civil doméstica brasileira é atualmente atendida, principalmente, pela Gol e por duas principais concorrentes, Varig e TAM. Ao final de 2004, Gol, TAM, Varig foram responsáveis por mais de 97% do mercado de rotas domésticas regulares, aferido em termos de RPK. Em 2003, a Varig e a TAM iniciaram negociações a respeito de uma possível fusão, e celebraram um acordo de compartilhamento operacional (*code-sharing*). Todavia, os planos de fusão foram cancelados, e em janeiro de 2005, a Varig e a TAM celebraram um acordo com o CADE, o órgão brasileiro de defesa da concorrência, para encerrar o acordo de *code sharing* até meados de maio de 2005. Varig tem níveis significativos de endividamento e sua condição financeira e perspectivas futuras são incertas.

Tendo em vista que o transporte aéreo tradicionalmente esteve acessível apenas para as camadas sociais de alta renda da população brasileira, o que resultou em um nível relativamente baixo de volume de transporte aéreo, 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 29,2 milhões de embarques em vôos domésticos e 7,8 milhões de embarques e desembarques em vôos internacionais no Brasil em 2003, entre uma população que, conforme os dados do IBGE, totalizava aproximadamente 181 milhões de pessoas. A título de comparação, de acordo com o Departamento de Transporte dos Estados Unidos da América, os Estados Unidos da América, com uma população total de aproximadamente 293 milhões de pessoas, de acordo com o censo populacional norte-americano mais recente, registrou 587,5 milhões de embarques em vôos domésticos e 116,9 milhões de passageiros em vôos internacionais em 2003. Adicionalmente, somente o Aeroporto Hartsfield, em Atlanta, o aeroporto mais movimentado dos Estados Unidos da América, registrou 37,7 milhões de embarques e desembarques domésticos durante o ano de 2004.

O fluxo de passageiros embarcados em vôos entre o Brasil e alguns países selecionados da América do Sul em 2003 estão descritos na tabela abaixo, juntamente com o PIB e a população de cada país mencionado.

País	Passageiros	Percentual	PIB (em bilhões de US\$)	População (em milhões)
Argentina	1.223.599	51,6%	129,7	37,9
Chile	384.230	16,2%	72,1	16,0
Uruguai	251.359	10,6%	11,2	3,4
Bolívia	149.950	6,3%	8,6	8,8
Paraguai	144.252	6,1%	5,8	6,0
Colômbia	87.769	3,7%	77,8	45,3
Peru	82.528	3,5%	60,6	27,5
Venezuela	48.833	2,0%	84,9	26,2
<b>Total</b>	<b>2.372.520</b>	<b>100,00%</b>	<b>450,7</b>	<b>171,1</b>

Fonte: IMF World Economic Outlook Abril de 2004, Population Reference Bureau: 2004 World Population Data Sheet e Passageiros: DAC

Para o início das operações de nossos vôos nas rotas entre o Brasil e determinados destinos em nossos vizinhos sul-americanos, devemos observar os termos dos acordos bilaterais de transporte aéreo que foram negociados entre o Brasil e governos estrangeiros. Estes acordos bilaterais regulam a operação de serviços regulares entre destinos específicos em cada país. Veja seção "Regulação da Aviação Civil Brasileira - Direitos sobre Rotas Aéreas – Rotas Internacionais".

#### **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 2004, o número de RPK cresceu a uma taxa anual de 8%. Nos últimos 34 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.

De 1997 a 2004, a taxa de crescimento anual de tráfego aéreo de passageiros, em termos de RPK, foi de 6,8% frente a uma taxa anual de crescimento de capacidade disponível, em termos de ASK, de 4,7%. As taxas de ocupação foram, em média, de 59%, no mesmo período. O tráfego de passageiros domésticos e a capacidade disponível para o período entre 1997 e 2004 estão demonstrados na tabela abaixo.

	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	<b>(em milhões, exceto percentuais)</b>							
ASK	42.991	41.927	47.109	45.008	41.437	40.323	38.121	31.146
Varição de ASK	2,5%	(11,0)%	4,7%	8,6%	2,8%	5,8%	22,4%	8,7%
RPK	28.186	25.180	26.780	26.296	24.284	22.204	22.539	17.824
Varição de RPK	11,9%	(6,0)%	1,8%	8,3%	9,4%	(1,5)%	26,5%	7,5%
Taxa de Ocupação	65,6%	60,1%	56,8%	58,4%	58,6%	55,1%	59,1%	57,2%

Fonte: DAC, Anuário Estatístico, para os anos de 1997 a 2002, e Dados Comparativos Avançados, para os anos de 2003 e 2004.

Historicamente, o crescimento da receita da aviação civil doméstica tem geralmente excedido o crescimento do PIB. De 1997 a 2003, a receita média da aviação civil doméstica brasileira cresceu 6,2% em termos reais, deflacionado pelo IPCA, enquanto a taxa real de crescimento médio anual do PIB foi de 1,5%, 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 em 1994, 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* em aeroportos, o ingresso de novas companhias no mercado, o lançamento de novas rotas, o aumento nas freqüências 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, 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 controles mais rígidos 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 desregular 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 freqüentemente 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 a necessidade de se limitar à 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, devem 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\$5,9 bilhões em 2004, comparados com R\$6,75 bilhões em 2003. Acreditamos que o regime regulatório atual contribuiu positivamente para recente evolução da performance financeira da aviação civil brasileira e ajudou a redirecionar as tendências do mercado para um maior equilíbrio. O *yield* da aviação civil brasileira cresceu de R\$0,29 em 2002 para R\$0,35 em 2003, com taxas de ocupação de 56,8% em 2002 e 60,1% em 2003.

## ATIVIDADES DA COMPANHIA

### VISÃO GERAL DO NEGÓCIO

Somos uma das companhias aéreas de baixo custo mais lucrativas do mundo, tendo registrado receita líquida de R\$2,0 bilhões e lucro líquido de R\$317,5 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2004. Somos a única empresa aérea de baixo custo e baixa tarifa operando no Brasil, oferecendo serviços aéreos regulares em rotas interligando as maiores cidades brasileiras. Buscamos expandir nossos negócios e aumentar nossos lucros, popularizando o transporte aéreo e estimulando e atendendo à demanda por viagens aéreas convenientes e a preços acessíveis, tanto para destinos no Brasil como para viagens entre o Brasil e outros destinos na América do Sul, 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 da aviação civil internacional. Nosso objetivo de longo prazo é proporcionar transporte aéreo acessível para todos os principais destinos da América do Sul.

Transportamos mais de 23 milhões de passageiros desde o início de nossas operações em 2001 e, de acordo com o DAC, nossa participação de mercado, baseada em RPK, aumentou de 4,7% em 2001 para 11,8% em 2002, 19,4% em 2003 e para 22,3% em 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 29 aeronaves *Boeing 737*, com uma única classe de serviço, e atendemos a 37 cidades no Brasil um destino na Argentina. Assinamos um contrato com The Boeing Company, pelo qual formalizamos pedidos firmes de aquisição de 30 novas aeronaves *Boeing 737-800 Next Generation* e opções de compra de 33 novas aeronaves *Boeing 737-800 Next Generation*. Atualmente, seis aeronaves objeto de pedidos firmes têm entregas previstas para 2006, 13 têm entregas previstas para 2007, 7 têm entregas previstas para 2008 e 4 têm entregas previstas para 2009. Recebemos cinco aeronaves *Boeing 737-300* na segunda metade de 2004, mediante contratos de arrendamento mercantil operacional de duração de dois a três anos, os quais nos auxiliam no atendimento à demanda no curto prazo, enquanto aguardamos a entrega de novas aeronaves *Boeing 737-800 Next Generation*.

Nossa estratégia é oferecer aos passageiros no Brasil e em outros países da América do Sul uma alternativa de transporte a preços acessíveis 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 entre 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 e para Buenos Aires, Argentina. Avaliamos cuidadosamente as oportunidades de crescimento de nossos negócios, através do aumento da frequência de vôos para os nossos atuais mercados de alta demanda e do acréscimo de novas rotas para destinos onde o valor da tarifa é relativamente alto, localizadas no Brasil e para outros destinos na América do Sul. Em dezembro de 2003, iniciamos nosso serviço de vôos para Buenos Aires, nosso primeiro destino fora do Brasil, sendo que tais vôos têm operado a uma taxa de ocupação de mais de 70%, e iniciaremos nosso serviço de vôos para Santa Cruz de la Sierra, Bolívia, no segundo trimestre de 2005. Solicitamos autorizações para atender a outros mercados adicionais fora do Brasil e pretendemos expandir ativamente nossos serviços internacionais.

Nossos serviços confiáveis, simplificados e a preços acessíveis, bem como nosso foco em mercados ainda não atendidos suficientemente ou que não possuíam uma alternativa de tarifas economicamente acessíveis, têm resultado em um forte reconhecimento de nossa marca e rápido crescimento de nossa participação de mercado. Geralmente, nossos baixos custos operacionais nos permitem fixar nossas tarifas em níveis significativamente inferiores às tarifas de nossos principais concorrentes. Esta estratégia tem nos ajudado a conquistar a lealdade de nossos clientes e a estimular a demanda em determinados mercados através da atração de novos clientes, os quais anteriormente usavam outros meios de locomoção para viajar ou viajavam com menor frequência devido a uma maior sensibilidade a preços. Mantemos nossos custos operacionais baixos principalmente devido ao fato de operarmos uma frota homogênea de aeronaves, que é uma das mais novas do setor o que reduz nossos custos de manutenção e de combustível e facilita manter altas taxas de utilização das aeronaves, além de nos concentrarmos significativamente em nossos canais de distribuição e vendas baseados na Internet. Oferecemos um serviço simplificado aos nossos clientes, com uma única classe de serviço e lanches leves, acompanhado de serviço de bebidas. Somos uma companhia aérea que utiliza efetivamente os recursos tecnológicos para tornar nossas operações mais eficientes. A forte promoção de nossos canais de distribuição via Internet é um elemento essencial de nossa estrutura de baixos custos e de eficiência. Esta ênfase fez com que nos tornássemos uma das maiores empresas de *e-commerce* na América do Sul, em termos de receitas auferidas pela Internet. 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 doméstico e internacional de passageiros, e temos sido capazes de explorar esta vasta experiência para desenvolver e fortalecer os aspectos mais importantes de nossa estrutura de baixo custo operacional.

Nossa ênfase em controlar custos e gerenciar o *yield* 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 receita por ASK e maior lucratividade. Em 2004, durante um período em que a aviação civil mundial sentiu os efeitos do aumento do preço do combustível, registramos um lucro líquido de R\$317,5 milhões. Nossos resultados positivos em 2004 deveram-se, principalmente, a economias de escala decorrentes do crescimento de nosso negócio, bem como a um CASK, ajustado pela etapa média, aproximadamente 30% inferior ao de nossos concorrentes, de acordo com as análises da Companhia baseados em dados publicamente disponíveis.

Nosso modelo operacional é baseado em uma rede altamente integrada com múltiplas escalas, o qual é uma variação do modelo "ponto-a-ponto" utilizado por outras companhias aéreas bem-sucedidas internacionalmente. O alto nível de integração de vôos em determinados aeroportos nos permite oferecer vôos frequentes, sem escalas e a baixas tarifas, entre os principais centros econômicos, além de amplas conexões ao longo de nossa rede, ligando pares de cidades por uma combinação de dois ou mais vôos com pouco tempo de escala ou de conexão. Por exemplo, oferecemos vôos regulares sem escalas entre cidades com grande volume de tráfego, tais como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba e Porto Alegre. Adicionalmente, nossa rede nos permite aumentar nossas taxas de ocupação em rotas de razoável volume de tráfego, através da utilização de aeroportos nestas cidades para permitir que nossos passageiros façam as conexões necessárias para alcançar seus destinos finais. Esta estratégia aumenta nossa taxa de ocupação, ao atrair passageiros viajando para destinos secundários, os quais preferem pagar tarifas menores mesmo que isso signifique fazer uma ou mais escalas antes de seu destino final. Finalmente, nosso modelo operacional nos possibilita estruturar nossas rotas para incluir destinos que não seriam possíveis de ser atendidos isoladamente no modelo tradicional "ponto-a-ponto", mas que se tornam possíveis de ser atendidos quando simplesmente incluídos como pontos adicionais em uma rede de vôos interligada como a nossa. Fazemos isso oferecendo vôos em horários noturnos ou durante a madrugada para destinos de menor tráfego, que são normalmente as primeiras ou últimas escalas em nossas rotas, o que nos permite aumentarmos nossa taxa de ocupação e gerarmos receita adicional.

O resultado final é que nosso modelo operacional, quando combinado com nossas baixas tarifas e serviços confiáveis, estimula a demanda por transporte aéreo, o que nos permitiu alcançar uma taxa de ocupação de 71% em 2004, comparada a uma taxa de ocupação média de 63% de nossos principais concorrentes em vôos domésticos durante o mesmo período, de acordo com dados coletados junto ao DAC. A interconectividade de nossa rede também fez com que aproximadamente metade de nossos passageiros fizesse conexões ou escalas ao longo de nossa rede integrada, enquanto se encaminhavam aos seus destinos finais. Ao longo de 2004, mantivemos altos padrões de eficiência operacional e satisfação dos passageiros, completando 98% de nossos vôos agendados com um índice de pontualidade de 97% dos vôos, com base em nossos dados internos. 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.

### **NOSSAS VANTAGENS COMPETITIVAS**

Nossas principais vantagens competitivas são:

**Manutenção de baixos custos operacionais.** Nosso custo operacional por ASK no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2004 foi de R\$16,8. Acreditamos que este custo operacional, quando ajustado pela etapa média, tenha sido um dos mais baixos da aviação civil mundial, sendo que foi, em média, aproximadamente 30% inferior aos custos operacionais dos nossos principais concorrentes ajustado pela etapa média, de acordo com as análises da Companhia baseadas em dados publicamente disponíveis. Normalmente, os custos operacionais por quilômetro de uma companhia aérea diminuem à medida que a distância média de vôo aumenta. Nossos baixos custos operacionais decorrem de nosso pioneirismo e de usarmos as melhores práticas adotadas por outras companhias aéreas de baixo custo e baixa tarifa, visando a incrementar nossa eficiência operacional, dentre as quais:

- *Utilização eficiente de aeronaves.* Em 2004, nossas aeronaves voaram, em média, 13,6 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 fato de 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 principais 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 tem ajudado a gerar receitas adicionais, enquanto as aeronaves de nossos concorrentes ainda estão em solo, além de nos possibilitar distribuir os custos fixos por um número maior de vôos e ASK. Como parte de nossa estratégia de utilização das aeronaves, 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 90% em 2004, nos ajudam a tornar nossa frota produtiva praticamente 24 horas por dia. Também operamos serviços de transporte de cargas em nossos vôos para gerar receitas adicionais, mediante a otimização do aproveitamento de compartimentos de carga de nossas aeronaves.

- *Operação de frota homogênea.* Atualmente, operamos uma frota composta de aviões de modelos similares, consistente de 29 aviões Boeing 737. Contamos com pedidos firmes e opções de compra de até 63 novas aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation*. Os pedidos firmes atuais de aeronaves têm entregas previstas para ocorrer entre 2006 e 2009, e as opções de compra são exercíveis para entregas no período entre 2007 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 otimiza o 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. À medida em que nossos técnicos de manutenção passam a ser mais bem treinados e a desempenhar os procedimentos de manutenção de forma mais eficiente, somos capazes de programar manutenções preventivas com mais regularidade, o que nos ajuda a reduzir custos. 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. Entretanto, 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.
- *Uso de canais de distribuição eficientes e de baixo custo.* O uso efetivo de tecnologia nos permite manter nossos custos baixos e nossas operações altamente eficientes e com flexibilidade de expansão. Buscamos manter nossos canais de distribuição simplificados e convenientes de forma a permitir que nossos clientes interajam diretamente conosco quando e como preferirem, através da Internet. Aproximadamente 80% de nossas vendas são feitas por meio de nosso *site* na Internet, e nossos clientes podem adquirir passagens, o *check-in* nos vôos tanto pela Internet como por telefones celulares aptos a navegar na Internet. Como resultado de nossa ênfase em canais de distribuição de baixo custo, geramos mais receita por meio da venda de passagens *online* do que qualquer outra companhia aérea no Brasil. Estimamos que os nossos custos de distribuição com o nosso sistema de reservas *online* sejam aproximadamente 62% inferiores em relação aos meios mais tradicionais, como o Global Distribution System, ou 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. Adicionalmente, não precisamos manter estabelecimentos de venda de passagens em localidades fora de aeroportos.
- *Abordagem operacional flexível e eficiente.* Sempre buscamos a alternativa de menor custo para nossos clientes, sem comprometer a qualidade e a segurança. Constantemente avaliamos nossas operações de forma a identificar possíveis oportunidades de redução de custos. Como resultado, terceirizamos o trabalho que pode ser realizado adequadamente e de forma mais eficiente por prestadores de serviço externos, realizamos internamente as tarefas que nossos funcionários podem realizar com uma relação custo-benefício mais vantajosa. Contratamos, em bases competitivas, empresas prestadoras de serviços terceirizados de apoio aeroportuário em solo aos passageiros e aeronaves, de manuseio de bagagem e de *call center*. Conseguimos custos operacionais competitivos para estes serviços negociando contratos de longo prazo a preços fixos ou sujeitos apenas a reajustes inflacionários. Por outro lado, pretendemos realizar internamente o serviço de manutenção pesada de nossas aeronaves, que está atualmente sendo terceirizado, uma vez que acreditamos que nossos funcionários podem realizar este serviço em um alto padrão de qualidade e a custos menores que prestadores de serviços terceirizados. Adicionalmente, estaremos capacitados a determinar melhor a frequência das manutenções pesadas de forma a maximizar a utilização das aeronaves.

**Estímulo à demanda por nossos serviços.** Acreditamos que, por meio de nossos serviços de alta qualidade a baixas tarifas, proporcionamos a alternativa de melhor custo-benefício nos mercados em que atuamos e estimulamos a demanda por serviços de transporte aéreo. Nossas tarifas são em média mais baixas que as tarifas de nossos principais concorrentes. Identificamos e estimulamos 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 em nossos mercados. 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 venda de passagens mais complicados, que eram a prática do mercado antes do início de nossas operações. Por exemplo, nossos vôos noturnos, para os quais oferecemos tarifas bastante competitivas, mostraram-se muito bem sucedidos, proporcionando taxas médias de ocupação de 90% durante o ano de 2004. Acreditamos que nossos vôos noturnos atraíram passageiros que antes viajavam apenas de carro ou ônibus e que agora se tornaram clientes de companhias aéreas. Estimamos que, em média, 10% de nossos clientes sejam passageiros de primeira viagem ou que não tenham realizado nenhuma viagem aérea no último ano.

**Uma das frotas mais novas do setor.** Operamos, atualmente, 29 aeronaves Boeing 737 com uma idade média de 6,8 anos, o que acreditamos fazer de nossa frota a frota mais nova da América do Sul e uma das mais novas no setor internacional de aviação civil. Acreditamos que os pedidos firmes e as opções de compra que possuímos para a aquisição de até 63 novas aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation* entre 2006 e 2010 nos ajudarão a manter esta vantagem competitiva. Nossa frota nos proporciona 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 737-700/800 *Next Generation* nos proporcionam a aerodinâmica e a tecnologia mais modernas da atualidade aliadas a uma maior velocidade de vôo, aproveitamento eficiente de combustível, procedimentos simplificados de manutenção.

**Uma marca forte, amplamente reconhecida pelo mercado.** Acreditamos que a marca GOL tornou-se sinônimo de inovação e boa relação custo-benefício no mercado doméstico de aviação civil brasileira. A Gol foi eleita a "Empresa do Ano" de 2005 pela edição anual "Melhores e Maiores" da revista Exame. Entendemos que nossos clientes também 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. Em 2004, pesquisas de opinião realizada em 2004 pela Omni Marketing, uma empresa independente de pesquisa de mercado, indicaram que mais de nove entre dez passageiros que transportamos estão satisfeitos com a Gol, voariam novamente pela Gol e consideram a Gol como sendo uma empresa moderna, prática e 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 em 2003.

**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 dezembro de 2004, registramos R\$849,1 milhões em disponibilidades de curto prazo e R\$386,4 milhões em contas a receber, representando um total de R\$1.235,5 milhões. Em 31 de dezembro de 2004, registramos um índice de Alavancagem Financeira de 10,5%.

***Administração ativa de riscos relativas a variação cambial e de preço de combustível.***

Monitoramos ativamente as oscilações no preço do combustível, nas taxas de câmbio e de juros. Até hoje, fomos capazes de ajustar nossas tarifas para compensar as variações adversas nos preços de combustível e desvalorizações do real em relação ao dólar norte-americano. Nossa política geral é de nos proteger no curto prazo contra oscilação de preço, realizando operações de *hedge* sobre a maior parte do consumo previsto de combustível e de nossa exposição ao dólar norte americano de forma a minimizar o efeito das mudanças nos preços de combustível ou do mercado de câmbio.

***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 desenvolvendo as melhores práticas de treinamento, e 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, bem como por meio da participação em nosso programa de opção de compra de ações. Nossos principais executivos têm, em média, aproximadamente 20 anos de experiência nos setores de transporte doméstico e internacional de passageiros e esta experiência tem nos ajudado a desenvolver os elementos mais importantes de nosso modelo de negócio de baixo custo. Também motivamos nossos funcionários concedendo participação nos lucros e resultados além da participação em nosso programa de opções de compra de ações.

**NOSSA ESTRATÉGIA**

Visando a manter o crescimento de nossos negócios e aumentar nossa lucratividade, nossa estratégia será a de continuar a estimular a demanda, oferecendo um serviço de transporte aéreo de classe única, com baixas tarifas, observando altos padrões de qualidade e segurança. Esforçaremos-nos em manter baixos custos operacionais e sempre buscaremos 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 adicionais nas rotas de alta demanda e de vôos noturnos 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. Nossa intenção é sermos reconhecidos, até 2010, como a companhia aérea que popularizou o transporte aéreo de alta qualidade a baixos custos na América do Sul. Continuaremos a avaliar oportunidades de expansão de nossas operações por meio da inclusão de vôos nas rotas de alta demanda e de vôo noturno 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 ou em destinos onde as tarifas cobradas são relativamente altas.*** Ao planejarmos a expansão de nossos negócios, continuaremos a estabelecer, selecionar nossas rotas e determinar a frequência de nossos serviços com base na quantidade e no tipo de demanda nas regiões que atendemos no Brasil e em outros países da América do Sul. 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, monitoraremos cuidadosamente as rotas e as frequências de vôo que melhor servem às necessidades destes passageiros e aumentaremos os 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 55 vôos por dia atualmente. Estamos também bastante empenhados em estimular a demanda e aumentar nossa participação no segmento de viagens de lazer. Por exemplo, 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 a opção de evitar pernoites indesejadas, iniciamos vôos noturnos entre as duas cidades em dezembro de 2003. Nossos vôos noturnos nos proporcionaram uma taxa média de ocupação de 90% durante o ano de 2004. Continuaremos a avaliar cuidadosamente oportunidades de atender a demanda por viagens de lazer, de aumentar a frequência dos vôos em rotas já existentes, de expandir os bem-sucedidos serviços de vôos noturnos ou de acrescentarmos 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.

Acreditamos que o mesmo modelo de negócios e as técnicas de gerenciamento de rotas que introduzimos com sucesso no Brasil para popularizar as viagens aéreas podem ser utilizados para conquistar participação de mercado e estimular a demanda por viagens aéreas entre o Brasil e os países vizinhos na América do Sul. Estamos buscando oportunidades para oferecer rotas onde oportunidades de crescimento existem. Por exemplo, começamos a oferecer serviços diários entre Guarulhos e Buenos Aires, Argentina em dezembro de 2004. Estes vôos rapidamente alcançaram lucratividade e conseqüentemente passamos a realizar sazonalmente vôos noturnos entre Navegantes e Porto Alegre e Buenos Aires, na Argentina em janeiro de 2005. Esperamos começar a operar vôos com destino em Santa Cruz de la Sierra, Bolívia, no segundo trimestre de 2005. A adição futura de rotas entre Brasil e cidades em países sul-americanos vizinhos será baseada na ampliação de nossa rede existente usando a mesma estratégia de crescimento que se mostrou bem sucedida até o presente. Também esperamos que a introdução destes vôos adicionará tráfego a nossa rede, aumentando nossa taxa de ocupação geral.

***Continuar reduzindo nossos custos operacionais e incrementar a eficiência operacional.*** 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, através da formação de 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 permanência de nossas aeronaves no solo 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. Pretendemos construir uma nova instalação de manutenção no Aeroporto Internacional Tancredo Neves no Estado de Minas Gerais que nos permitirá passar a realizar internamente as manutenções pesadas atualmente realizadas em nossas aeronaves por prestadores de serviços terceirizados. Esperamos que realizar internamente os serviços de manutenção pesada nos permitirá determinar melhor a frequência das manutenções pesadas, de forma a maximizar a utilização de nossas aeronaves.

**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 esse objetivo em grande parte devido a eliminação de serviços desnecessários e bom senso na aplicação de tecnologia. Estimulamos nossos clientes a usar a Internet não apenas para fazer reservas, mas também para realizar diversos procedimentos confortavelmente de sua própria casa ou escritório, como o *check-in* e troca de assentos, o que de outra forma teriam que fazer nos próprios aeroportos ou em estabelecimentos de venda de passagens aéreas. 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 com baixas tarifas busca popularizar o transporte aéreo e estimular a demanda, particularmente de passageiros em viagens de lazer e de negócios de empresas de pequeno e médio porte, que são sensíveis ao preço da passagem, os quais, na ausência de nossos serviços, teriam escolhido utilizar outros meios de transporte ou não viajariam. Nossa estratégia consiste em continuar a estimular a demanda e encorajar mais pessoas a viajar de avião, mediante a prestação de um serviço de alta qualidade a baixas tarifas.

A tabela abaixo indica os totais de passageiros transportados nos aeroportos onde operamos, desde o ano de 2000 (logo após o início de nossas operações) até o ano de 2004. A tabela também descreve a respectiva data de início de nossas operações nestes aeroportos e a taxa composta de crescimento anual do número de passageiros embarcados em tais aeroportos.

Cidade	Data de início das operações	Total de Passageiros Embarcados e Desembarcados (em milhões)		CAGR (%) 2000-2004
		2000	2004	
Brasília	Janeiro de 2001	5,43	9,90	16,2
Salvador	Janeiro de 2001	3,02	3,86	6,3
Curitiba	Mai de 2001	2,07	2,75	7,3
Recife	Abril de 2001	2,14	3,02	9,0
Porto Alegre	Janeiro de 2001	2,25	2,95	7,0
Belo Horizonte	Janeiro de 2001	2,09	3,19	11,2
Fortaleza	Dezembro de 2001	1,44	2,06	9,4
Vitória	Novembro de 2001	0,84	1,25	10,3
Florianópolis	Janeiro de 2001	0,72	1,30	15,8
50 principais aeroportos	--	55,61	71,22	6,4

Fonte: INFRAERO

## ROTAS E HORÁRIOS

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 diretamente para seus destinos. Em 2004, acrescentamos dez vôos adicionais entre Congonhas em São Paulo e Santos Dumont, no Rio de Janeiro. 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 ao 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 e estimula a demanda por viagens aéreas em novos mercados, ao mesmo tempo que aumenta a taxa de utilização de nossas aeronaves nos proporciona aos nossos clientes mais opções de destinos.

Prestamos serviços regulares em 37 cidades no Brasil e um destino na Argentina. Durante o segundo semestre de 2004 e início de 2005, iniciamos a prestar serviços regulares para onze cidades adicionais - Londrina, Joinville, Uberlândia, Porto Velho, Rio Branco, Caxias do Sul, Foz do Iguaçu, Teresina, Aracajú, João Pessoa e Petrolina. Em dezembro de 2004, começamos a oferecer dois vôos diários entre o Aeroporto Internacional de Guarulhos, em São Paulo e Buenos Aires, Argentina. Em janeiro de 2005, começamos a oferecer, sazonalmente, dois vôos noturnos semanais entre Navegantes e Porto Alegre e Buenos Aires, na Argentina. Em outubro de 2004, começamos a participar do sistema Aero Connect, uma rede de vôos ligando as rotas de companhias aéreas regionais a nossa própria cobertura de vôos, tornando possível conectar diversos destinos de menor volume de tráfego às principais cidades brasileiras através de conexões simples. Por meio da adição de destinos oferecidos aos nossos clientes, acreditamos que podemos aumentar nossa taxa de ocupação geral.

A tabela a seguir indica as cidades que atendemos no Brasil e o número de vôos que operamos por dia atendendo tais cidades nos períodos abaixo indicados.

Cidade	Vôos por dia		
	2002	2003	2004
Aracajú	-	-	1
Belém	4	4	4
Belo Horizonte	12	18	19
Brasília	21	23	25
Buenos Aires	-	-	1
Campinas	5	6	6
Campo Grande	3	4	5
Caxias do Sul	-	-	1
Cuiabá	2	2	3
Curitiba	15	16	20
Florianópolis	10	7	7
Fortaleza	5	6	8
Foz do Iguaçu	-	-	1
Goiânia	4	2	2
Macapá	1	1	1
Joinville	-	-	1
Londrina	-	-	2
Maceió	-	2	1
Manaus	2	2	3
Maringá	2	2	2
Natal	2	1	3
Navegantes	2	2	2
Palmas	-	1	1
Porto Alegre	10	12	13
Porto Seguro	1	2	2
Porto Velho	-	-	2
Recife	10	7	9
Ribeirão Preto	-	-	1
Rio Branco	-	-	2
Rio de Janeiro			
Santos Dumont	21	25	13
Galeão	13	12	29
Salvador	9	12	13
São Luiz	-	1	1
São Paulo			
Congonhas	36	44	55
Guarulhos	-	1	8
Teresina	-	-	1
Uberlândia	-	-	2
Vitória	5	6	6
Total .....	195	221	276

Em 2004, todo o tráfego aéreo (com exceção do serviço de ponte aérea entre Rio de Janeiro e determinadas cidades) foi redirecionado de Santos Dumont para Galeão.

Além de monitorar de forma constante a demanda por maiores freqüências 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 são 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 a sua sensibilidade quanto a preço. Também estamos buscando oportunidades para oferecer vôos em rotas para determinadas cidades em outros países sul-americanos onde existam oportunidades de mercado favoráveis, utilizando o mesmo modelo de negócio e técnicas de gerenciamento de rotas que se mostraram bem sucedidas no Brasil. Por exemplo, adicionalmente aos nossos vôos diários para Buenos Aires, em 20 de janeiro de 2005, fomos autorizados pelo CERNAI, a operar vôos regulares do Brasil para Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, e também solicitamos ao DAC autorização para rotas para Montevideú, Uruguai e Assunção, Paraguai. Esperamos ser comunicados de uma decisão a respeito de nossas solicitações durante o segundo semestre de 2005.

## VALOR PARA O PASSAGEIRO

Reconhecemos que, uma vez que nossas baixas tarifas podem inicialmente estimular pessoas a voar conosco, temos que oferecer excelentes serviços 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;
- venda de passagens, *check-in*, escolha de assentos, mudança e cancelamento de vôos, realizados *on-line*, de forma conveniente;
- venda de passagens e *check-in* realizados por telefone celular habilitado para navegação na Internet;
- *check-in* realizado pelo próprio passageiro em postos de atendimento em determinados aeroportos;
- descontos em estacionamentos de aeroportos;
- toaletes femininos exclusivos;
- 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 reconhecemos que operações eficientes e pontuais são de importância essencial para nossos clientes. Esta ênfase resultou em um índice de vôos concluídos de 98% e pontualidade de 97% dos vôos em 2004, baseado em dados da Companhia.

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 à pesquisa feita em 2004, conduzida pela Omni Marketing, uma empresa independente de pesquisa de mercado, indicaram que estão satisfeitos com a Gol, voariam novamente com a Gol e consideram a Gol como sendo uma empresa inovadora, moderna e inteligente.

## 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. Somos um membro ativo de *Flight Safety Foundation*, uma fundação voltada para o intercâmbio de informações sobre segurança aérea.

## VENDAS E DISTRIBUIÇÃO

Nossos clientes podem adquirir passagens por intermédio de uma variedade de canais de distribuição, entre eles nosso *site* na Internet, nosso call center e nos balcões de venda de passagens nos aeroportos. Nossos clientes também podem adquirir passagens por intermédio de agências de viagem, as quais são largamente utilizados no Brasil. Enquanto nossos clientes contam com a conveniência de escolher entre qualquer uma de nossas opções de distribuição, nossa distribuição e vendas são primordialmente baseadas na Internet. Estimulamos fortemente o uso de nosso *site* na Internet, porque este é o nosso canal de distribuição mais eficiente, em termos de economia de custos e conveniência para o cliente. Por meio do foco na distribuição virtual, podemos manter nossos procedimentos de venda de passagens e serviços simplificados e eliminar a necessidade de incorrer em custos associados com a manutenção de estabelecimentos de venda de passagens localizados fora de aeroportos. Além de nos permitir ser eficientes em termos de custo, concentrarmo-nos na distribuição pela Internet proporciona aos nossos clientes maior conveniência, uma vez que eles podem interagir diretamente conosco quando e como preferirem, em português, inglês ou espanhol. Em linha com nossa filosofia de utilizar uma estratégia operacional "24 horas por dia" de geração de receita, seja através de nossa alta taxa de utilização de aeronaves e dos vôos noturnos, concentrarmo-nos na distribuição pela Internet nos permite realizar negócios 24 horas por dia com nossos clientes. Esses fatores fizeram com que nos tornássemos uma das maiores companhias de *e-commerce* na América do Sul, em termos de receitas auferidas pela Internet. Nossas parcerias com agências de viagens no Brasil também nos proporciona mais de 5.000 balcões de passagens virtuais por todo o território brasileiro.

No exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004, aproximadamente 76% de nossas receitas decorrentes de transporte de passageiros totais de passagens, 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 7% e 10% de nossas receitas de transporte de passageiros totais feitas por meio de ligações ao *call center* e por meio do sistema GDS, respectivamente. A parcela remanescente, totalizando 7% de nossas receitas de transporte de passageiros no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004, 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 nove segundos.

A título de ilustração da importância de prosseguir enfocando cada vez mais as vendas por meio da Internet diretamente aos nossos clientes, cada passagem vendida por este canal custa uma média de R\$2,11. Em comparação, passagens vendidas pela Internet por intermédio de agências de viagens custam uma média de R\$3,95 por venda, passagens vendidas por intermédio do call center custam uma média de R\$4,50 por venda e passagens vendidas por intermédio do GDS custam uma média de R\$10,50 por reserva.

Atualmente 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. Pretendemos passar a realizar internamente nossas operações de *call center*, uma vez que acreditamos poder colocar em prática medidas para reduzir ainda mais o custo das vendas por intermédio do *call center*. 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.

Um importante elemento de nossa estratégia de negócios é cativar clientes corporativos, um dos perfis de clientes mais exigentes do mercado. Aproximadamente 60% de nosso tráfego de passageiros consiste de passageiros em viagens de negócios e aproximadamente dois terços de nossa base de clientes corporativos consiste de empresas de pequeno e médio porte com menos de 500 empregados. Passageiros em viagens de negócios proporcionaram maior estabilidade em nossa demanda, visto que eles viajam regularmente e não só nos períodos de pico de movimento. Aumentamos as frequências de vôos, o número de destinos e o tamanho da frota de forma a poder oferecer mais opções para nossos clientes corporativos. Para desenvolver ainda mais nossa relação de negócios com nossos clientes corporativos, também 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, a qual serve 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. Nossa campanha publicitária "Aqui todos podem voar", lançada em julho de 2004 foi muito eficaz em promover nosso objetivo de popularizar o transporte aéreo no Brasil.

Também utilizamos promoções inovadoras para estimular a demanda por viagens aéreas. Por exemplo, fomos pioneiros em oferecer vôos noturnos em dezembro de 2003, como uma medida temporária destinada a atrair clientes que não haviam considerado viagens aéreas como sendo uma opção de transporte, devido à sua sensibilidade a preços, bem como a gerar receitas adicionais da operação de nossas aeronaves em períodos nos quais normalmente permaneceriam em solo. Estes vôos mostraram-se tão populares entre os clientes, alcançando uma taxa de ocupação de 90%, que decidimos oferecê-los em caráter permanente. Em 2004, introduzimos nossa campanha "Brasil mais perto", consistente da oferta de tarifas bastante baixas em vendas pela Internet para viagens de fim de semana, além de preços promocionais para determinados segmentos de clientes, tais como idosos e crianças. Acreditamos que o alto número de visitas ao nosso *site* na Internet, que alcançou em média 650.000 visitantes por mês durante o quarto trimestre de 2004, resultam em parte do interesse gerado por nossas promoções.

Diferentemente de outras companhias aéreas, não aceitamos reservas feitas com antecedência em nossos vôos. Em vez disso, vendemos assentos que devem ser pagos por nossos clientes no ato da compra. 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.

## PRÊMIOS

Recebemos diversos prêmios em 2004 por razões tais como a excelência de nossos serviços, nosso site na Internet, nossa gestão financeira, marketing e responsabilidade social. Dentre estes prêmios, destacamos:

- Prêmio iBest 2004 – site mais popular na categoria Meios de Transporte;
- "Empresa do Ano" de 2004 da revista Melhores e Maiores - Exame;
- Melhor Gestão Financeira no Setor de Aviação Civil (2004) da revista Istoé Dinheiro;
- Top Sales Award ADVB – Associação de Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil (2003);
- Top Sales Award ADVB – Associação de Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil (2003);
- Melhor Companhia Aérea da Revista de Transporte Moderno;
- 3º Marketing Best Responsabilidade Social - apoio aos projetos Felicidade, Pastoral da Criança e Fundação Gol de Letra;

## 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 gerar mais lucros com nossos vôos. Nossas tarifas são menores que as tarifas médias oferecidas pelos 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 desconto 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 podem, alternativamente, reagendar seus vôos (caso o cancelamento ocorra em até 24 horas antes do embarque e sujeito ao pagamento de eventual diferença de preço de passagem), registrar um crédito para compra futura de passagem ou ser 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\$25,00 é aplicada. Cobraremos de nossos clientes que não comparecem para o embarque uma taxa de mudança de vôo de R\$40,00, mais o pagamento de eventual diferença de preço de passagem, para poder usar a sua passagem para embarque em outro vôo. Se o vôo substituto tiver um preço inferior que o preço da passagem original (considerando-se o valor da taxa de mudança de vôo) o cliente recebe um crédito equivalente à diferença.

Com relação a nossos vôos noturnos, fixamos tarifas com acentuados descontos, estabelecidas para competir com as 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. Por exemplo, nosso gerenciamento de receita e *yield* é essencial para nos ajudar a identificar os horários e as rotas para as quais oferecemos promoções. Ao oferecermos tarifas menores para determinados assentos que nosso sistema de gerenciamento de receita e *yield* indica que ficariam desocupadas, conseguimos auferir receita adicional e estimular a demanda dos nossos clientes.

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 vendas, a sazonalidade, os efeitos da concorrência e as tendências atuais de vendas 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. Adicionalmente, nossa prática de não aceitar reservas de assentos e obrigar os nossos clientes a efetuar o pagamento no ato da compra ajuda a aumentar a precisão de nosso gerenciamento de receita e *yield*. 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 receitas é similar ao sistema utilizado por outras companhias aéreas de baixo custo bem-sucedidas na Europa, tais como Ryanair e JetBlue.

### **COMPETIÇÃO**

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. Acreditamos poder proporcionar a melhor alternativa de custo-benefício na aviação civil doméstica no Brasil e que um eventual surgimento de novas companhias aéreas de baixo custo estimularia a demanda geral por viagens a baixas tarifas no Brasil.

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 principais companhias aéreas brasileiras, companhias aéreas regionais, companhias aéreas que operam vôos não regulares (*charter*) e novos participantes no mercado, que atuam principalmente em redes de transporte regionais. Nossos principais concorrentes são as companhias aéreas tradicionais, Varig e TAM, sendo que cada uma das quais é uma prestadora de serviços completos que oferece vôos em rotas domésticas e rotas internacionais. Em fevereiro de 2003, Varig e TAM iniciaram discussões para fundir suas operações e passaram a operar sob um acordo de compartilhamento de operações (*code-sharing*). As duas companhias não pretendem mais realizar a fusão e em janeiro de 2005, entraram em um acordo com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) para rescindir o acordo de *code-sharing* até meados de maio de 2005. Varig tem níveis significativos de endividamento e sua condição financeira e perspectivas futuras permanecem incertas. No passado, o Governo Federal, maior credor da Varig, permitiu que algumas companhias aéreas reestruturassem suas dívidas contraídas com o setor público.

Antes de 2004, Viação Aérea São Paulo – VASP, uma das companhias aéreas tradicionais, foi um dos principais concorrentes. No entanto, em vista de um prolongado período de dificuldades financeiras, VASP reduziu significativamente suas operações em 2004, respondendo por menos que 1% do mercado doméstico de aviação civil em dezembro de 2004. Em janeiro de 2005, o DAC cancelou as últimas frequências de vôos remanescentes da VASP.

Quando ingressamos em um novo mercado, nossos principais concorrentes 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*. Nossos principais concorrentes 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 regulares domésticas, baseado em RPK, das principais companhias aéreas brasileiras, para cada um dos períodos indicados.

<b>Participação de mercado doméstico – Vôos regulares</b>					
	<b>2004</b>	<b>2003</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>	<b>2000</b>
Gol <sup>1</sup>	22,3%	19,4%	11,8%	4,7%	--
TAM <sup>2, 3</sup>	35,8%	33,1%	34,9%	33,1%	29,2%
Grupo Varig <sup>3, 4</sup>	31,1%	33,7%	39,3%	39,8%	39,8%
VASP	8,8%	12,2%	12,6%	13,8%	15,4%
Transbrasil <sup>5</sup>	--	--	--	6,9%	13,7%
Outros	2,0%	1,8%	1,4%	1,9%	2,2%

Fonte: DAC – Anuário do Transporte Aéreo - dados estatísticos - 2001, 2002, 2003 e 2004/ 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*), que está previsto para ser encerrar até meados de maio de 2005.

4 Grupo Varig inclui Varig, Rio Sul e Nordeste.

5 Suspendeu suas operações em dezembro de 2001.

Também enfrentamos concorrência por parte de companhias aéreas que operam vôos não regulares (*charters*), bem como das alternativas de transporte terrestre, principalmente das companhias de transporte rodoviário interestadual. Em 2003, as companhias de transporte rodoviário interestadual transportaram mais de 132 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 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\$149,00. Em comparação, companhias de transporte rodoviário interestadual cobraram de seus passageiros uma tarifa média de R\$119,00 por uma viagem de 18 horas e 30 minutos entre o mesmo par de cidades. Acreditamos que operar vôos noturnos nos proporciona uma excelente oportunidade de aumentar nossa taxa de ocupação geral.

À medida que começamos 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 dezembro de 2004, contávamos com 3,307 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 dezembro de 2004, empregávamos apenas funcionários contratados em período integral, dentre os quais 413 pilotos, 764 comissários de bordo, 505 profissionais de manutenção, 15 profissionais de vendas e marketing, inclusive agentes de reserva, 1.395 funcionários de operação de vôos e alocados nos aeroportos e 215 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.

Investimos recursos significativos a fim de promover o bem-estar de nossos funcionários. Em 2004, destinamos cerca de 3,8% de nosso lucro líquido para questões de saúde, segurança no trabalho, treinamento, contribuições sociais, alimentação e transporte dos funcionários e participação nos lucros e resultados.

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 6% 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 anuais de lucros, distribuimos cerca de 0,17 salário mensal, 3,7 salários mensais e mais de 4 salários mensais para cada um de nossos funcionários, em 2002, 2003 e 2004, respectivamente. Também adotamos um plano de opção de compra de ações de acordo com o qual 18 dos nossos funcionários administrativos receberam opções de compra de ações, efetivas dentro de um período de 5 anos. Veja "Administração e Governança Corporativa".

## AERONAVES

Operamos uma frota consistente de 29 aeronaves, dentre as quais 20 aeronaves Boeing 737-700 *Next Generation*, 4 aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation* e 5 aeronaves Boeing 737-300. Esperamos operar aproximadamente 75 aeronaves até o final de 2010, concentrando nossa frota em aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation*. A composição de nossa frota em 31 de dezembro de 2004 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 737-800	4	4	3,8	2,6	177
Boeing 737-700	18	18	3,5	5,2	144
Boeing 737-300	5	5	1,7	16,6	141

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 6,8 anos, o que faz com que nossa frota seja a frota mais nova do Brasil e uma das frotas mais novas do mundo.

Assinamos um contrato com The Boeing Company, pelo qual formalizamos pedidos firmes de aquisição de 30 novas aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation* e opções de compra de 33 novas aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation*. Atualmente, seis aeronaves objeto de pedidos firmes têm entregas previstas para 2006, 13 têm entregas previstas para 2007, 7 têm entregas previstas para 2008 e 4 têm entregas previstas para 2009. Esperamos receber 4 aeronaves Boeing 737-800, 3 aeronaves Boeing 737-700 e 2 aeronaves Boeing 737-300 durante o primeiro semestre de 2005 além de 2 aeronaves Boeing 737-800, 1 aeronave Boeing 737-700 e 1 aeronave Boeing 737-300 durante o segundo semestre de 2005, nos termos de contratos de arrendamento mercantil operacional. Recebemos cinco aeronaves Boeing 737-300 na segunda metade de 2004, mediante contratos de arrendamento mercantil operacional de duração de dois a três anos, os quais nos auxiliam no atendimento à demanda no curto prazo, enquanto aguardamos a entrega de novas aeronaves Boeing 737-800 *Next Generation*.

A tabela abaixo indica o desenvolvimento histórico e projetado de nossa frota, de 31 de dezembro de 2004 a 31 de dezembro de 2010.

	2004	2005 (projeção)	2006 (projeção)	2007 (projeção)	2008 (projeção)	2009 (projeção)	2010 (projeção)
737-800	4	10	18	29	40	48	55
737-700	18	22	22	22	22	22	22
737-300	5	8	6	3	0	0	0
Frota total	27	40	46	54	62	70	77

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 quatro anos de operações foi de 11,4 horas (incluindo 13,6 horas em 2004), 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 *Next Generation* 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 comparativamente simplificadas de manutenção;
- requerem apenas um tipo de treinamento padrão para nossas tripulações;
- utilizam em média 7% a menos de combustível do que outras aeronaves de tamanho comparável, de acordo com Boeing; e
- têm um dos menores custos operacionais em sua classe.

Além de serem eficientes em consumo de combustível, as aeronaves Boeing 737-700/800 *Next Generation* são equipadas com tecnologia avançada que proporciona estabilidade de voo, permitindo uma experiência de voo mais confortável para nossos passageiros. 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.

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 45 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. Nos termos de nossos contratos de arrendamento mercantil operacional, não temos opções de compra das aeronaves arrendadas e 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 dezembro de 2004, nossos arrendamentos mercantis operacionais tinham prazos de até 84 meses a partir da data de entrega da aeronave em questão. Atualmente, cinco de nossos arrendamentos de aeronaves terminam em 2006, três 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, Salvador, Campinas, Vitória, Navegantes, Maringá, Recife e Londrina. Acreditamos que nossa prática de desempenhar manutenções preventivas nos ajuda a manter uma alta taxa de utilização de aeronaves e reduz os custos de manutenção. 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, 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 frequentes em nossas aeronaves, haja vista a durabilidade do tipo de aeronave em nossa frota. Atualmente 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. Até o presente, contamos somente com nosso contrato com VEM para a prestação destes serviços.

Pretendemos passar a realizar internamente os serviços de manutenção pesada de nossas aeronaves, atualmente desempenhados por prestadores de serviços terceirizados. Em 12 de janeiro de 2005, com a aprovação da INFRAERO, empresa estatal submetida ao Comando da Aeronáutica e responsável pelo gerenciamento da operação aeroportuária, assinamos uma carta de intenções com o governo do Estado de Minas Gerais contemplando a construção de uma nova instalação de manutenção no Aeroporto Internacional Tancredo Neves, localizado na cidade de Confins, Estado de Minas Gerais. Utilizaremos a nova instalação para realizar manutenção pesada de fuselagem, manutenção preventiva, pintura de aeronaves e reestruturações da configuração interna das aeronaves. Esperamos que esta nova instalação se torne operacional em meados de 2006. Acreditamos que a construção da nova instalação de manutenção no Aeroporto Internacional Tancredo Neves atenderá a expansão de nossa frota, centralizará nossas operações de manutenção de aeronaves, proporcionará economia de custos e uma maior previsibilidade para determinar os prazos de nossas manutenções pesadas, o que nos permitirá maximizar a utilização de nossas aeronaves. Também fomos certificados pelo DAC nos termos do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica para desempenhar serviços de manutenção pesada para terceiros. Pretendemos prestar estes serviços em termos competitivos em um curto prazo de tempo após a conclusão das obras de nossa instalação de manutenção.

Empregamos 505 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 renováveis da INFRAERO para o uso e operação de todas as nossas instalações, com prazos de um a cinco anos, 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 contêm 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 em 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 baseadas 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. Também pretendemos construir uma instalação de manutenção no Aeroporto Internacional Tancredo Neves, no Estado de Minas Gerais, que nos permitirá passar a executar internamente os serviços de manutenção pesada realizados em nossas aeronaves.

## **COMBUSTÍVEL**

Nossas despesas com combustível totalizaram R\$468,2 milhões em 2004, representando 31% de nossas despesas operacionais. Em 2003, consumimos 264,4 milhões de litros de combustível. Em 2004, foram consumidos 317,4 milhões de litros de combustível. Adquirimos praticamente todo o nosso combustível 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 reajustados a cada 15 dias e compostos por um componente fixo e um componente variável. O componente variável é definido pela refinaria e segue as variações do preço do petróleo bruto no mercado internacional, bem como da taxa de câmbio real/dólar norte-americano. 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. Também proporcionamos aos nossos pilotos treinamento em técnicas de gerenciamento de combustível, tais como selecionar atentamente altitudes de voo visando otimizar a eficiência do consumo de combustível.

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 curto prazo, 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 risco, no âmbito de nosso Conselho de Administração. O comitê de políticas 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 risco de nosso Conselho de Administração se reúne trimestralmente para avaliar a eficácia de nossas políticas de gerenciamento de risco e recomendar alterações quando apropriado. Não celebramos quaisquer acordos para garantir nosso fornecimento de combustível e não podemos assegurar que nosso programa de gerenciamento de risco é suficiente para nos proteger de aumentos significativos do preço do combustível. Em 28 de fevereiro de 2005, tínhamos operações de *hedge* cobrindo aproximadamente 80% e 100% de nossas necessidades previstas de combustível e exposição à variação cambial, respectivamente para os próximos 90 dias.

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			
	2004	2003	2002	2001
Litros consumidos (em milhares)	317.444	264.402	164.008	77.850
Despesas totais (em milhares de R\$)	468.192	357.193	131.737	45.769
Percentual das despesas operacionais	31,4%	30,6%	20,1%	20,3%

## 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\$600 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 da América, 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 securitária de tais sinistros 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. Em 31 de dezembro de 2004, havíamos provisionado R\$10,4 milhões para fazer frente a processos judiciais e administrativos. 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.

#### **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.

## **RESPONSABILIDADE SOCIAL E PATROCÍNIO CULTURAL**

Assumimos o compromisso de sermos uma "empresa cidadã" no Brasil ao participar de projetos dedicados à educação, saúde e nutrição das camadas mais desfavorecidas da população brasileira, especialmente da população infantil. Somos o maior patrocinador individual da Pastoral da Criança, uma organização não-governamental que assiste a saúde e a educação de mais de 1,8 milhões de crianças no Brasil, de zero a seis anos. Adicionalmente, também apoiamos outras organizações não-governamentais, tais como Fundação Gol de Letra, uma fundação voltada para a educação de crianças e adolescentes carentes; Projeto Felicidade, um projeto que presta assistência a crianças com câncer; e Projeto Solidariedade ao Nordeste, um projeto que proporciona doações de alimentos para famílias de baixa renda no Nordeste. Também patrocinamos uma série de atividades culturais, tais como peças de teatro e espetáculos de dança, visando à promoção de viagens e turismo no Brasil. Além de fazer a diferença para os mais necessitados, também acreditamos que nossas iniciativas de responsabilidade social e patrocínio cultural nos beneficiam ao reforçar nossa imagem corporativa e ao promover a visibilidade da nossa marca.

## **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") bem como o contrato de concessão de serviços de transporte aéreo regular. 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 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.

Em vista das difíceis condições financeiras enfrentados por diversas companhias aéreas que atuam na aviação civil doméstica no Brasil, as autoridades de aviação civil brasileira têm introduzido medidas e aplicado políticas que visam restabelecer o equilíbrio financeiro. A principal medida tomada foi a atuação pró-ativa em equilibrar a oferta de serviços ao mercado em face da demanda do mercado por tais serviços. Por exemplo, tais autoridades só concedem autorizações para empresas aéreas operarem novas rotas, aumentarem a frequência de vôos ou adquirirem novas aeronaves com recursos próprios ou por meio de arrendamento mercantil, caso tais empresas demonstrem às autoridades projeções de níveis satisfatórios de demanda e rentabilidade. Tais medidas contribuíram para a evolução positiva da situação financeira da aviação civil doméstica do Brasil em 2004.

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 privativa 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, conforme a Portaria nº 1/GC5 do Comando da Aeronáutica. Nos termos do Contrato de Concessão que firmamos com a União Federal, representada pelo Comando da Aeronáutica nossa concessão é válida para um período de 15 anos, renovável por igual período, mediante aviso escrito com até seis meses de antecedência. A concessão pode ser rescindida caso deixemos de atender a determinados níveis de serviço, interrompemos nossas operações ou entremos em falência, dentre outras hipóteses.

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 de novas rotas e mudanças para 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 a 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 uma 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 o 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) Montevideu, Uruguai e Assunção, Paraguai. Esperamos uma decisão do CERNAI em relação a nosso pedido durante o segundo semestre de 2005.

## **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*. 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.

Possuímos concessões renováveis, outorgadas pela INFRAERO por prazos que variam de um a cinco anos, para usar e operar nossas instalações em cada um dos maiores aeroportos em que operamos. Nossos contratos de concessão para as instalações de serviços dos terminais de passageiros, o que inclui os balcões para *check-in*, balcões para emissão de passagens, área de suporte às operações e depósito de bagagens, contém previsões para reajustes periódicos dos valores de remuneração e sobre a renovação das concessões.

A INFRAERO anunciou sua intenção de investir aproximadamente R\$5,0 bilhões no sistema aeroportuário brasileiro nos próximos cinco anos. Dentre os projetos existentes, destacamos a previsão de investimento de aproximadamente R\$875,0 milhões no Aeroporto Internacional de Guarulhos, em São Paulo, para construir dois novos terminais de passageiros e uma pista adicional neste aeroporto, bem como a previsão de investimentos na ordem de R\$230,0 milhões no Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, para construir um novo terminal de passageiros. Os planos de investimentos nos aeroportos brasileiros não requerem contribuições ou investimentos das companhias aéreas, sendo que não se espera que as taxas de embarque ou as taxas aeroportuárias sejam aumentadas em decorrência destes investimentos.

A tabela abaixo demonstra o número de passageiros dos dez aeroportos mais movimentados no Brasil durante o ano de 2004:

<b>Aeroporto</b>	<b>Milhares de passageiros (embarques e desembarques)</b>
São Paulo – Congonhas	13.611
São Paulo – Guarulhos	12.940
Brasília	9.927
Rio de Janeiro – Galeão	6.025
Rio de Janeiro - Santos Dumont	4.887
Salvador	4.145
Porto Alegre	3.216
Belo Horizonte – Pampulha	3.195
Recife	3.174
Curitiba	2.840

Fonte: INFRAERO

## **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. 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. Tarifas para determinadas rotas devem ser submetidas 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 relacionadas a danos resultantes de ataques terroristas após os ataques de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos da América, 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 em 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.

## **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 de nossos principais 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.

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. Adicionalmente, 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 estimular o tráfego aéreo internacional entre o Brasil e outros países sul-americanos. 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 de governança corporativa e indicação, de auditoria, de remuneração e de políticas de risco, compostos por membros do nosso Conselho de Administração, além de comitês executivo, de orçamento, de investimento, de governança corporativa, de gerenciamento de caixa e de gerenciamento de riscos, compostos por membros da nossa Diretoria (veja "Comitês do Conselho de Administração e da 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. Conduzimos nossos negócios visando à transparência e ao tratamento igualitário a todos os nossos acionistas. Implementamos certas políticas internas que ajudarão a assegurar que todas as informações relevantes, que nossos acionistas necessitam para tomar decisões de investimento conscientes, sejam disponibilizadas imediatamente ao público, através da divulgação de *press releases*, fatos relevantes e informações periódicas registradas na SEC e na CVM. Também mantemos no nosso *site* na Internet uma seção de relações com investidores devidamente atualizada e completa. Adotamos, ainda, políticas formais que restringem as negociações de nossas ações preferenciais por pessoas vinculadas à Companhia.

### **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. Em 2004, elegemos três novos membros para o nosso Conselho de Administração, sendo que cada um deles é 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 o final de 2005, o membro do Conselho de Administração a ser eleito pelos detentores de ações preferenciais será escolhido entre uma lista tríplex fornecida por nosso acionista controlador, conforme o disposto na Lei das Sociedades por Ações.

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 unificado de um ano, com direito a reeleição. O mandato de nossos atuais conselheiros terminará em 2005, sendo que todos eles foram indicados para reeleição em nossa assembléia geral ordinária, que deverá ocorrer em 11 de abril de 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 um membro do nosso Conselho de Administração foi indicado pela BSSF Air Holdings LLC, sendo 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. O Acordo de Acionistas será rescindido com a venda, no contexto desta Oferta Global, de 9.179.189 Ações Preferenciais que o Acionista Vendedor está ofertando nesta Oferta Global.

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

<b>Nome</b>	<b>Idade</b>	<b>Cargo</b>
Constantino de Oliveira	73	Presidente do Conselho
Constantino de Oliveira Júnior	36	Conselheiro
Henrique Constantino	33	Conselheiro
Joaquim Constantino Neto	39	Conselheiro
Ricardo Constantino	41	Conselheiro
Álvaro de Souza	56	Conselheiro
Antonio Kandir	51	Conselheiro
Luiz Kaufmann	59	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 e pelo jornal Valor Econômico, 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 EAESP – FGV (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. Desde 2000, o Sr. Constantino também é um membro do conselho de administração de Mercabenco S.C., uma associação de revendedores de veículos da marca Mercedes-Benz.

*Álvaro de Souza* é membro do Conselho de Administração desde agosto de 2004. O Sr. Souza é diretor da AdS - Gestão, Consultoria e Investimentos Ltda. e membro dos Conselhos de Administração de SAG do Brasil, *World Wild Life Group* (WWF), Comgás, British Gás Group, AMBEV e Roland Berger do Brasil. Ele foi Ex-presidente de Citibank Brasil entre os anos de 1993 a 1994 e vice-presidente executivo de Citigroup de 1995 a 2003. O Sr. Souza é graduado em Economia e Administração de Empresas pela PUC de São Paulo.

*Antônio Kandir* é membro do Conselho de Administração desde agosto de 2004. O Sr. Kandir é consultor econômico e atual sócio e membro do Conselho de Administração do Banco Ribeirão Preto. É membro do Conselho de Administração de AVIPAL/ELEGÊ e do conselho consultivo da Portugal Telecom. Sr. Kandir serviu no Governo Federal como Deputado Federal por dois mandatos, foi Ministro de Planejamento e Orçamento, e Secretário de Política Econômica, além de ter sido Presidente do Conselho Nacional de Desestatização. O Sr. Kandir é formado em engenharia pela Escola Politécnica da USP e bacharel, mestre e doutor em Economia pela Unicamp.

*Luiz Kaufmann* é membro do Conselho de Administração desde dezembro de 2004. O Sr. Kaufmann já presidiu várias companhias como Aracruz Celulose S.A., de 1993 a 1998, Vésper, Petropar, Grupo Multiplic, Arthur D. Little, e foi sócio da GP Investimentos. Integrou anteriormente o conselho de várias empresas, incluindo Pioneer Hi-Bred International, nos Estados Unidos da América, América Latina Logística (ALL), e Lojas Americanas. Luiz Kaufmann é também Presidente do Conselho de Administração da Fleet One, membro do Conselho da Medial Saúde, Presidente da Primesys Soluções Empresariais S.A. e da L. Kaufmann Consultores. Luiz Kaufmann também integrou o *Global Corporate Governance Advisory Board*, instituição que congregou 20 líderes de negócios reconhecidos internacionalmente, de 16 países, criada com o propósito de aprofundar o conhecimento sobre as funções e responsabilidades dos Conselhos de Administração de companhias internacionais.

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 têm 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 de 2006.

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

<b>Nome</b>	<b>Idade</b>	<b>Cargo</b>
Constantino de Oliveira Júnior	36	Diretor-Presidente
David Barioni Neto	46	Diretor Vice-Presidente
Richard F. Lark, Jr.	38	Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores
Tarcísio Geraldo Gargioni	58	Diretor Vice-Presidente
Wilson Maciel Ramos	58	Diretor Vice-Presidente

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

*David Barioni Neto* é Diretor Vice-Presidente desde maio de 2004, sendo também Diretor Vice-Presidente Técnico da Gol Transportes Aéreos, desde 2001. Foi piloto de aeronave por 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, ocupando o mesmo cargo na 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 desde maio de 2004, sendo também Diretor Vice-Presidente de *Marketing* e Serviços 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 desde março de 2004, sendo também Diretor Vice-Presidente de Planejamento e Tecnologia de Informação 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 dos auditores independentes de uma companhia. 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 de uma 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 Assembléia 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, de governança corporativa e indicação, de auditoria e de políticas de risco. Nossa Diretoria possui comitês executivo, de orçamento, de investimentos, de governança corporativa, de gestão de caixa 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 inclua 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. Atualmente, o comitê de governança corporativa atualmente é composto pelo Sr. Henrique Constantino. Ainda existem duas vagas a serem preenchidas neste comitê. Atualmente, estamos buscando candidatos para preencher estas vagas.

*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 Álvaro de Souza, e Sr. Antonio Kandir e Luiz Kaufmann. Todos os membros de nosso comitê de auditoria enquadram-se nos requisitos de independência em relação ao acionista controlador estipulados pela SEC e pela NYSE. Luiz Kaufmann é 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 ser paga 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 Henrique Constantino, membro do nosso Conselho de Administração, Marco Morales, um consultor de recursos humanos de Watson Wyatt, e por Marco Antonio Piller, diretor de qualidade e de recursos humanos da Gol Transportes Aéreos.

*Comitê de Políticas de Risco.* O comitê de política de risco 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, fluxo de caixa e balanço patrimonial. O comitê de política de risco avalia a eficácia das medidas de *hedge* adotadas durante tal trimestre e dá recomendações com relação a variações futuras. O comitê de política de risco 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 risco atualmente é composto Richard F. Lark, Jr., nosso Diretor Vice-Presidente Financeiro, Henrique Constantino, um dos membros do nosso Conselho de Administração e Barry Siler, especialista em *hedge* de combustível e presidente da Kodiak Fuels.

## **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 2004, a remuneração global paga aos conselheiros e diretores, incluindo salário e benefícios, foi de aproximadamente R\$2,0 milhões.

## **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 até 937.412 ações preferenciais ao preço de R\$3,04 por ação preferencial. A primeira metade das opções será exercida a partir de 25 de outubro de 2004, e a metade remanescente das opções poderá ser exercida 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. Tais opções poderão ser exercidas durante um período de 5 anos. 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 anterior.

## **PLANOS DE OPÇÃO DE COMPRA DE AÇÕES**

Nosso plano de opção de compra de ações foi aprovado na Assembléia Geral Extraordinária realizada em 9 de dezembro de 2004. O plano de opção de compra de ações visa estimular nossa administração e funcionários a contribuir significativamente para nosso sucesso através da concessão de opções de compra de ações preferenciais de nossa emissão. O plano de opção de compra de ações é administrado pelo Comitê de Remuneração e por nosso Conselho de Administração.

Os participantes do plano de opção de compra de ações são selecionados pelo comitê de remuneração, à condição que eles tenham sido presidente, vice-presidente, diretor, assistente do diretor ou do vice-presidente, ou gerente geral da Companhia por no mínimo seis meses antes da data de outorga da opção. A opção de compra de ações a ser outorgada pelo plano de opção de compra de ações confere direitos apenas às nossas ações preferenciais, e a um limite de ações que não exceda 5% de nossas ações. O comitê de remuneração estabelece o preço de exercício da opção de compra de ações a ser outorgada, a qual deve ser igual ao preço médio de nossas ações preferenciais registrado nos últimos 60 pregões anteriores a data de outorga da opção, ajustado pelo IGP-M. As opções que podem ser livremente exercidas devem sê-lo até o décimo aniversário da data de outorga da opção.

O plano de opção de compra de ações é válido por dez anos. Em caso de rescisão do nosso compromisso contratual com o detentor de uma opção de compra de ações, com ou sem justa causa (exceto no caso de aposentadoria, incapacidade permanente ou morte), todas as opções outorgadas ao participante, e que ainda não forem exercíveis, expirarão automaticamente.

Em 19 de janeiro de 2005, emitimos opção de compra de até 75.854 ações preferenciais para nossos diretores, ao preço de exercício de R\$33,06.

## PRINCIPAIS ACIONISTAS E ACIONISTA VENDEDOR

### 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 78.094.746 ações preferenciais. A tabela abaixo descreve nossa composição de capital depois da emissão de 5.520.811 ações preferenciais no contexto desta Oferta Global:

Acionistas	Ações Ordinárias		Ações Preferenciais antes da Oferta Global		Ações Preferenciais após a Oferta Global <sup>(1)</sup>	
	Ações	%	Ações	%	Ações	%
Aeropar Participações S.A. <sup>(2)</sup>	109.448.477	100,00	31.493.863	40,33	31.493.863	37,67%
BSSF Air Holdings LLC <sup>(3)</sup>	6	-	10.199.100	13,06	1.019.911	1,22%
Comporte Participações S.A. <sup>(4)</sup>	-	-	3.351.775	4,29	3.351.775	4,01%
Conselheiros e diretores <sup>(5)</sup>	14	**	8	**	8	**
Mercado (free float)	-	-	33.050.000	42,32	47.750.000	57,11%
Tesouraria	-	-	-	-	-	-
Total	109.448.497	100,00	78.094.746	100,00	83.615.557	100,00

\* Acionista vendedor

\*\* Representa participação inferior a 0,01%.

<sup>(1)</sup> Considerando o aumento integral da quantidade inicial de Ações Preferenciais ofertadas, sem o exercício das opções de Ações Adicionais pelo Coordenador da Oferta Global.

<sup>(2)</sup> Aeropar é sociedade controlada pelas empresas Aller Participações S.A., sociedade por ações, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10º andar, parte, CEP 04551-060, inscrita no C.N.P.J. sob o nº 07.058.533/0001-73, Vaud Participações S.A., sociedade por ações, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10º andar, parte, CEP 04551-060, inscrita no C.N.P.J. sob o nº 07.058.553/0001-44, Thurgau Participações S.A., sociedade por ações, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10º andar, parte, CEP 04551-060, inscrita no C.N.P.J. sob o nº 07.061.067/0001-85 e Limmat Participações S.A., sociedade por ações, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10º andar, parte, CEP 04551-060, inscrita no C.N.P.J. sob o nº 07.058.544/0001-53, as quais são, por sua vez, controladas, respectivamente, pelos Srs. Constantino de Oliveira Júnior, Henrique Constantino, Joaquim Constantino Neto e Ricardo Constantino.

<sup>(3)</sup> 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; (vi) o gestor de BSSF Parallel, AIG BSSF, L.P. ("AIGBSSFGP"); (vii) o único acionista de AIGBSSFGP, AIG BSSF Investments, Ltd. ("AIGBSSFI"); (viii) o único acionista de AIGBSSFI, AIG Capital Partners, Inc. ("AIGCP"); (ix) o único acionista de AIGCP, AIG Global Investment Group, Inc.; e (x) AIG. O endereço de BSSF Air Holdings LLC é 599 Lexington Avenue, New York, New York, 10022.

<sup>(4)</sup> Comporte é controlada pela sociedade Wisla Participações S.A., sociedade por ações, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10º andar, parte, CEP 04551-060, inscrita no C.N.P.J. sob o nº 07.061.031/0001-00, a qual, por sua vez, 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.

<sup>(5)</sup> 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, 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 Preliminar, 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 a BSSF Air Holdings LLC tem o direito de indicar um membro do nosso Conselho de Administração, contanto que ela continue a deter ao menos de 5% do total de nosso capital. Atualmente, nenhum dos membros do nosso Conselho de Administração foi indicado pela BSSF Air Holdings LLC. Adicionalmente, 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, o direito da BSSF Air Holdings LLC indicar um membro de nosso Conselho de Administração, somente persistirá se a Aeropar ainda tenha o direito de indicar a maioria dos membros de nosso Conselho de Administração. O Acordo de Acionistas será rescindido com a venda, no contexto desta Oferta Global, de 9.179.189 Ações Preferenciais que o Acionista Vendedor está ofertando nesta Oferta Global.

## **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 2003 e 2004, fizemos pagamentos no total de aproximadamente R\$148 mil e aproximadamente R\$967 mil, respectivamente, a título de remuneração dos serviços de fretamento.

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 a BSSF Air Holdings Ltd. concordou em subscrever e integralizar 2.699.252 das nossas ações preferenciais Classe A e 8.408.206 das nossas ações preferenciais Classe B.

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

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, 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. 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. Após o desdobramento, o número total de ações passou a ser de 168.793.243 (incluindo 224 ações ordinárias e 56 ações preferenciais da Companhia que foram emitidas quando de sua constituição em 12 de março de 2004). Em 29 de junho de 2004, a Companhia concluiu sua oferta pública inicial de ações através da emissão de 18.750.000 ações preferenciais, nos Estados Unidos da América e outros países com exceção do Brasil na forma de ADSs, e no Brasil sob a forma de ações preferenciais. O capital social da Companhia é composto atualmente de 109.448.497 ações ordinárias e 78.094.746 ações preferenciais, todas sem valor nominal. Somos uma companhia aberta constituída sob as leis do Brasil.

### AÇÕES EMITIDAS E INTEGRALIZADAS

De acordo com nosso Estatuto Social, nosso capital social autorizado é de R\$1.223.118.979,24, 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 conforme previsto em nosso Estatuto Social;
- (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 companhia controladora (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 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 determinados 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 assembléias gerais de acionistas. As ações preferenciais não conferem direito de voto em Assembléia 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 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 assembléias 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 assembléia especial destes acionistas. Nestas assembléias 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 assembléia 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 Assembléia 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 tríplice 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 assembléia geral, que incluem (i) o direito de votar em assembléias 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. 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 Anônimas 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 subsequentes. 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 ou de capital de giro, 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 aprovem 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 o saldo positivo líquido decorrente de: (a) parcela de lucro líquido positivo da equivalência patrimonial em tal ano; 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 assembléia geral e podem ser utilizadas para o aumento do capital social ou para o pagamento de dividendos em anos subseqüentes. A reserva de incentivo fiscal e a reserva legal também estão sujeitas a aprovação dos acionistas por meio de votação em assembléia 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 subseqüentes.

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 assembléia 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 assembléia 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 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 assembléia 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 Assembléia 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, em até 5 dias após a assembléia geral de acionistas. Os lucros não distribuídos por causa da suspensão deverão ser alocados a uma reserva especial e, se não compensados com prejuízos subseqüentes, 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. 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 2002, 2003 e 2004. Todos esses valores distribuídos ou a serem distribuídos o foram ou serão na forma de juros sobre o capital próprio.

<b>Ano findo em 31 de dezembro</b>	<b>Datas de pagamento</b>	<b>Pagamento por ação (R\$)</b>	<b>Valor total distribuído<sup>1</sup></b>	<b>Quociente de distribuição<sup>2</sup></b>
2001	-	-	-	-
2002	-	-	-	-
2003	Março de 2004	0,44	26,5	25,0%
2004	Abril de 2005	0,32	60,7	25,0%

<sup>1</sup> Em milhões de Reais.

<sup>2</sup> 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.

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

### **3. ANEXOS**

---

- Estatuto Social
- Ata de Reunião do Conselho de Administração da Companhia em 8 de abril de 2005
- Informações Anuais – IAN – 31 de dezembro de 2004
- Demonstrações Financeiras Padronizadas – DFP – 31 de dezembro 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:

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

**C.N.P.J. nº 06.164.253/0001-87**

**N.I.R.E. 35.300.314.441**

**ATA DA REUNIÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO,  
REALIZADA EM 08 DE ABRIL DE 2005**

**Data, horário e Local:** Realizada no dia 08 de abril de 2005, às 09:00 horas, na sede da companhia, na Rua Tamoios, nº 246, térreo, Jardim Aeroporto, CEP 04630-000, na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo. **Presença:** Totalidade dos conselheiros de administração. **Convocação:** Dispensada, face à presença da totalidade dos membros do Conselho de Administração da Companhia. **Mesa:** Assumindo a Presidência da mesa, o Sr. Constantino de Oliveira Júnior convidou a mim, Henrique Constantino, para secretariar os trabalhos. **Ordem do Dia:** Deliberar sobre: **(a)** a autorização para a Diretoria da Companhia tomar todas as providências e praticar todos os atos necessários à realização de aumento do capital social, dentro do seu limite de capital autorizado, mediante a emissão de ações preferenciais, a serem objeto de distribuição pública no Brasil e no exterior na forma de *American Depositary Shares* ("ADSs"), cada uma representando 2 (duas) ações preferenciais e evidenciadas por *American Depositary Receipts* ("ADRs"), mediante oferta pública registrada na Comissão de Valores Mobiliários ("CVM") e na *Securities Exchange Commission* dos Estados Unidos da América ("SEC"); **(b)** a ratificação de todos os demais atos já praticados pela Diretoria da Companhia com vistas à realização da distribuição pública mencionada no item (a) acima; **(c)** o aumento de capital da Companhia dentro do limite do capital autorizado, nos termos do Estatuto Social da Companhia, mediante oferta pública de ações preferenciais; **(d)** a forma de colocação das ações a serem emitidas; **(e)** a exclusão do direito de preferência dos acionistas da Companhia na subscrição das novas ações; **(f)** os direitos que as ações a serem emitidas conferirão a seus titulares; e **(g)** a destinação dos recursos a serem auferidos pela Companhia em decorrência do aumento de capital. **Deliberações:** Os membros do Conselho de Administração deliberaram, por unanimidade de votos, o seguinte: **(a)** autorizar a Diretoria, desde já, a tomar todas as providências e praticar todos os atos necessários à realização de aumento do seu capital social, dentro do limite de seu capital autorizado, mediante a emissão de ações preferenciais, sem valor nominal, a serem ofertadas ao público através de distribuição pública primária, a ser realizada simultaneamente no Brasil, por meio de oferta registrada junto à CVM, e no exterior, por meio da oferta de ADSs a ser registrada junto à SEC. A referida distribuição pública primária poderá vir a ser

 A15

realizada concomitantemente à distribuição pública secundária de ações preferenciais de emissão da Companhia e de titularidade de seus acionistas, sendo ambas as distribuições registradas na CVM e na SEC. Para tanto, a Diretoria está investida de plenos poderes para tomar todas as providências necessárias à realização das distribuições públicas acima mencionadas e, em especial, dos poderes de representação da Companhia junto à CVM, Banco Central do Brasil, bolsas de valores nacionais e norte-americanas, SEC, Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia ("CBLC") e *National Association of Securities Dealers* ("NASD"), podendo praticar, ou fazer com que sejam praticados, quando necessários, quaisquer atos e/ou negociar e firmar quaisquer contratos, comunicações, notificações, certificados, documentos, ou instrumentos que considerar necessários ou apropriados para a realização da distribuição pública, incluindo, mas sem se limitar ao *Registration Statement* a ser arquivado perante a SEC, o Prospecto de Distribuição a ser arquivado perante a CVM, o Contrato de Coordenação e Garantia Firme de Subscrição, Aquisição e Colocação de Ações Preferenciais de Emissão da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e o *Underwriting Agreement*; **(b)** ratificar todos os demais atos já praticados pela Diretoria da Companhia com vistas às distribuições públicas mencionadas no item (a) acima; **(c)** aprovar o aumento do capital da Companhia dentro do limite do capital autorizado, mediante a emissão para subscrição pública de até 7.725.811 (sete milhões, setecentos e vinte e cinco mil, oitocentas e onze) ações preferenciais, todas nominativas e sem valor nominal. Em decorrência, deliberaram, ainda, aprovar que o preço de emissão das ações e sua justificativa, a quantidade total de ações preferenciais a serem emitidas, bem como as outras condições da oferta pública serão fixadas posteriormente pelo Conselho de Administração, em reunião a ser convocada para este fim em momento anterior à concessão do registro da oferta pública pela CVM; **(d)** aprovar a colocação das ações objeto do aumento de capital mediante oferta pública no Brasil (a "Oferta Brasileira") e no exterior (a "Oferta Internacional"), na forma de ADSs (*American Depositary Shares*) (sendo a Oferta Brasileira e a Oferta Internacional referidas em conjunto como a "Oferta Global"). A Oferta Brasileira será realizada em mercado de balcão não organizado, em conformidade com os termos da Instrução CVM n.º 400, de 29 de dezembro de 2003 (a "Instrução CVM 400"), pelo procedimento descrito em Aviso ao Mercado a ser publicado pela Companhia a respeito da Oferta Brasileira, bem como no prospecto preliminar e nos demais documentos da oferta, de acordo com o disposto nos artigos 33, §3º e 24 da Instrução CVM 400, e submetida a registro na CVM. Por sua vez, a Oferta Internacional será realizada em conformidade com o *United States Securities Act of 1933*, conforme alterado, e submetida a registro na SEC; **(e)** aprovar a exclusão do direito de preferência dos atuais acionistas da Companhia na



subscrição das novas ações, em conformidade com o disposto no artigo 172 da Lei n.º 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, e nos termos do Estatuto Social da Companhia; **(f)** aprovar a outorga aos titulares das ações preferenciais objeto do presente aumento de capital, a partir da data de sua emissão, dos mesmos direitos conferidos às atuais ações preferenciais pelo Estatuto Social da Companhia e pela legislação aplicável, fazendo jus ao recebimento integral de dividendos e demais proventos de qualquer natureza que vierem a ser distribuídos pela Companhia; e **(g)** aprovar a utilização dos recursos a serem obtidos mediante o aumento de capital pela Companhia para integralizar a totalidade de um aumento de capital a ser feito na subsidiária Gol Transportes Aéreos S.A. **Suspensão dos Trabalhos e Lavratura da Ata:** Oferecida a palavra a quem dela quisesse fazer uso e, como ninguém o fez, foram suspensos os trabalhos pelo tempo necessário à lavratura da presente ata, a qual, reabertos os trabalhos, foi lida, conferida e segue pelos presentes assinada. *Certifico que a presente é cópia fiel da ata lavrada no livro próprio.*

São Paulo, 08 de abril de 2005

  
\_\_\_\_\_  
**Henrique Constantino- Secretário**

**O REGISTRO NA CVM NÃO IMPLICA QUALQUER APRECIÇÃO SOBRE A COMPANHIA, SENDO OS SEUS ADMINISTRADORES RESPONSÁVEIS PELA VERACIDADE DAS INFORMAÇÕES PRESTADAS.**

**01.01 - IDENTIFICAÇÃO**

1 - CÓDIGO CVM 019569	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	3 - CNPJ 06164253000187
4 - DENOMINAÇÃO COMERCIAL GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A		
5 - DENOMINAÇÃO SOCIAL ANTERIOR		
6 - NIRE 35300314441		
7 - SITE www.voegol.com.br		

**01.02 - SEDE**

1 - ENDEREÇO COMPLETO RUA TAMOIOS 246		2 - BAIRRO OU DISTRITO JD AEROPORTO		
3 - CEP 04630-000	4 - MUNICÍPIO SAO PAULO		5 - UF SP	
6 - DDD 011	7 - TELEFONE 5033-4268	8 - TELEFONE -	9 - TELEFONE -	10 - TELEX
11 - DDD 011	12 - FAX 5033-4319	13 - FAX -	14 - FAX -	
15 - E-MAIL NFRANCA@GOLNAWEB.COM.BR				

**01.03 - DEPARTAMENTO DE ACIONISTAS**

ATENDIMENTO NA EMPRESA

1 - NOME LUCIANA PAULO FERREIRA				
2 - CARGO GERENTE				
3 - ENDEREÇO COMPLETO RUA TAMOIOS, 246		4 - BAIRRO OU DISTRITO JD. AEROPORTO		
5 - CEP 04630-000	6 - MUNICÍPIO SÃO PAULO		7 - UF SP	
8 - DDD 011	9 - TELEFONE 5033-4393	10 - TELEFONE -	11 - TELEFONE -	12 - TELEX
13 - DDD 011	14 - FAX 5033-4224	15 - FAX -	16 - FAX -	
17 - E-MAIL ri@gownaweb.com.br				

AGENTE EMISSOR / INSTITUIÇÃO FINANCEIRA DEPOSITÁRIA

18 - NOME BANCO ITAU S/A				
19 - CONTATO JOSÉ NILSON CORDEIRO				
20 - ENDEREÇO COMPLETO AV. ENG. ARMANDO DE ARRUDA PEREIRA, Nº 707 - TORRE EUDORO VILELA, 5º ANDAR		21 - BAIRRO OU DISTRITO JABAQUARA		
22 - CEP 04309-010	23 - MUNICÍPIO SÃO PAULO		24 - UF SP	
25 - DDD 011	26 - TELEFONE 5029-1317	27 - TELEFONE -	28 - TELEFONE -	29 - TELEX
30 - DDD	31 - FAX -	32 - FAX -	33 - FAX -	
34 - E-MAIL				

**01.01 - IDENTIFICAÇÃO**

1 - CÓDIGO CVM 01956-9	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	3 - CNPJ 06.164.253/0001-87
---------------------------	--	--------------------------------

**OUTROS LOCAIS DE ATENDIMENTO A ACIONISTAS**

35 - ITEM	36 - MUNICÍPIO	37 - UF	38 - DDD	39 - TELEFONE	40 - TELEFONE
01	São Paulo	SP	11	5029-1317	5029-1317

**01.04 - DIRETOR DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES (Endereço para Correspondência com a Companhia)**

1 - NOME RICHARD FREEMAN LARK					
2 - ENDEREÇO COMPLETO RUA TAMOIOS 246				3 - BAIRRO OU DISTRITO JD AEROPORTO	
4 - CEP 04630-000		5 - MUNICÍPIO SAO PAULO			6 - UF SP
7 - DDD 011	8 - TELEFONE 5033-4200	9 - TELEFONE -	10 - TELEFONE -	11 - TELEX	
12 - DDD 011	13 - FAX 5033-4224	14 - FAX -	15 - FAX -		
16 - E-MAIL SABARROS@GOLNAWEB.COM.BR					
17 - DIRETOR BRASILEIRO NÃO	18 - CPF 214.996.428-73	18 - PASSAPORTE			

**01.05 - REFERÊNCIA / AUDITOR**

1 - DATA DE INÍCIO DO ÚLTIMO EXERCÍCIO SOCIAL 01/01/2004		2 - DATA DE TÉRMINO DO ÚLTIMO EXERCÍCIO SOCIAL 31/12/2004	
3 - DATA DE INÍCIO DO EXERCÍCIO SOCIAL EM CURSO 01/01/2005		4 - DATA DE TÉRMINO DO EXERCÍCIO SOCIAL EM CURSO 31/12/2005	
5 - NOME/RAZÃO SOCIAL DO AUDITOR ERNEST & YOUNG AUDITORES INDEPENDENTES S.S			6 - CÓDIGO CVM 00471-5
7 - NOME DO RESPONSÁVEL TÉCNICO ADILSON BIROLI GONZALES			8 - CPF DO RESP. TÉCNICO 058.622.728-87

**01.06 - CARACTERÍSTICAS DA EMPRESA**

1 - BOLSA DE VALORES ONDE POSSUI REGISTRO				
<input type="checkbox"/> BVBAAL	<input type="checkbox"/> BVMESB	<input type="checkbox"/> BVPR	<input type="checkbox"/> BVRJ	<input type="checkbox"/> BVST
<input type="checkbox"/> BVES	<input type="checkbox"/> BVPP	<input type="checkbox"/> BVRG	<input checked="" type="checkbox"/> BOVESPA	
2 - MERCADO DE NEGOCIAÇÃO Bolsa				
3 - TIPO DE SITUAÇÃO Operacional				
4 - CÓDIGO DE ATIVIDADE 134 - Emp. Adm. Participações				
5 - ATIVIDADE PRINCIPAL GESTAO DE PARTICIPAÇÕES SOCIETARIAS				

**01.01 - IDENTIFICAÇÃO**

1 - CÓDIGO CVM 01956-9	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	3 - CNPJ 06.164.253/0001-87
---------------------------	--	--------------------------------

**01.07 - CONTROLE ACIONÁRIO / VALORES MOBILIÁRIOS**

1 - NATUREZA DO CONTROLE ACIONÁRIO Privada Nacional	
2 - VALORES MOBILIÁRIOS EMITIDOS PELA CIA.	
<input checked="" type="checkbox"/> Ações	<input type="checkbox"/> Certificado de Recebíveis Imobiliários (CRI)
<input type="checkbox"/> Debêntures Conversíveis em Ações	<input type="checkbox"/> Notas Promissórias (NP)
<input type="checkbox"/> Ações Resgatáveis	<input type="checkbox"/> BDR
<input type="checkbox"/> Partes Beneficiárias	<input type="checkbox"/> Outros DESCRIÇÃO
<input type="checkbox"/> Debêntures Simples	
<input type="checkbox"/> Bônus de Subscrição	
<input type="checkbox"/> Certificado de Investimento Coletivo (CIC)	

**01.08 - PUBLICAÇÕES DE DOCUMENTOS**

1 - AVISO AOS ACIONISTAS SOBRE DISPONIBILIDADE DAS DFs.	2 - ATA DA AGO QUE APROVOU AS DFs.
3 - CONVOCAÇÃO DA AGO PARA APROVAÇÃO DAS DFs.	4 - PUBLICAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS 08/03/2005

**01.09 - JORNAIS ONDE A CIA. DIVULGA INFORMAÇÕES**

1 - ITEM	2 - TÍTULO DO JORNAL	3 - UF
01	DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO	SP
02	GAZETA MERCANTIL	SP

**01.10 - DIRETOR DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES**

1 - DATA 04/04/2005	2 - ASSINATURA
------------------------	----------------

Data-Base - 31/12/2004

01.01 - IDENTIFICAÇÃO

1 - CÓDIGO CVM 01956-9	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	3 - CNPJ 06.164.253/0001-87
---------------------------	--	--------------------------------

03.01 - EVENTOS RELATIVOS À DISTRIBUIÇÃO DO CAPITAL

1 - EVENTO BASE AGO	2 - DATA DO EVENTO 11/04/2005	3 - PESSOAS FÍSICAS E JURÍDICAS 0	4 - INVESTIDORES INSTITUCIONAIS 0	5 - ACORDO DE ACIONISTAS SIM	6 - AÇÕES PREFER. COM DIREITO A VOTO RESTRITO
7 - AÇÕES PREFERENCIAIS COM DIREITO A VOTO PN					
8 - DATA DO ÚLTIMO ACORDO DE ACIONISTAS 29/03/2004					
AÇÕES EM CIRCULAÇÃO NO MERCADO					
ORDINÁRIAS		PREFERENCIAIS		TOTAL	
9 - QUANTIDADE (Unidade) 0	10 - Percentual 0,00	11 - QUANTIDADE (Unidade) 33.050.000	12 - Percentual 42,32	13 - QUANTIDADE (Unidade) 33.050.000	14 - Percentual 17,62

03.02 - POSIÇÃO ACIONÁRIA DOS ACIONISTAS COM MAIS DE 5% DE AÇÕES COM DIREITO A VOTO

1 - ITEM	2 - NOME/RAZÃO SOCIAL				3 - CPF/CNPJ	4 - NACIONALIDADE	5 - UF	
6 - AÇÕES ORDINÁRIAS (Mil)	7 - %	8 - AÇÕES PREFERENCIAIS (Mil)	9 - %	10 - TOTAL DE AÇÕES (Mil)	11 - %	12 - COMP.CAP.SOC.	13 - PART. NO ACORDO DE ACIONISTAS	14 - CONTROLADOR
01	AEROPAR PARTICIPAÇÕES S.A.				06.076.478-0001/81			
	109.448	100,00	31.494	40,33	140.942	75,15	25/05/2004	SIM
97	AÇÕES EM TESOURARIA							
	0	0,00	0	0,00	0	0,00		
98	OUTROS							
	0	0,00	46.601	59,67	46.601	24,85		
99	TOTAL							
	109.448	100,00	78.095	100,00	187.543	100,00		

Data-Base - 31/12/2004

01.01 - IDENTIFICAÇÃO

1 - CÓDIGO CVM 01956-9	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	3 - CNPJ 06.164.253/0001-87
---------------------------	--	--------------------------------

03.03 - DISTRIBUIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL DOS CONTROLADORES ATÉ O NÍVEL DE PESSOA FÍSICA

1 - ITEM 01	2 - CONTROLADORA / INVESTIDORA AEROPAR PARTICIPAÇÕES S.A.	3 - DATA DE COMP. CAP. SOCIAL 25/05/2004
----------------	--	---

1 - ITEM	2 - NOME/RAZÃO SOCIAL	3 - CPF/CNPJ	4 - NACIONALIDADE	5 - UF				
6 - AÇÕES ORDINÁRIAS/ COTAS (Unidades)	7 - %	8 - AÇÕES PREFERENCIAIS (Unidades)	9 - %	10 - AÇÕES/COTAS TOTAL (Unidades)	11 - %	12 - COMP.CAP.SOC.		
0101	VALD PARTICIPAÇÕES S/A	07.058.553-0001/44		SP				
12.584.368	25,00	0	0,00	12.584.368	25,00	31/12/2004		
0102	OUTROS							
1	0,00	0	0,00	1	0,00			
0103	THURGAU PARTICIPAÇÕES S/A	07.061.067-0001/85						
12.584.369	25,00	0	0,00	12.584.369	25,00	31/12/2004		
0104	LIMMAT PARTICIPAÇÕES S/A	07.058.544-0001/53						
12.584.368	25,00	0	0,00	12.584.368	25,00	31/12/2004		
0105	ALLER PARTICIPAÇÕES S/A	07.058.533-0001/73						
12.584.369	25,00	0	0,00	12.584.369	25,00	31/12/2005		
0199	TOTAL							
50.337.475	100,00	0	0,00	50.337.475	100,00			

Data-Base - 31/12/2004

01.01 - IDENTIFICAÇÃO

1 - CÓDIGO CVM	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL	3 - CNPJ
01956-9	GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	06.164.253/0001-87

03.03 - DISTRIBUIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL DOS CONTROLADORES ATÉ O NÍVEL DE PESSOA FÍSICA

1 - ITEM	2 - CONTROLADORA / INVESTIDORA	3 - DATA DE COMP. CAP. SOCIAL
0101	VALD PARTICIPAÇÕES S/A	31/12/2004

1 - ITEM	2 - NOME/RAZÃO SOCIAL	3 - CPF/CNPJ	4 - NACIONALIDADE	5 - UF		
010102	HENRIQUE CONSTANTINO	443.609.911-34	BRASILEIRO	MG		
6 - AÇÕES ORDINÁRIAS/ COTAS (Unidades)	7 - %	8 - AÇÕES PREFERENCIAIS (Unidades)	9 - %	10 - AÇÕES/COTAS TOTAL (Unidades)	11 - %	12 - COMP.CAP.SOC.
171.999.999	100,00	0	0,00	171.999.999	100,00	
010104	RICARDO CONSTANTINO	546.988.806-10	BRASILEIRO	MG		
1	0,00	0	0,00	1	0,00	
010199	TOTAL					
172.000.000	100,00	0	0,00	172.000.000	100,00	

Data-Base - 31/12/2004

01.01 - IDENTIFICAÇÃO

1 - CÓDIGO CVM	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL	3 - CNPJ
01956-9	GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	06.164.253/0001-87

03.03 - DISTRIBUIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL DOS CONTROLADORES ATÉ O NÍVEL DE PESSOA FÍSICA

1 - ITEM	2 - CONTROLADORA / INVESTIDORA	3 - DATA DE COMP. CAP. SOCIAL
0103	THURGAU PARTICIPAÇÕES S/A	31/12/2004

1 - ITEM	2 - NOME/RAZÃO SOCIAL	3 - CPF/CNPJ	4 - NACIONALIDADE	5 - UF		
6 - AÇÕES ORDINÁRIAS/ COTAS (Unidades)	7 - %	8 - AÇÕES PREFERENCIAIS (Unidades)	9 - %	10 - AÇÕES/COTAS TOTAL (Unidades)	11 - %	12 - COMP.CAP.SOC.
010301	JOAQUIM CONSTANTINO NETO	084.864.028-40				
171.999.999	100,00	0	0,00	171.999.999	100,00	
010302	CONSTANTINO DE OLIVEIRA JUNIOR	417.942.901-25				
1	0,00	0	0,00	1	0,00	
010399	TOTAL					
172.000.000	100,00	0	0,00	172.000.000	100,00	

Data-Base - 31/12/2004

01.01 - IDENTIFICAÇÃO

1 - CÓDIGO CVM	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL	3 - CNPJ
01956-9	GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	06.164.253/0001-87

03.03 - DISTRIBUIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL DOS CONTROLADORES ATÉ O NÍVEL DE PESSOA FÍSICA

1 - ITEM	2 - CONTROLADORA / INVESTIDORA	3 - DATA DE COMP. CAP. SOCIAL
0104	LIMMAT PARTICIPAÇÕES S/A	31/12/2004

1 - ITEM	2 - NOME/RAZÃO SOCIAL	3 - CPF/CNPJ	4 - NACIONALIDADE	5 - UF		
6 - AÇÕES ORDINÁRIAS/ COTAS (Unidades)	7 - %	8 - AÇÕES PREFERENCIAIS (Unidades)	9 - %	10 - AÇÕES/COTAS TOTAL (Unidades)	11 - %	12 - COMP.CAP.SOC.
010401	RICARDO CONSTANTINO	546.988.806-10				
171.999.999	100,00	0	0,00	171.999.999	100,00	
010402	HENRIQUE CONSTANTINO	443.609.911-34				
1	0,00	0	0,00	1	0,00	
010499	TOTAL					
172.000.000	100,00	0	0,00	172.000.000	100,00	

Data-Base - 31/12/2004

01.01 - IDENTIFICAÇÃO

1 - CÓDIGO CVM	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL	3 - CNPJ
01956-9	GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	06.164.253/0001-87

03.03 - DISTRIBUIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL DOS CONTROLADORES ATÉ O NÍVEL DE PESSOA FÍSICA

1 - ITEM	2 - CONTROLADORA / INVESTIDORA	3 - DATA DE COMP. CAP. SOCIAL
0105	ALLER PARTICIPAÇÕES S/A	31/12/2005

1 - ITEM	2 - NOME/RAZÃO SOCIAL	3 - CPF/CNPJ	4 - NACIONALIDADE	5 - UF		
6 - AÇÕES ORDINÁRIAS/ COTAS (Unidades)	7 - %	8 - AÇÕES PREFERENCIAIS (Unidades)	9 - %	10 - AÇÕES/COTAS TOTAL (Unidades)	11 - %	12 - COMP.CAP.SOC.
010501	CONSTANTINO DE OLIVEIRA JUNIOR	417.942.901-25				
171.999.999	100,00	0	0,00	171.999.999	100,00	
010502	JOAQUIM CONSTANTINO NETO	084.864.028-40				
1	0,00	0	0,00	1	0,00	
010599	TOTAL					
172.000.000	100,00	0	0,00	172.000.000	100,00	

Data-Base - 31/12/2004

**01.01 - IDENTIFICAÇÃO**

1 - CÓDIGO CVM 01956-9	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	3 - CNPJ 06.164.253/0001-87
---------------------------	--	--------------------------------

**06.03 - DISPOSIÇÕES ESTATUTÁRIAS DO CAPITAL SOCIAL**

1 - ITEM	2 - ESPÉCIE DA AÇÃO	3 - CLASSE DA AÇÃO	4 - % DO CAPITAL SOCIAL	5 - CONVERSÍVEL	6 - CONVERTE EM	7 - DIREITO A VOTO	8 - TAG ALONG %	9 - PRIORIDADE NO REEMBOLSO DE CAPITAL	17 - OBSERVAÇÃO
10 - PRÊMIO	11 - TIPO DE DIVIDENDO	12 - % DIVIDENDO	13 - R\$/AÇÃO	14 - CUMULATIVO	15 - PRIORITÁRIO	16 - CALCULADO SOBRE			
01	ORDINÁRIA		65,00	SIM	ORD	PLENO	100,00	NÃO	
	NÃO	MÍNIMO	25,00	0,00000	NÃO	NÃO	LUCRO LÍQUIDO AJUSTADO		
02	PREFERENCIAL		35,00	NÃO		NÃO	100,00	SIM	
	NÃO	MÍNIMO	25,00	0,00000	NÃO	NÃO	LUCRO LÍQUIDO AJUSTADO		

**06.04 - MODIFICAÇÃO ESTATUTÁRIA**

1 - DATA DA ÚLTIMA MODIFICAÇÃO DO ESTATUTO	2 - DIVIDENDO OBRIGATÓRIO (% DO LUCRO)
25/05/2004	25,00

**01.01 - IDENTIFICAÇÃO**

1 - CÓDIGO CVM 01956-9	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	3 - CNPJ 06.164.253/0001-87
---------------------------	--	--------------------------------

**07.01 - REMUNERAÇÃO E PARTICIPAÇÃO DOS ADMINISTRADORES NO LUCRO**

1 - PARTICIPAÇÃO DOS ADMINISTRADORES NO LUCRO	2 - VALOR DA REMUNERAÇÃO GLOBAL DOS ADMINISTRADORES (Reais Mil)	3 - PERIODICIDADE
NÃO	2.261	ANUAL

**07.02 - PARTICIPAÇÕES E CONTRIBUIÇÕES NOS TRÊS ÚLTIMOS ANOS**

1 - DATA FINAL DO ÚLTIMO EXERCÍCIO SOCIAL: 31/12/2004

2 - DATA FINAL DO PENÚLTIMO EXERCÍCIO SOCIAL: 31/12/2003

3 - DATA FINAL DO ANTEPENÚLTIMO EXERCÍCIO SOCIAL: 31/12/2002

4 - ITEM	5 - DESCRIÇÃO DAS PARTICIPAÇÕES E CONTRIBUIÇÕES	6 - VALOR DO ÚLTIMO EXERCÍCIO (Reais Mil)	7 - VALOR DO PENÚLTIMO EXERCÍCIO (Reais Mil)	8 - VALOR DO ANTEPENÚLTIMO EXERCÍCIO (Reais Mil)
01	PARTICIPAÇÕES-DEBENTURISTAS	0	0	0
02	PARTICIPAÇÕES-EMPREGADOS	27.181	19.068	532
03	PARTICIPAÇÕES-ADMINISTRADORES	0	0	0
04	PARTIC.-PARTES BENEFICIÁRIAS	0	0	0
05	CONTRIBUIÇÕES FDO. ASSISTÊNCIA	0	0	0
06	CONTRIBUIÇÕES FDO. PREVIDÊNCIA	0	0	0
07	OUTRAS CONTRIBUIÇÕES	0	0	0
08	LUCRO LÍQUIDO NO EXERCÍCIO	0	0	0
09	PREJUÍZO LÍQUIDO NO EXERCÍCIO	0	0	0

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A 06.164.253/0001-87

**14.03 - OUTRAS INFORMAÇÕES CONSIDERADAS IMPORTANTES PARA MELHOR ENTENDIMENTO DA COMPANHIA**

Informações Adicionais em Atenção ao Nível 2 do Regulamento de Listagem Especial da Bovespa ("Regulamento")

**ITEM 6.4., (II), DO REGULAMENTO**

**Relação de acionistas da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A., com mais de 5% do capital votante, até o nível de pessoa física, em 31 de dezembro de 2004:**

Acionistas	Ações Ordinárias		Ações Preferenciais		Total	%
		%		%		
Aeropar Participações S.A.	109.448.477	100,00%	31.493.863	53,07	140.942.340	83,50
<b>Total</b>	<b>109.448.477</b>	<b>100,00%</b>	<b>31.493.863</b>	<b>53,07</b>	<b>140.942.340</b>	<b>83,50</b>

**Relação de acionistas da Aeropar Participações S.A. em 31 de dezembro de 2004**

Acionistas	Ações Ordinárias		Ações Preferenciais		Total	%
		%		%		
Vald Participações S.A.	12.584.368	25,00%	n/a	n/a	12.584.368	25,00%
Thurgau Participações S.A.	12.584.369	25,00%	n/a	n/a	12.584.369	25,00%
Limmat Participações S.A.	12.584.368	25,00%	n/a	n/a	12.584.368	25,00%
Aller Participações S.A.	12.584.369	25,00%	n/a	n/a	12.584.369	25,00%
Henrique Constantino	1	0,00%	n/a	n/a	1	0,00%
<b>Total</b>	<b>50.337.475</b>	<b>100,00%</b>			<b>50.337.475</b>	<b>100,00%</b>

**Relação de acionistas da Vald Participações S.A. em 31 de dezembro de 2004**

Acionistas	Ações Ordinárias		Ações Preferenciais		Total	%
		%		%		
Henrique Constantino	171.999.999	100,00%	n/a	n/a	171.999.999	100,00%
Ricardo Constantino	1	0,00%	n/a	n/a	1	0,00%
<b>Total</b>	<b>172.000.000</b>	<b>100,00%</b>			<b>172.000.000</b>	<b>100,00%</b>

**Relação de acionistas da Limmat Participações S.A. em 31 de dezembro de 2004**

Acionistas	Ações Ordinárias		Ações Preferenciais		Total	%
		%		%		
Ricardo Constantino	171.999.999	100,00%	n/a	n/a	171.999.999	100,00%
Henrique Constantino	1	0,00%	n/a	n/a	1	0,00%
<b>Total</b>	<b>172.000.000</b>	<b>100,00%</b>			<b>172.000.000</b>	<b>100,00%</b>

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A 06.164.253/0001-87

**14.03 - OUTRAS INFORMAÇÕES CONSIDERADAS IMPORTANTES PARA MELHOR ENTENDIMENTO DA COMPANHIA**

**Relação de acionistas da Thurgau Participações S.A. em 31 de dezembro de 2004**

Acionistas	Ações		Ações		Total	%
	Ordinárias	%	Preferenciais	%		
Joaquim Constantino Neto	171.999.999	100,00%	n/a	n/a	171.999.999	100,00%
Constantino de Oliveira Júnior	1	0,00%	n/a	n/a	1	0,00%
<b>Total</b>	<b>172.000.000</b>	<b>100,00%</b>			<b>172.000.000</b>	<b>100,00%</b>

**Relação de acionistas da Aller Participações S.A. em 31 de dezembro de 2004**

Acionistas	Ações		Ações		Total	%
	Ordinárias	%	Preferenciais	%		
Constantino de Oliveira Júnior	171.999.999	100,00%	n/a	n/a	171.999.999	100,00%
Joaquim Constantino Neto	1	0,00%	n/a	n/a	1	0,00%
<b>Total</b>	<b>172.000.000</b>	<b>100,00%</b>			<b>172.000.000</b>	<b>100,00%</b>

**ITEM 6.4., (III) E (IV), DO REGULAMENTO**

**Quadro indicativo da participação direta e indireta do Acionista Controlador, Conselho de Administração e Diretoria da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em 31 maio de 2004:**

Acionistas	Ações		Ações		Total	%
	Ordinárias	%	Preferenciais	%		
Acionista Controlador	109.448.477	100,00%	31.493.863	53,07%	140.942.340	83,50%
Conselheiros	5	0,00%	3	0,00%	0,00%	0,00%
Diretores						

Com relação ao inciso (iv) do item 6.4 do Regulamento, esclarecemos que a Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. foi constituída em 12 de março de 2004, não possuindo registros acionários nos 12 (doze) meses imediatamente anteriores à data de 31 de maio 2004.

Em referida data, a quantidade de ações que não eram detidas pela Acionista Controladora, Aeropar Participações S.A., correspondia a 9.946.751 ações preferenciais e nenhuma ação ordinária, o que representava 16,50% do capital da companhia.

Nossas ações preferenciais são negociadas desde 24 de junho de 2004 na BOVESPA sob o código "GOLL4" e na Bolsa de Valores de Nova York – NYSE, na forma de ADSs, sob o código "GOL". Cada ADS representa 2 ações preferenciais.

**O REGISTRO NA CVM NÃO IMPLICA QUALQUER APRECIÇÃO SOBRE A COMPANHIA, SENDO OS SEUS ADMINISTRADORES RESPONSÁVEIS PELA VERACIDADE DAS INFORMAÇÕES PRESTADAS.**

**01.01 - IDENTIFICAÇÃO**

1 - CÓDIGO CVM <b>01956-9</b>	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL <b>GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A</b>	3 - CNPJ <b>06.164.253/0001-87</b>
4 - NIRE		

**01.02 - SEDE**

1 - ENDEREÇO COMPLETO RUA TAMOIOS, 246		2 - BAIRRO OU DISTRITO JD AEROPORTO	
3 - CEP 04630-000	4 - MUNICÍPIO SÃO PAULO		5 - UF SP
6 - DDD 011	7 - TELEFONE 5033-4200	8 - TELEFONE 5033-4293	9 - TELEFONE -
10 - TELEX	11 - DDD 011	12 - FAX 5033-4223	13 - FAX 5033-4224
14 - FAX 5033-4319			
15 - E-MAIL controladoria@golnaweb.com.br			

**01.03 - DIRETOR DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES (Endereço para Correspondência com a Companhia)**

1 - NOME RICHARD FREEMAN LARK JR.			
2 - ENDEREÇO COMPLETO RUA TAMOIOS 246		3 - BAIRRO OU DISTRITO JD AEROPORTO	
4 - CEP 04630-000	5 - MUNICÍPIO SÃO PAULO		6 - UF SP
7 - DDD 011	8 - TELEFONE 5033-4393	9 - TELEFONE 5033-4226	10 - TELEFONE 5033-4200
11 - TELEX	12 - DDD 011	13 - FAX 5033-4224	14 - FAX 5033-4223
15 - FAX 5033-4319			
16 - E-MAIL ri@golnaweb.com.br			

**01.04 - REFERÊNCIA / AUDITOR**

EXERCÍCIO	1 - DATA DE INÍCIO DO EXERCÍCIO SOCIAL	2 - DATA DE TÉRMINO DO EXERCÍCIO SOCIAL
1 - Último	12/03/2004	31/12/2004
2 - Penúltimo		
3 - Antepenúltimo		
4 - NOME/RAZÃO SOCIAL DO AUDITOR ERNST & YOUNG AUDITORES INDEPENDENTES S.S		5 - CÓDIGO CVM 00471-5
6 - NOME DO RESPONSÁVEL TÉCNICO ADILSON BIROLI GONZALEZ		7 - CPF DO RESP. TÉCNICO 058.622.728-87

**01.01 - IDENTIFICAÇÃO**

1 - CÓDIGO CVM 01956-9	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	3 - CNPJ 06.164.253/0001-87
---------------------------	--	--------------------------------

**01.05 - COMPOSIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL**

Número de Ações (Mil)	1 31/12/2004	2	3
<b>Do Capital Integralizado</b>			
1 - Ordinárias	109.448	0	0
2 - Preferenciais	78.095	0	0
3 - Total	187.543	0	0
<b>Em Tesouraria</b>			
4 - Ordinárias	0	0	0
5 - Preferenciais	0	0	0
6 - Total	0	0	0

**01.06 - CARACTERÍSTICAS DA EMPRESA**

1 - TIPO DE EMPRESA Empresa Comercial, Industrial e Outras
2 - TIPO DE SITUAÇÃO Operacional
3 - NATUREZA DO CONTROLE ACIONÁRIO Nacional Holding
4 - CÓDIGO ATIVIDADE 134 - Emp. Adm. Participações
5 - ATIVIDADE PRINCIPAL GESTÃO DE PARTICIPAÇÕES SOCIETÁRIAS
6 - TIPO DE CONSOLIDADO Total

**01.07 - SOCIEDADES NÃO INCLUÍDAS NAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS**

1 - ÍTEM	2 - CNPJ	3 - DENOMINAÇÃO SOCIAL
----------	----------	------------------------

**01.08 - PROVENTOS EM DINHEIRO**

1 - ÍTEM	2 - EVENTO	3 - APROVAÇÃO	4 - PROVENTO	5 - INÍCIO PGTO.	6 - TIPO AÇÃO	7 - VALOR DO PROVENTO P/ AÇÃO
----------	------------	---------------	--------------	------------------	---------------	-------------------------------

**01.09 - DIRETOR DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES**

1 - DATA 08/03/2005	2 - ASSINATURA
------------------------	----------------

01.01 - IDENTIFICAÇÃO

1 - CÓDIGO CVM	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL	3 - CNPJ
01956-9	GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	06.164.253/0001-87

02.01 - BALANÇO PATRIMONIAL ATIVO (Reais Mil)

1 - CÓDIGO	2 - DESCRIÇÃO	3 - 31/12/2004	4 -	5 -
1	Ativo Total	1.064.946	0	0
1.01	Ativo Circulante	86.465	0	0
1.01.01	Disponibilidades	4.302	0	0
1.01.02	Créditos	0	0	0
1.01.02.01	Contas a receber	0	0	0
1.01.02.02	Provisão p/créditos de liquid. duvidosa	0	0	0
1.01.02.03	Outros créditos e valores	0	0	0
1.01.03	Estoques	0	0	0
1.01.04	Outros	82.163	0	0
1.01.04.01	Impostos a compensar	0	0	0
1.01.04.02	Despesas antecipadas	5.924	0	0
1.01.04.03	Dividendos a receber	76.239	0	0
1.02	Ativo Realizável a Longo Prazo	412.265	0	0
1.02.01	Créditos Diversos	0	0	0
1.02.01.01	Depósitos em garantia	0	0	0
1.02.02	Créditos com Pessoas Ligadas	390.788	0	0
1.02.02.01	Com Coligadas	0	0	0
1.02.02.02	Com Controladas	390.788	0	0
1.02.02.03	Com Outras Pessoas Ligadas	0	0	0
1.02.03	Outros	21.477	0	0
1.02.03.01	Impostos diferidos	0	0	0
1.02.03.02	Impostos a recuperar e outros	0	0	0
1.02.03.03	Despesas antecipadas	21.477	0	0
1.03	Ativo Permanente	566.216	0	0
1.03.01	Investimentos	566.216	0	0
1.03.01.01	Participações em Coligadas	0	0	0
1.03.01.02	Participações em Controladas	566.216	0	0
1.03.01.03	Outros Investimentos	0	0	0
1.03.02	Imobilizado	0	0	0
1.03.03	Diferido	0	0	0

01.01 - IDENTIFICAÇÃO

1 - CÓDIGO CVM	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL	3 - CNPJ
01956-9	GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	06.164.253/0001-87

02.02 - BALANÇO PATRIMONIAL PASSIVO (Reais Mil)

1 - CÓDIGO	2 - DESCRIÇÃO	3 - 31/12/2004	4 -	5 -
2	Passivo Total	1.064.946	0	0
2.01	Passivo Circulante	61.123	0	0
2.01.01	Empréstimos e Financiamentos	0	0	0
2.01.02	Debêntures	0	0	0
2.01.03	Fornecedores	0	0	0
2.01.04	Impostos, Taxas e Contribuições	52	0	0
2.01.05	Dividendos a Pagar	60.676	0	0
2.01.06	Provisões	0	0	0
2.01.07	Dívidas com Pessoas Ligadas	0	0	0
2.01.08	Outros	395	0	0
2.01.08.01	Arrendamentos mercantis a pagar	0	0	0
2.01.08.02	Obrigações trabalhistas	0	0	0
2.01.08.03	Taxas e tarifas aeroportuárias	0	0	0
2.01.08.04	Transportes a executar	0	0	0
2.01.08.05	Outras obrigações	395	0	0
2.02	Passivo Exigível a Longo Prazo	0	0	0
2.02.01	Empréstimos e Financiamentos	0	0	0
2.02.02	Debêntures	0	0	0
2.02.03	Provisões	0	0	0
2.02.03.01	Provisões para contingências	0	0	0
2.02.04	Dívidas com Pessoas Ligadas	0	0	0
2.02.05	Outros	0	0	0
2.02.05.01	Arrendamentos mercantis a pagar	0	0	0
2.03	Resultados de Exercícios Futuros	0	0	0
2.05	Patrimônio Líquido	1.003.823	0	0
2.05.01	Capital Social Realizado	719.474	0	0
2.05.02	Reservas de Capital	89.556	0	0
2.05.03	Reservas de Reavaliação	0	0	0
2.05.03.01	Ativos Próprios	0	0	0
2.05.03.02	Controladas/Coligadas	0	0	0
2.05.04	Reservas de Lucro	194.793	0	0
2.05.04.01	Legal	0	0	0
2.05.04.02	Estatutária	0	0	0
2.05.04.03	Para Contingências	0	0	0
2.05.04.04	De Lucros a Realizar	0	0	0
2.05.04.05	Retenção de Lucros	0	0	0
2.05.04.06	Especial p/ Dividendos Não Distribuídos	0	0	0
2.05.04.07	Outras Reservas de Lucro	0	0	0
2.05.05	Lucros/Prejuízos Acumulados	0	0	0

01.01 - IDENTIFICAÇÃO

1 - CÓDIGO CVM	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL	3 - CNPJ
01956-9	GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	06.164.253/0001-87

03.01 - DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO (Reais Mil)

1 - CÓDIGO	2 - DESCRIÇÃO	3 - 12/03/2004 a 31/12/2004	4 -	5 -
3.01	Receita Bruta de Vendas e/ou Serviços	0	0	0
3.01.01	Transporte de passageiros	0	0	0
3.01.02	Transporte de cargas	0	0	0
3.01.03	Outras	0	0	0
3.02	Deduções da Receita Bruta	0	0	0
3.02.01	Impostos e contribuições	0	0	0
3.03	Receita Líquida de Vendas e/ou Serviços	0	0	0
3.04	Custo de Bens e/ou Serviços Vendidos	0	0	0
3.05	Resultado Bruto	0	0	0
3.06	Despesas/Receitas Operacionais	255.469	0	0
3.06.01	Com Vendas	0	0	0
3.06.02	Gerais e Administrativas	0	0	0
3.06.03	Financeiras	(3.500)	0	0
3.06.03.01	Receitas Financeiras	321	0	0
3.06.03.02	Despesas Financeiras	(3.821)	0	0
3.06.04	Outras Receitas Operacionais	0	0	0
3.06.05	Outras Despesas Operacionais	0	0	0
3.06.06	Resultado da Equivalência Patrimonial	258.969	0	0
3.07	Resultado Operacional	255.469	0	0
3.08	Resultado Não Operacional	0	0	0
3.08.01	Receitas	0	0	0
3.08.02	Despesas	0	0	0
3.09	Resultado Antes Tributação/Participações	255.469	0	0
3.10	Provisão para IR e Contribuição Social	0	0	0
3.11	IR Diferido	0	0	0
3.12	Participações/Contribuições Estatutárias	0	0	0
3.12.01	Participações	0	0	0
3.12.01.01	Participações dos empregados nos lucros	0	0	0
3.12.02	Contribuições	0	0	0
3.13	Reversão dos Juros sobre Capital Próprio	0	0	0
3.15	Lucro/Prejuízo do Exercício	255.469	0	0
	NÚMERO AÇÕES, EX-TESSOURARIA (Mil)	187.543	0	0
	LUCRO POR AÇÃO	1,36219	0,00000	0,00000
	PREJUÍZO POR AÇÃO			

**01.01 - IDENTIFICAÇÃO**

1 - CÓDIGO CVM	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL	3 - CNPJ
01956-9	GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	06.164.253/0001-87

**04.01 - DEMONSTRAÇÃO DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS (Reais Mil)**

1 - CÓDIGO	2 - DESCRIÇÃO	3 - 12/03/2004 a 31/12/2004	4 -	5 -
4.01	Origens	805.530	0	0
4.01.01	Das Operações	(3.500)	0	0
4.01.01.01	Lucro/Prejuízo do Exercício	255.469	0	0
4.01.01.02	Vis. que não repr. mov. Cap. Circulante	(258.969)	0	0
4.01.01.02.01	Depreciações e amortizações	0	0	0
4.01.01.02.02	Juros e variações de longo prazo	0	0	0
4.01.01.02.03	Valor residual de baixas do imobilizado	0	0	0
4.01.01.02.04	Impostos diferidos	0	0	0
4.01.01.02.05	Equivalência patrimonial	(258.969)	0	0
4.01.02	Dos Acionistas	809.030	0	0
4.01.02.01	Aumento de Capital em 29/03/2004	223.119	0	0
4.01.02.02	Aumento de Capital em 24/06/2004	496.355	0	0
4.01.02.03	Reserva especial de ágio	89.556	0	0
4.01.03	De Terceiros	0	0	0
4.01.03.01	Redução do realizável a longo prazo	0	0	0
4.01.03.02	Aumento do exigível a longo prazo	0	0	0
4.01.03.03	Incentivos fiscais	0	0	0
4.02	Aplicações	780.188	0	0
4.02.01	Dividendos propostos	60.676	0	0
4.02.02	Investimentos por incentivos fiscais	0	0	0
4.02.03	Aquisição de bens do imobilizado	0	0	0
4.02.04	Aplicações no realizável a longo prazo	412.265	0	0
4.02.05	Redução do exigível a longo prazo	0	0	0
4.02.06	Aquisição de investimentos	307.247	0	0
4.03	Acréscimo/Decréscimo no Cap. Circulante	25.342	0	0
4.04	Variação do Ativo Circulante	86.465	0	0
4.04.01	Ativo Circulante no Início do Exercício	0	0	0
4.04.02	Ativo Circulante no Final do Exercício	86.465	0	0
4.05	Variação do Passivo Circulante	61.123	0	0
4.05.01	Passivo Circulante no Início Exercício	0	0	0
4.05.02	Passivo Circulante no Final do Exercício	61.123	0	0

01.01 - IDENTIFICAÇÃO

1 - CÓDIGO CVM	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL	3 - CNPJ
01956-9	GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	06.164.253/0001-87

05.01 - DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO DE 12/03/2004 A 31/12/2004 (Reais Mil)

1 - CÓDIGO	2 - DESCRIÇÃO	3 - CAPITAL SOCIAL	4 - RESERVAS DE CAPITAL	5 - RESERVAS DE REAValiaÇÃO	6 - RESERVAS DE LUCRO	7 - LUCROS/PREJUÍZOS ACUMULADOS	8 - TOTAL PATRIMÔNIO LÍQUIDO
5.01	Saldo Inicial	0	0	0	0	0	0
5.02	Ajustes de Exercícios Anteriores	0	0	0	0	0	0
5.03	Aumento/Redução do Capital Social	719.474	0	0	0	0	719.474
5.03.01	Aumento de capital em 29/03/2004	223.119	0	0	0	0	223.119
5.03.02	Aumento de capital em 24/06/2004	496.355	0	0	0	0	496.355
5.04	Realização de Reservas	0	89.556	0	0	0	89.556
5.04.01	Constituição de reserva de capital	0	60.369	0	0	0	60.369
5.04.02	Constituição da reserva especial de ágio	0	29.187	0	0	0	29.187
5.05	Ações em Tesouraria	0	0	0	0	0	0
5.06	Lucro/Prejuízo do Exercício	0	0	0	0	255.469	255.469
5.07	Destinações	0	0	0	194.793	(255.469)	(60.676)
5.07.01	Reserva legal	0	0	0	12.773	(12.773)	0
5.07.02	Reserva para reinvestimento	0	0	0	182.020	(182.020)	0
5.07.03	Dividendo mínimo obrigatório	0	0	0	0	(60.676)	(60.676)
5.08	Outros	0	0	0	0	0	0
5.09	Saldo Final	719.474	89.556	0	194.793	0	1.003.823

01.01 - IDENTIFICAÇÃO

1 - CÓDIGO CVM	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL	3 - CNPJ
01956-9	GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	06.164.253/0001-87

06.01 - BALANÇO PATRIMONIAL ATIVO CONSOLIDADO (Reais Mil)

1 - CÓDIGO	2 - DESCRIÇÃO	3 - 31/12/2004	4 -	5 -
1	Ativo Total	1.545.163	0	0
1.01	Ativo Circulante	1.317.974	0	0
1.01.01	Disponibilidades	849.091	0	0
1.01.02	Créditos	389.758	0	0
1.01.02.01	Contas a receber	389.917	0	0
1.01.02.02	Provisão p/créditos de liquid. duvidosa	(3.547)	0	0
1.01.02.03	Outros créditos e valores	3.388	0	0
1.01.03	Estoques	21.038	0	0
1.01.04	Outros	58.087	0	0
1.01.04.01	Impostos a compensar	16.494	0	0
1.01.04.02	Despesas antecipadas	41.593	0	0
1.02	Ativo Realizável a Longo Prazo	93.966	0	0
1.02.01	Créditos Diversos	33.559	0	0
1.02.01.01	Depósitos em garantia	33.559	0	0
1.02.02	Créditos com Pessoas Ligadas	0	0	0
1.02.02.01	Com Coligadas	0	0	0
1.02.02.02	Com Controladas	0	0	0
1.02.02.03	Com Outras Pessoas Ligadas	0	0	0
1.02.03	Outros	60.407	0	0
1.02.03.01	Impostos diferidos	24.828	0	0
1.02.03.02	Impostos a recuperar e outros	0	0	0
1.02.03.03	Despesas antecipadas	26.798	0	0
1.02.03.04	Outros créditos	8.781	0	0
1.03	Ativo Permanente	133.223	0	0
1.03.01	Investimentos	1.260	0	0
1.03.01.01	Participações em Coligadas	0	0	0
1.03.01.02	Participações em Controladas	0	0	0
1.03.01.03	Outros Investimentos	1.260	0	0
1.03.02	Imobilizado	131.358	0	0
1.03.03	Diferido	605	0	0

01.01 - IDENTIFICAÇÃO

1 - CÓDIGO CVM	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL	3 - CNPJ
01956-9	GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	06.164.253/0001-87

06.02 - BALANÇO PATRIMONIAL PASSIVO CONSOLIDADO (Reais Mil)

1 - CÓDIGO	2 - DESCRIÇÃO	3 - 31/12/2004	4 -	5 -
2	Passivo Total	1.545.163	0	0
2.01	Passivo Circulante	517.814	0	0
2.01.01	Empréstimos e Financiamentos	118.349	0	0
2.01.02	Debêntures	0	0	0
2.01.03	Fornecedores	36.436	0	0
2.01.04	Impostos, Taxas e Contribuições	40.912	0	0
2.01.05	Dividendos a Pagar	60.676	0	0
2.01.06	Provisões	0	0	0
2.01.07	Dívidas com Pessoas Ligadas	0	0	0
2.01.08	Outros	261.441	0	0
2.01.08.01	Arrendamentos mercantis a pagar	10.107	0	0
2.01.08.02	Obrigações Trabalhistas	23.860	0	0
2.01.08.03	Taxas e tarifas aeroportuárias	10.603	0	0
2.01.08.04	Transporte a executar	159.891	0	0
2.01.08.05	Participação dos empregados nos lucros	27.181	0	0
2.01.08.07	Outras obrigações	29.799	0	0
2.02	Passivo Exigível a Longo Prazo	23.526	0	0
2.02.01	Empréstimos e Financiamentos	0	0	0
2.02.02	Debêntures	0	0	0
2.02.03	Provisões	10.351	0	0
2.02.03.01	Provisões para contingências	10.351	0	0
2.02.04	Dívidas com Pessoas Ligadas	0	0	0
2.02.05	Outros	13.175	0	0
2.02.05.01	Arrendamentos mercantis a pagar	3.937	0	0
2.02.05.02	Fornecedores	9.238	0	0
2.03	Resultados de Exercícios Futuros	0	0	0
2.04	Participações Minoritárias	0	0	0
2.05	Patrimônio Líquido	1.003.823	0	0
2.05.01	Capital Social Realizado	719.474	0	0
2.05.02	Reservas de Capital	89.556	0	0
2.05.03	Reservas de Reavaliação	0	0	0
2.05.03.01	Ativos Próprios	0	0	0
2.05.03.02	Controladas/Coligadas	0	0	0
2.05.04	Reservas de Lucro	194.793	0	0
2.05.04.01	Legal	0	0	0
2.05.04.02	Estatutária	0	0	0
2.05.04.03	Para Contingências	0	0	0
2.05.04.04	De Lucros a Realizar	0	0	0
2.05.04.05	Retenção de Lucros	0	0	0
2.05.04.06	Especial p/ Dividendos Não Distribuídos	0	0	0
2.05.04.07	Outras Reservas de Lucro	0	0	0

**01.01 - IDENTIFICAÇÃO**

1 - CÓDIGO CVM	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL	3 - CNPJ
01956-9	GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	06.164.253/0001-87

**06.02 - BALANÇO PATRIMONIAL PASSIVO CONSOLIDADO (Reais Mil)**

1 - CÓDIGO	2 - DESCRIÇÃO	3 -31/12/2004	4 -	5 -
2.05.05	Lucros/Prejuízos Acumulados	0	0	0

01.01 - IDENTIFICAÇÃO

1 - CÓDIGO CVM	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL	3 - CNPJ
01956-9	GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	06.164.253/0001-87

07.01 - DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO CONSOLIDADO (Reais Mil)

1 - CÓDIGO	2 - DESCRIÇÃO	3 - 12/03/2004 a 31/12/2004	4 -	5 -
3.01	Receita Bruta de Vendas e/ou Serviços	1.728.942	0	0
3.01.01	Transporte de passageiros	1.649.165	0	0
3.01.02	Transporte de cargas	43.039	0	0
3.01.03	Outras	36.738	0	0
3.02	Deduções da Receita Bruta	(74.587)	0	0
3.02.01	Impostos e contribuições	(74.587)	0	0
3.03	Receita Líquida de Vendas e/ou Serviços	1.654.355	0	0
3.04	Custo de Bens e/ou Serviços Vendidos	(968.040)	0	0
3.05	Resultado Bruto	686.315	0	0
3.06	Despesas/Receitas Operacionais	(271.915)	0	0
3.06.01	Com Vendas	(233.143)	0	0
3.06.02	Gerais e Administrativas	(48.114)	0	0
3.06.03	Financeiras	9.342	0	0
3.06.03.01	Receitas Financeiras	66.102	0	0
3.06.03.02	Despesas Financeiras	(56.760)	0	0
3.06.04	Outras Receitas Operacionais	0	0	0
3.06.05	Outras Despesas Operacionais	0	0	0
3.06.06	Resultado da Equivalência Patrimonial	0	0	0
3.07	Resultado Operacional	414.400	0	0
3.08	Resultado Não Operacional	0	0	0
3.08.01	Receitas	0	0	0
3.08.02	Despesas	0	0	0
3.09	Resultado Antes Tributação/Participações	414.400	0	0
3.10	Provisão para IR e Contribuição Social	(131.750)	0	0
3.11	IR Diferido	0	0	0
3.12	Participações/Contribuições Estatutárias	(27.181)	0	0
3.12.01	Participações	(27.181)	0	0
3.12.01.01	Participações dos empregados nos lucros	(27.181)	0	0
3.12.02	Contribuições	0	0	0
3.13	Reversão dos Juros sobre Capital Próprio	0	0	0
3.14	Participações Minoritárias	0	0	0
3.15	Lucro/Prejuízo do Exercício	255.469	0	0
	NÚMERO AÇÕES, EX-TESOURARIA (Mil)	187.543	0	0
	LUCRO POR AÇÃO	1,36219	0,00000	0,00000
	PREJUÍZO POR AÇÃO			

01.01 - IDENTIFICAÇÃO

1 - CÓDIGO CVM	2 - DENOMINAÇÃO SOCIAL	3 - CNPJ
01956-9	GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A	06.164.253/0001-87

08.01 - DEMONSTRAÇÃO DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS CONSOLIDADAS (Reais Mil)

1 - CÓDIGO	2 - DESCRIÇÃO	3 - 12/03/2004 a 31/12/2004	4 -	5 -
4.01	Origens	1.109.996	0	0
4.01.01	Das Operações	277.440	0	0
4.01.01.01	Lucro/Prejuízo do Exercício	255.469	0	0
4.01.01.02	Vis. que não repr. mov. Cap. Circulante	21.971	0	0
4.01.01.02.01	Depreciações e amortizações	22.901	0	0
4.01.01.02.02	Juros e variações de longo prazo	0	0	0
4.01.01.02.03	Valor residual de baixas do imobilizado	0	0	0
4.01.01.02.04	Impostos diferidos	(930)	0	0
4.01.02	Dos Acionistas	809.030	0	0
4.01.02.01	Aumento de capital em 29/03/2004	223.119	0	0
4.01.02.02	Aumento de capital em 24/06/2004	496.355	0	0
4.01.02.03	Reserva especial de ágio	89.556	0	0
4.01.03	De Terceiros	23.526	0	0
4.01.03.01	Redução do realizável a longo prazo	0	0	0
4.01.03.02	Aumento do exigível a longo prazo	23.526	0	0
4.01.03.03	Incentivos fiscais	0	0	0
4.02	Aplicações	309.836	0	0
4.02.01	Dividendos propostos	60.676	0	0
4.02.02	Investimentos por incentivos fiscais	1.260	0	0
4.02.03	Aquisição de bens do imobilizado	154.864	0	0
4.02.04	Aplicações no realizável a longo prazo	93.036	0	0
4.02.05	Redução do exigível a longo prazo	0	0	0
4.03	Acréscimo/Decréscimo no Cap. Circulante	800.160	0	0
4.04	Variação do Ativo Circulante	1.317.974	0	0
4.04.01	Ativo Circulante no Início do Exercício	0	0	0
4.04.02	Ativo Circulante no Final do Exercício	1.317.974	0	0
4.05	Variação do Passivo Circulante	517.814	0	0
4.05.01	Passivo Circulante no Início Exercício	0	0	0
4.05.02	Passivo Circulante no Final do Exercício	517.814	0	0

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

---

**09.01 - PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES - SEM RESSALVA**

**PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES**

Aos Administradores e Acionistas  
Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

Examinamos o balanço patrimonial da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e o balanço patrimonial consolidado da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e empresas controladas, levantados em 31 de dezembro de 2004, e as respectivas demonstrações do resultado, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos, correspondentes ao período de 12 de março a 31 de dezembro de 2004, elaborados sob a responsabilidade de sua Administração. Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações financeiras.

Nosso exame foi conduzido de acordo com as normas de auditoria aplicáveis no Brasil e compreendeu: (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 da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A., bem como a posição patrimonial e financeira consolidada da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e empresas controladas em 31 de dezembro de 2004, o resultado de suas operações, as mutações de seu patrimônio líquido e as origens e aplicações de seus recursos referentes ao período de 12 de março a 31 de dezembro de 2004, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Nosso exame foi conduzido com o objetivo de emitirmos parecer sobre as demonstrações financeiras referidas no primeiro parágrafo. O balanço social consolidado e as demonstrações do fluxo de caixa e do valor adicionado da controladora e consolidado preparados de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil estão sendo apresentados para propiciar informações adicionais sobre a Companhia, apesar de não serem requeridos como parte das demonstrações financeiras. Essas demonstrações foram submetidas aos procedimentos de auditoria descritos no segundo parágrafo e, em nossa opinião, estão adequadamente apresentadas em todos os seus aspectos relevantes em relação às demonstrações financeiras tomadas em conjunto.

São Paulo, 22 de fevereiro de 2005.

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

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 10.01 - RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO

# RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO

Senhores Acionistas,

A Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. – “GOL ou Companhia” (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), empresa aérea de baixo custo e baixa tarifa do Brasil, submete à apreciação o Relatório da Administração e as correspondentes Demonstrações Financeiras Consolidadas Societárias e Pro Forma, com parecer dos Auditores Independentes, referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2004 e de 2003.

As demonstrações financeiras consolidadas pro forma não devem ser tomadas por base para fins de cálculo de dividendos ou para quaisquer outros fins societários que não sejam o de proporcionar informações comparativas sobre o desempenho operacional da GOL, em razão da reestruturação societária que envolveu a criação dessa companhia *holding* em 12 de março de 2004. As demonstrações financeiras completas em conformidade com os princípios contábeis geralmente aceitos nos Estados Unidos (US GAAP) também se encontram disponíveis na seção de Relações com Investidores do nosso site – [www.voegol.com.br](http://www.voegol.com.br)

## MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO

O ano de 2004 ficará marcado na história da GOL. Anunciamos a aquisição de até 43 Boeing 737-800 NG, que serão entregues entre 2006 e 2010; abrimos capital simultaneamente na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa), Nível 2, e na *New York Stock Exchange (NYSE)*; iniciamos nossa expansão internacional com vôos diários para Buenos Aires, Argentina; atuamos segundo as melhores práticas de governança corporativa; e alcançamos lucro líquido de R\$317,5 milhões, 181% superior ao de 2003.

Encerramos o ano com uma frota de 27 aviões, mais de 3.300 funcionários e 24% de participação no mercado. Já transportamos mais de 23 milhões de passageiros, dos quais mais de dois milhões voaram pela primeira vez.

Nossos indicadores de eficiência já estão entre os melhores do mundo. Em 2004, apresentamos crescimento de 16% no número de Assentos-Quilômetro Oferecidos (ASK) e de 29% no número de Passageiros-Quilômetro Transportados (RPK). Nosso EBITDAR (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) cresceu 51% no período, atingindo R\$795,7 milhões. Nossa margem EBITDAR atingiu 41%, estando entre as maiores do mundo, três pontos percentuais superior à margem de 2003.

Conscientes do nosso papel junto à sociedade, apoiamos projetos sociais ligados à educação, à cultura e à criança desde o início de nossas operações, em 2001. Mobilizamos os colaboradores da Companhia para tornar possível o apoio a iniciativas sociais como a Pastoral da Criança e a Fundação Gol de Letra. Confira nosso Balanço Social a seguir.

O comprometimento da GOL se estende também a seus acionistas, que tornaram a abertura de capital um sucesso desde o início. Na busca incansável pelas melhores práticas de governança corporativa, a GOL incluiu, em 2004, três membros independentes no seu Conselho de Administração: Álvaro de Souza, Antonio Kandir e Luiz Kaufmann, que também passaram a compor o Comitê de Auditoria. A Companhia está investindo para adequar suas práticas de governança corporativa e seus controles internos aos padrões da lei americana *Sarbanes-Oxley*.

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

---

### 10.01 - RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO

Mas o projeto da GOL não seria possível sem nossos compromissos básicos, com nossos colaboradores e com nossos clientes. Na GOL, todos trabalham com simplicidade, espírito de equipe e pensamento voltado à satisfação do cliente. O resultado é, ao final de cada exercício, compartilhado por todos. Em 2004, cada colaborador da GOL recebeu em média 3,7 salários mensais a mais, a título de participação nos lucros da Companhia relativos a 2003. Essa média superará quatro salários mensais na participação dos lucros relativos a 2004.

O reconhecimento público é importante indicador de que estamos no caminho certo. Em 2004, foram concedidos à Companhia 16 prêmios e homenagens, dentre os quais se destacam o título de “Empresa do Ano” concedido pela Melhores e Maiores da revista EXAME e o 3º *Marketing Best* de Responsabilidade Social.

Nosso foco para o próximo exercício é crescimento com qualidade, como consequência de uma política de preços voltada à popularização do transporte aéreo, mantendo-se as linhas-mestras que fazem da GOL uma das companhias aéreas de maior destaque no cenário mundial do setor, por meio das práticas de baixo custo, baixa tarifa, simplicidade, inovação e aplicação intensiva de tecnologia.

### PERFIL DA EMPRESA

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. foi constituída em 12 de março de 2004, sob a forma de sociedade por ações, com prazo indeterminado de duração. A Companhia controla a Gol Transportes Aéreos S.A., que opera no mercado aéreo doméstico desde janeiro de 2001 e ingressou no mercado internacional em dezembro de 2004.

Como única companhia aérea de baixo custo e baixa tarifa (*low cost, low fare*) no Brasil, a GOL fechou o ano de 2004 com 27 aeronaves Boeing 737, com a expectativa de chegar a 54 até 2008, sempre proporcionando conforto ao passageiro. Anunciou em maio do ano passado a opção de compra de 43 novos Boeing 737-800 *Next Generation* no valor aproximado de R\$8 bilhões – um dos maiores pedidos de aeronaves já realizados na América Latina –, com a maior parte do financiamento garantido, em condições inéditas para uma empresa brasileira, pelo *Eximbank* dos EUA. O aumento de frota viabilizará a operação em novas bases, tanto no Brasil como na América do Sul.

A GOL oferece aos seus clientes uma alternativa de transporte a preço acessível, atraente em termos de custo-benefício frente às alternativas convencionais de transporte aéreo e rodoviário. Atende a um público diversificado: do cliente corporativo, passando por aqueles que viajam para visitar parentes e amigos, aos de turismo com foco em lazer.

A Companhia opera com frota padronizada – a 737 *Next Generation* da Boeing, que permite a alta utilização da aeronave e procedimentos padronizados de treinamento e manutenção; utiliza a Internet como meio de venda; trabalha focada em inovação e tecnologia como alavancas de resultado e eficácia; e possui uma equipe de colaboradores altamente eficiente e motivada para assegurar excelência em qualidade de serviços. Após quatro anos de operação, já assumiu a 3ª posição no mercado brasileiro, atingindo 24% de participação no mercado em dezembro de 2004.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 10.01 - RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO

### CENÁRIO ECONÔMICO E SETORIAL

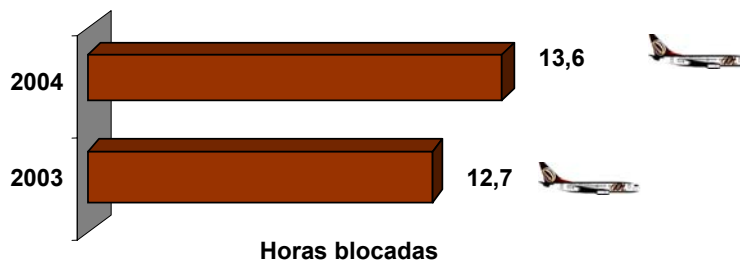
A economia brasileira cresceu mais de 5% em 2004 e foi fator importante na recuperação do mercado nacional de aviação civil, que apresentou um crescimento de quase 12% em número de Passageiros-Quilômetro Transportados (RPK). O aumento de frequências e destinos ofertados pela GOL contribuiu para a popularização do transporte aéreo e o conseqüente crescimento da demanda. Outros fatores que tiveram grande influência sobre o desempenho do setor foram a valorização de 8,1% do real em relação ao dólar e o aumento do preço do petróleo no mercado internacional, com variação média superior a 40%, uma vez que representam grande parte dos custos da indústria.

### DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO

#### Frota, produtividade e receita

Em 2004, a GOL ampliou sua frota de 22 para 27 aeronaves e manteve a política de padronização na linha Boeing 737, com o arrendamento de novas aeronaves. Além do aumento da frota, a Companhia obteve maior produtividade em decorrência da intensificação do uso das aeronaves (horas blocadas - *block hours*). Atualmente, a Companhia atua acima dos melhores padrões internacionais de produtividade.

#### Produtividade



As receitas operacionais líquidas cresceram 40% e alcançaram R\$1.960,9 milhões em 2004, com 9.045 passageiros transportados. A taxa média de ocupação foi de 71%, 5 pontos percentuais acima da média da indústria no Brasil, sendo a capacidade (volume de Assentos-Quilômetro Oferecidos ASK) de 8.844 mil.

#### Passageiros transportados e participação de mercado

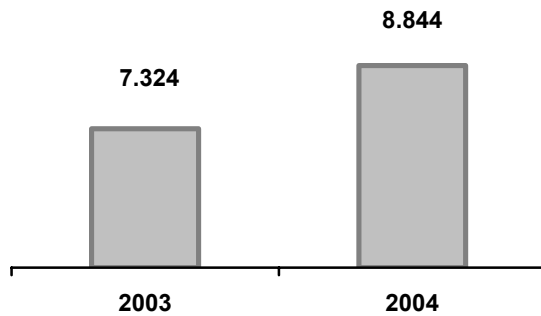
A GOL cresceu 29% no número de passageiros transportados. A Companhia transportou 6.289 milhões de Passageiros-Quilômetro Transportados (RPK), conquistando 22,3% de participação de mercado média em 2004.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

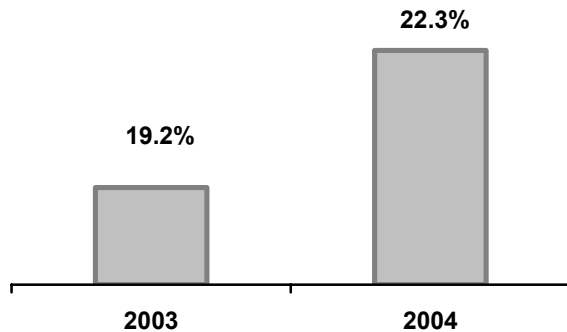
06.164.253/0001-87

## 10.01 - RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO

### Passageiros Transportados – Pagos (000) Ano)



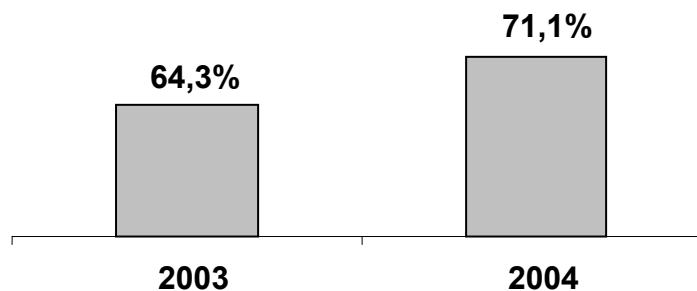
### Participação no Mercado (Md)



### Assentos-quilômetro oferecidos

A expansão da frota proporcionou um aumento de 16% da oferta de assentos. O índice de aproveitamento (*load factor*), que mede a ocupação das aeronaves, mostra uma melhoria na eficiência. Em 2004, a ocupação média dos aviões foi de 71,1%, enquanto em 2003 havia sido de 64,3%.

### Aproveitamento



01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

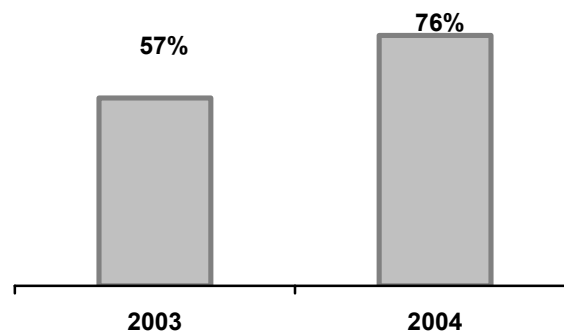
### 10.01 - RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO

O custo médio por assento/km foi de R\$0,1685 em 2004, mais que 30% menor que as concorrentes brasileiras, quando ajustado pela etapa média, mesmo com o aumento relativo à expansão, como a inauguração de oito novas bases domésticas e uma internacional, em Buenos Aires na Argentina. O custo médio por assento/km, excluindo combustível, foi de R\$0,1158 em 2004.

#### e-commerce (vendas de bilhetes pela Internet)

A GOL investiu significativamente para facilitar o atendimento ao cliente, viabilizando o *check in* e a alteração de vôos por meio do *website* da Companhia. Além disso, passou a oferecer, em parceria com a VIVO, a compra de passagens e *check in* pelo celular, para aparelhos habilitados a usar a Internet ou WAP. Com os altos índices de comercialização pela Internet, a Companhia confirmou sua liderança nas vendas *on-line*, sendo a única companhia aérea brasileira a exibir um desempenho de nível internacional em *e-commerce*.

#### % de Vendas pela Internet



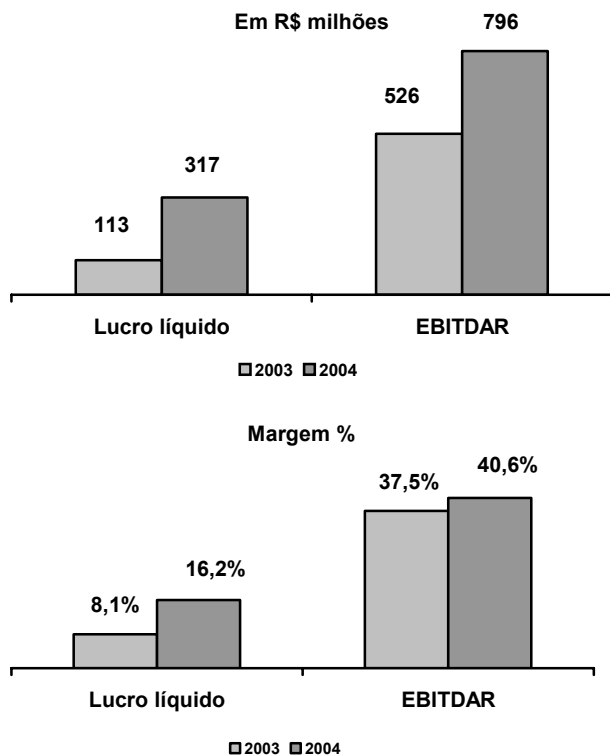
#### Rentabilidade

A GOL está entre as melhores empresas internacionais do setor em termos de rentabilidade e geração de caixa, medidos pelo EBITDAR (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).

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 10.01 - RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO



O lucro líquido consolidado pro forma para 12 meses de operações no ano foi de R\$317,4 milhões, um crescimento de 181% comparativamente aos R\$113,0 milhões registrados em 2003. O lucro líquido por ação pro forma foi de R\$ 1,69. No padrão US GAAP, que facilita a comparação com as melhores empresas low-cost do mundo, o lucro líquido no ano foi de R\$384,7 milhões, um crescimento de 119% comparativamente aos R\$176,0 milhões registrados em 2003, correspondendo a R\$ 2,14 por ação.

### Liquidez

A liquidez total da Companhia, composta pelo caixa e pelo contas a receber, bastante fortalecida, subiu para R\$1.235,5 milhões, composta pelo caixa e pelos recebíveis no final de 2004. Em 2004, captamos R\$496,4 milhões com a nossa Oferta Pública Inicial. A alavancagem da GOL é baixa, sendo sua relação endividamento total (incluindo arrendamentos não registrados no balanço)/capitalização (patrimônio líquido mais a dívida total) de 46,7%.

## INOVAÇÕES E PROMOÇÕES

A GOL é pioneira em promoções diferenciadas e inovadoras no mercado aéreo. Nesta linha, foi precursora no lançamento dos Vãos Noturnos, iniciados em dezembro de 2003, voltados aos passageiros sensíveis a preço e idealizados para concorrer com viagens interestaduais de ônibus. Apelidados de “corujões” e utilizando aeronaves que estariam paradas, os vôos marcaram o início das operações da GOL no Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro, em Guarulhos. Com ocupação média de 90% – bem acima dos 70% previstos –, os vôos noturnos criaram demanda no mercado e passaram a ter caráter permanente.

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

---

### 10.01 - RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO

Em 2004, o grande destaque foi a promoção “Brasil Mais Perto”. Toda semana, do primeiro minuto do sábado até o último minuto da segunda-feira, os clientes GOL puderam encontrar no *site* vários destinos com as tarifas especiais a partir de R\$1,00. Foram vendidas, aproximadamente, 48 mil passagens.

Também foram destaques as datas comemorativas. No “Dia dos Idosos”, a Companhia ofereceu descontos especiais para pessoas com 65 anos ou mais. No “Dia das Crianças”, concedeu descontos de 100% para menores de 12 anos acompanhados de um adulto pagante.

Os maiores volumes de tráfego no *website* (650.000 visitantes únicos por mês no quarto trimestre) e o aumento de passagens vendidas evidenciam o sucesso dos programas, que serão mantidos e ampliados em 2005.

### SEGURANÇA

A segurança de seus passageiros e colaboradores é a prioridade da GOL. Os procedimentos voltados à segurança vão além dos parâmetros básicos estabelecidos pelas autoridades do setor e concentram-se em três áreas distintas: manutenção das aeronaves, treinamento constante da tripulação e monitoramento constante do desempenho das aeronaves e das equipes.

### MERCADO DE CAPITAIS

A GOL concluiu com sucesso sua oferta pública, tendo iniciado a negociação de suas ações preferenciais nas Bolsas de Valores de São Paulo e de Nova York em 24 de junho de 2004. A demanda teve excesso de mais que seis vezes a oferta, atingindo recordes entre investidores brasileiros. A Companhia ofertou 17,6% do seu capital total, por meio da distribuição de 33.050.000 ações preferenciais, sendo 18.750.000 novas e 14.300.000 detidas pelos acionistas existentes. As ações foram negociadas ao preço de R\$ 26,57 por ação preferencial e de US\$ 17,00 por ADS, representando captação total de US\$ 284 milhões.

A operação foi realizada simultaneamente no Brasil e no exterior, sendo que, do total das ações preferenciais ofertadas, 9.254.000 ou 28% foram colocadas no Brasil e 23.796.000 ou 72% foram colocadas no exterior, sob a forma de ADSs (*American Depositary Shares*), que representam, cada um, duas ações preferenciais. Do total distribuído no Brasil, 41% foi adquirido por investidores individuais, representando 10% da oferta total. Os volumes médios de negociação, somadas Bovespa e NYSE, foram cerca de R\$13 milhões por dia no quarto trimestre de 2004.

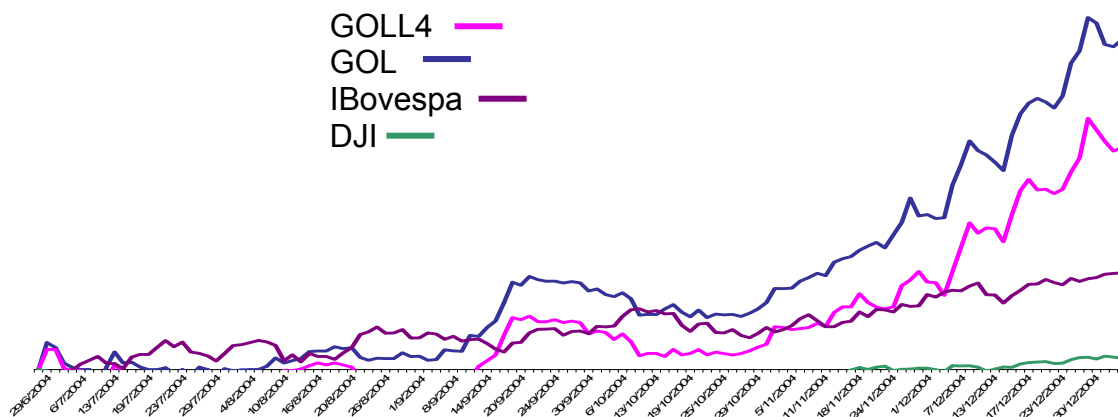
Os recursos líquidos provenientes da oferta primária de ações serão utilizados pela GOL, juntamente com os recursos em caixa, para investimentos relacionados à aquisição e/ou arrendamento de novas aeronaves.

O mercado de renda variável no Brasil apresentou um bom desempenho em 2004. A Bovespa continuou seus esforços de popularização do mercado de ações. Grandes companhias realizaram captações de recursos no mercado por meio de IPOs e ofertas secundárias. Nesse ambiente, a ação da GOL na Bovespa teve valorização de 59% desde o seu lançamento, enquanto o índice IBovespa valorizou-se em 26% no mesmo período. O ADR negociado na NYSE teve uma valorização de 88%, enquanto o índice Dow Jones valorizou-se 3%.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 10.01 - RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO



### GOVERNANÇA CORPORATIVA

A GOL é administrada por um Conselho de Administração composto por oito membros e uma Diretoria Executiva composta por cinco membros. A Companhia também dispõe de comitês de Auditoria, Governança Corporativa e Indicação, de Remuneração e de Políticas de Risco, compostos por membros do Conselho de Administração, além de comitês de Gestão, de Política Executiva, de Orçamento, de Investimento, de Governança Corporativa e de Gerenciamento de Riscos, compostos por membros da Diretoria.

A Companhia está comprometida em atingir e manter elevados padrões de governança corporativa. Para alcançar essa meta, foi estabelecido um Comitê de Governança Corporativa e Indicação, para monitorar e fazer recomendações a respeito das melhores práticas de governança corporativa para o Conselho de Administração.

Além dos requisitos para listagem no Novo Mercado Nível 2 da Bovespa, a GOL também concedeu direito a todos os acionistas de participar da oferta pública de aquisição de ações, na eventualidade de alienação do controle, oferecendo para cada ação preferencial o mesmo preço pago por ação ordinária do bloco de controle (100% de *tag along*), assim como disponibilizou as demonstrações financeiras trimestrais, incluindo demonstrações de fluxo de caixa, não requeridas no Brasil. O acionista controlador da Companhia, Aeroper, 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 um ano após a data de início de negociação das ações da GOL em bolsa de valores.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 10.01 - RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO

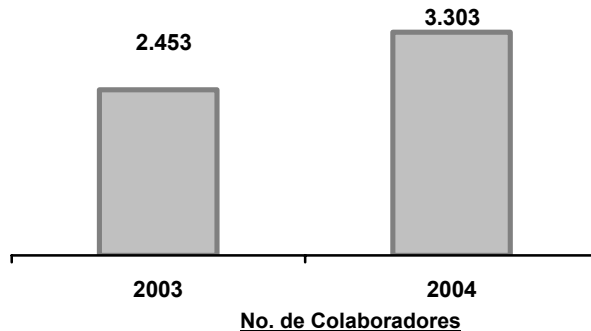
### DISTRIBUIÇÃO DE DIVIDENDOS

O Estatuto Social da GOL prevê um dividendo obrigatório aos acionistas de ações ordinárias e preferenciais de, no mínimo, 25% do lucro líquido anual distribuível (isto é, lucro após a constituição da reserva legal) de acordo com a Lei das S.A.. Os dividendos propostos relativos ao período findo em 31 de dezembro de 2004 são de R\$ 60,7 milhões, representando R\$0,32 por ação. A aprovação dos dividendos a pagar pelos acionistas será efetuada na Assembléia Geral Ordinária de Acionistas a ser realizada em 11.04.2005 e o pagamento ocorrerá em 20.04.2005. Terão direito aos dividendos os acionistas detentores de ações ordinárias ou preferenciais em 11.04.2005. As ações passarão a ser negociadas ex-direito a partir do 12.04.2005.

O lucro base para determinação dos dividendos propostos pela Companhia decorre do resultado da equivalência patrimonial na controlada GOL a partir de 1º de março de 2004, data-base da reestruturação societária. As demonstrações financeiras consolidadas pro forma apresentadas na seqüência deste relatório não devem ser tomadas por base para fins de cálculo de dividendos ou para quaisquer outros fins societários que não sejam de proporcionar informações comparativas sobre o desempenho operacional da GOL, em razão da reestruturação societária que envolveu a criação dessa companhia *holding* em 12 de março de 2004.

### PESSOAS QUE FAZEM A GOL

Ao final de 2004, a Companhia contava com 3.303 colaboradores (já para atender ao crescimento de 2005) em diversas bases, uma evolução de 35% relativamente ao final de 2003. A capacitação de pessoal faz parte de um programa de administração no qual todos os departamentos têm metas definidas, relacionadas à qualidade, produtividade, redução de custos e aumento de receita. Com os resultados financeiros positivos conquistados em 2004, a GOL aprimorou o PPR (Programa de Participação nos Resultados), no qual os profissionais poderão participar dos resultados, de acordo com o cumprimento das metas pré-estabelecidas. Em 2004, o valor provisionado foi de R\$27,2 milhões, que permitirá a distribuição de quatro salários mensais em 2005.



### PROJETOS SOCIAIS E CULTURAIS

A GOL já nasceu comprometida com projetos de responsabilidade social, preocupada com a necessidade de crescimento humanitário e social no país. A GOL acredita que a única maneira de transformar essa realidade é investindo em projetos sérios, que acreditam na capacidade e no talento dos brasileiros.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 10.01 - RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO

### Ações Sociais

A Companhia optou por se engajar em ações nas quais pudesse participar ativamente e que estivessem ao mesmo tempo ligadas a sua atividade principal. Também definiu como meta apoiar projetos de organizações não-governamentais com abrangência nacional, foco na população carente e que, principalmente, não fossem assistencialistas. Dentre as principais ações sociais destacam-se:

- Pastoral da Criança - a Pastoral é uma das maiores ONGs do mundo e realiza um trabalho primoroso de combate à desnutrição e à mortalidade infantil. A GOL assumiu o compromisso, em 2003, de doar R\$1 milhão em dois anos, "sem indicar o destino da verba para determinado projeto da instituição". Uma iniciativa que dá plena liberdade à Pastoral de investir o dinheiro em qualquer de seus programas;
- Projeto Felicidade - uma instituição que trabalha com crianças portadoras de câncer. Durante uma semana, elas vêm a São Paulo onde realizam passeios acompanhadas pelos parentes. É o momento de esquecer um pouco a dura rotina do tratamento. Um desses passeios inclui a visita ao escritório da GOL e ao Aeroporto de Congonhas, sempre com total integração com os funcionários da Companhia. Essa integração permanece mesmo depois que as crianças vão embora, por meio de cartas, telefonemas e festas surpresa de aniversário;
- Fundação Gol de Letra - trabalha com programas educativos complementares. Atualmente, atende cerca de 540 crianças e adolescentes entre os 6 e 14 anos, em São Paulo e Rio de Janeiro. E investe também na formação de agentes comunitários por meio de oficinas que envolvem 200 jovens. A GOL transformou-se na transportadora oficial do projeto por meio das doações de passagens aéreas entre Rio e São Paulo.
- *Invitational Golf Cup* - torneio beneficente de Golf realizado pela GOL em novembro de 2004. A renda, 50 mil reais, foi revertida para a APAE de Patrocínio (MG).

### Projetos Culturais

Há quatro anos, a GOL se preocupa com a cultura no Brasil, patrocinando peças, apoiando filmes, espetáculos de dança e eventos esportivos.

Neste período, apoiou e patrocinou dois filmes de cinema, quatro eventos esportivos, todos os shows da Rede CIE Brasil (que engloba as casas de shows Credicard Hall, DirecTV Music Hall e Claro Hall, em São Paulo e no Rio de Janeiro) e 19 peças de teatro.

## PRÊMIOS E HOMENAGENS

Diversos prêmios e homenagens foram concedidos à GOL no ano de 2004. Entre eles, destacam-se:

- Prêmio iBest 2004 – categoria Meios de Transporte;
- Melhores e Maiores Exame 2004 – ‘Empresa do Ano’;
- 3º *Marketing Best* Responsabilidade Social – apoio aos projetos Felicidade, Pastoral da Criança e Fundação Gol de Letra;
- Prêmio Top Social 2004;
- Prêmio Anual de Aviação 2004 – ‘Melhor Companhia Aérea Brasileira’;
- As Grandes Sacadas de *Marketing* 2004 – Melhor Empresa na categoria Companhia Aérea;

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

---

06.164.253/0001-87

---

### 10.01 - RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO

- Finalista no Troféu Transparência 2004 (Anefac) – ‘Melhores Demonstrações Contábeis Publicadas em 2004’;
- Maiores & Melhores do Transporte & Logística 2004 – ‘A Melhor do Setor Aéreo’ e ‘A Melhor entre as Melhores do Setor Transporte’;
- Prêmio Melhor Oferta de Ações de 2004 (*Latin Finance Magazine*).

### INSTRUÇÃO CVM 381

Em atendimento a instrução CVM nº 381, de 14 de janeiro de 2003, informamos que, no exercício findo em 31 de dezembro de 2004, a Ernst & Young Auditores Independentes, que presta serviço para a GOL e suas controladas, não realizaram serviços não vinculados à auditoria externa que representassem mais de 5% dos honorários anuais.

### PERSPECTIVAS

As perspectivas são otimistas para o desenvolvimento da economia brasileira em 2005, com reflexos positivos no desenvolvimento do setor de transporte aéreo de passageiros. A Companhia prosseguirá no seu caminho de crescimento e lucratividade, tendo por base os seguintes elementos de estratégia: expandir sua base de clientes por meio da oferta de serviços em rotas com alta demanda ou pouco atendidas; continuar reduzindo seus custos operacionais; continuar oferecendo serviços com qualidade, simplificados e acessíveis ao cliente; e estimular a demanda oferecendo baixas tarifas.

A GOL estima um cenário estável para a taxa de câmbio nesse ano, sustentado por bons fundamentos na economia brasileira, o que permitirá a estabilidade das taxas de juros locais, com redução gradual a partir do final do ano. Uma moeda brasileira mais forte tem impacto positivo de, aproximadamente, 50% sobre as despesas operacionais da Companhia, tais como as com arrendamento de aeronaves denominadas em dólares (US) e despesas com combustível atreladas à moeda norte-americana.

A adição de novas aeronaves à frota no primeiro semestre de 2005 possibilitará à GOL atender as necessidades de capacidade no curto prazo. A Companhia quer manter sua frota como a verdadeiramente mais jovem do Brasil.

### AGRADECIMENTOS

Nossos agradecimentos aos colaboradores, clientes, investidores, agentes financeiros e parceiros de negócios.

Destacamos a dedicação das autoridades ligadas às nossas atividades, dos representantes do DAC e Infraero na busca pelo desenvolvimento do setor aéreo nacional.

São Paulo, 8 de março de 2005

A Administração

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

**10.01 - RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO**

(R\$ milhões)	2003	2004	Var. %
Receita Operacional Bruta	1.497,4	2.054,7	37,2%
Receita Operacional Líquida	1.400,6	1.960,9	40,0%
EBITDAR <sup>(1)</sup>	525,7	795,7	51,3%
Lucro Operacional <sup>(2)</sup>	250,6	498,2	98,8%
Lucro Líquido	113,0	317,5	180,9%
Lucro por ação pro-forma	1,88	1,69	11,2%
Lucro Líquido	175,5	384,7	119,2%
Lucro por ação básico - US GAAP	1,07	2,14	100,6%
Lucro por ação diluído - US GAAP	1,07	2,13	99,7%

<sup>(1)</sup> EBITDAR: lucro operacional antes de juros, impostos, depreciação, amortização e custos com leasing de aeronaves)

<sup>(2)</sup> Lucro bruto menos despesas comerciais menos despesas administrativas

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

---

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

#### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

31 de dezembro de 2004

(Em milhares de reais)

#### 1. Contexto Operacional

A Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Companhia ou GLAI) opera no conceito baixo custo – baixa tarifa, com uma frota de 27 aeronaves Boeing 737, uma das mais novas e modernas do setor, com baixos custos de manutenção, combustível e treinamento e altos índices de utilização e eficiência.

A Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. foi constituída em 12 de março de 2004, tendo como acionistas as empresas do Grupo Áurea: Aeropar Participações S.A e Comporte Participações S.A. A Aeropar Participações S.A. é uma empresa subsidiária da Áurea Administração e Participações S.A. A Áurea Administrações e Participações S.A. e a Comporte Participações S.A. são empresas controladas pelos membros do Conselho de Administração da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A Assembléia Geral Extraordinária, realizada em 29 de março de 2004, aprovou o aumento de capital, subscrito pelos acionistas e pela BSSF Air Holdings LLC, que foi integralizado mediante a conferência à Companhia de ações da Gol Transportes Aéreos S.A. (GOL). 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., fundos administrados pelo grupo AIG.

Em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 29 de março de 2004, os acionistas aprovaram a incorporação da BSSF II Holdings Ltda. pela Gol Transportes Aéreos S.A. Em consequência desta incorporação, a GOL sucedeu a BSSF II Holdings Ltda. no direito de amortizar, para fins locais e fiscais, o ágio decorrente da expectativa de lucros futuros de, aproximadamente, R\$86.845, gerado quando da aquisição pela BSSF II Holdings Ltda. da sua participação acionária na GOL. A amortização deste ágio no prazo de cinco anos resultará em um benefício fiscal para a Companhia. Este benefício, que corresponde a 34% do valor do ágio, está refletido nas demonstrações financeiras consolidadas como imposto de renda diferido a recuperar tendo como contrapartida uma reserva especial de ágio no patrimônio líquido no valor de R\$29.187.

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

---

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

---

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

---

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

#### 1. Contexto Operacional--Continuação

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, que, somadas às ações ofertadas, totalizaram 187.543.243 com os mesmos direitos e vantagens a elas atribuídos pelo Estatuto Social. O desdobramento das ações foi feito sem alteração do capital social e as novas ações criadas em função do desdobramento foram creditadas aos acionistas na proporção das ações inscritas nos registros de ações. Adicionalmente, foi aprovada a alteração das características das ações ordinárias, as quais passaram 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 de ações preferenciais, todas nominativas e sem valor nominal.

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 arrendamento de aeronaves.

Em 24 de junho de 2004 a Companhia completou uma oferta pública global de ações na Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA e NEW YORK STOCK EXCHANGE – NYSE, com o objetivo principal de captar recursos para investimentos relacionados com a aquisição de novas aeronaves, por meio da qual foram colocadas 18.750.000 ações preferenciais ao preço de R\$26,57 por ação, totalizando R\$498.188, que resultou no ingresso de R\$463.877 ao caixa da Companhia. Adicionalmente, R\$386.593 foram revertidos aos acionistas BSSF Air Holdings LLC e Comporte Participações S.A. pela oferta secundária de 14.300.000 ações preferenciais de sua titularidade.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

#### 1. Contexto Operacional--Continuação

Em 31 de dezembro de 2004, a composição acionária da Companhia é como segue:

	<b>Ordinárias</b>	<b>Preferenciais</b>	<b>Total</b>
Aeropar Participações S.A.	100,00%	40,32%	75,15%
Comporte Participações S.A.	-	4,30%	1,78%
BSSF Air Holdings LLC	-	13,06%	5,43%
Mercado	-	42,32%	17,64%
	<u>100,00%</u>	<u>100,00%</u>	<u>100,00%</u>

Em 31 de dezembro de 2004, a Companhia detém as seguintes participações acionárias:

	<b>Participação %</b>
Gol Transportes Aéreos S.A. (GOL)	100%
Gol Finance LLP (GOL UK)	100%

A controlada integral 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 e internacional, 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 2004, a sua frota era composta por 27 aeronaves, sendo 18 Boeing 737-700, 4 Boeing 737-800 e 5 Boeing 737-300. Durante o ano de 2004, a Companhia inaugurou 9 novas bases (Foz do Iguaçu (PR), Joinville (SC), Caxias do Sul (RS), Uberlândia (MG), Teresina (PI), Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), Aracaju (SE), Buenos Aires (Argentina), aumentando o número de cidades atendidas para 36 (27 em 2003) e operando em 38 aeroportos.

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

---

#### 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

---

Em maio de 2004, a controlada GOL assinou um contrato com a The Boeing Company para compra de aeronaves, fornecimento de equipamentos, treinamento, serviços e outras atividades relacionadas com o suporte à operação de aeronaves. Em 31 de dezembro de 2004 a GOL havia exercido opções e assumido obrigações relativas a pedidos firmes para compra de 17 aeronaves, conforme detalhado na nota 20. O contrato para aquisição de novas aeronaves requer que a Companhia efetue adiantamentos durante a construção das aeronaves. O Exim Bank dos Estados Unidos firmou compromisso de garantir o financiamento de longo prazo de até 85% do valor dessas aeronaves a partir da data da entrega. A parcela a ser paga com recursos próprios relativa aos adiantamentos requeridos até a data da entrega das aeronaves será paga com recursos próprios captados por meio de ofertas de ações.

Em outubro de 2004, a Companhia recebeu aprovação da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea (CERNAI) para começar a operar em uma rota internacional para Buenos Aires (Argentina), tendo iniciado as operações no dia 22 de dezembro de 2004.

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

---

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

---

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

---

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

## 2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras

As demonstrações financeiras da Companhia, bem como as demonstrações financeiras consolidadas da Companhia e suas controladas, 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 demonstrações financeiras incluem as seguintes informações suplementares que a Administração considera relevantes para o mercado:

Anexo I – Demonstração do fluxo de caixa - elaborada pelo método indireto, a partir dos registros contábeis, com base nas diretrizes do IBRACON – Instituto dos Auditores Independentes do Brasil.

Anexo II – Demonstração do valor adicionado - elaborada de acordo com as Normas Brasileiras de Contabilidade, complementadas pelas orientações e recomendações da Comissão de Valores Imobiliários – CVM.

Anexo III – Balanço Social - elaborado de acordo com as Normas Brasileiras de Contabilidade e de acordo com o modelo recomendado pelo Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas – iBase.

A Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. tem ações preferenciais negociadas sob a forma de American Depositary Shares – ADS na NYSE nos Estados Unidos da América e está sujeita às normas da Securities and Exchange Commission – SEC. Cada ADS representa 2 ações preferenciais negociadas sob o código GOL. A Companhia elabora demonstrações financeiras consolidadas de acordo com os princípios contábeis geralmente aceitos nos Estados Unidos da América – USGAAP. Visando atender às necessidades de informações dos mercados em que opera, a Companhia tem por prática divulgar suas demonstrações financeiras societárias e USGAAP simultaneamente.

A Companhia firmou Contrato de Adoção de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa Nível 2 com a Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA, passando a integrar o índice Novo Mercado Bovespa, criado para diferenciar um grupo seleto de empresas que se comprometem a adotar práticas diferenciadas de governança corporativa. As demonstrações financeiras da Companhia contemplam as exigências adicionais do Novo Mercado BOVESPA.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

## 2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras--Continuação

Visando apresentar ao mercado informações comparativas sobre o desempenho operacional, a Companhia está apresentando, a seguir, os balanços patrimoniais e as demonstrações do resultado consolidados condensados pro forma como se a reestruturação societária descrita na Nota 1 tivesse ocorrido em 1º de janeiro de 2003.

### BALANÇOS PATRIMONIAIS CONSOLIDADOS CONDENSADOS PRO FORMA

	<u>31.12.2004</u>	<u>31.12.2003</u>
<b>ATIVO</b>		
Circulante	<b>1.317.974</b>	442.347
Realizável a longo prazo	<b>93.966</b>	32.964
Permanente		
Investimentos	<b>1.260</b>	630
Imobilizado (inclui adiantamentos para aquisição de aeronaves de R\$ 43.447 em 2004)	<b>131.358</b>	67.184
Diferido	<b>605</b>	1.394
Total do permanente	<u><b>133.223</b></u>	<u>69.208</u>
Total do ativo	<u><b>1.545.163</b></u>	<u>544.519</u>
<b>PASSIVO</b>		
Circulante	<b>517.814</b>	308.325
Exigível a longo prazo	<b>23.526</b>	14.717
Patrimônio líquido		
Capital social	<b>717.832</b>	221.477
Reservas de capital	<b>29.187</b>	-
Reserva de lucro	<b>256.804</b>	-
Total do patrimônio líquido	<u><b>1.003.823</b></u>	<u>221.477</u>
Total do passivo	<u><b>1.545.163</b></u>	<u>544.519</u>

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

**11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS**

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

**2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras--Continuação**

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO CONSOLIDADA PRO FORMA	01.01.2004	01.01.2003
	a	a
	31.12.2004	31.12.2003
Receita operacional líquida	1.960.886	1.400.590
Custo dos serviços prestados	(1.137.648)	(915.099)
Lucro bruto	823.238	485.491
Despesas operacionais	(314.043)	(296.824)
Lucro antes do imposto de renda e das Participações	509.195	188.667
Imposto de renda e contribuição social	(164.534)	(56.555)
Participação dos empregados nos lucros	(27.181)	(19.068)
Lucro líquido do exercício	317.480	113.044
Quantidade de ações pro forma	187.543.243	60.283.209
Lucro por ação pro forma (R\$)	1,69	1,88

Adicionalmente, a Companhia está apresentando ao mercado, separadamente, as demonstrações financeiras consolidadas pro forma comparativas completas como se a Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. tivesse sido constituída em 1º de janeiro de 2001 e, desde aquela data, já detivesse a totalidade do capital social da sua controlada Gol Transportes Aéreos S.A.

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

---

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

#### 2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras--Continuação

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 fretamento, 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 de aplicação, acrescido das remunerações contratadas e reconhecidas proporcionalmente até a data do balanço. Os títulos e valores mobiliários classificados como disponibilidades são representados por aplicações em títulos adquiridos com o objetivo de serem negociados freqüentemente e de forma ativa, avaliados e contabilizados pelo valor de mercado mensalmente, tendo os ganhos e perdas realizados e não realizados reconhecidos no resultado.

c) Provisão para créditos de liquidação duvidosa

A provisão para créditos de liquidação duvidosa é constituída em montante suficiente para cobrir eventuais perdas na realização das contas a receber.

d) Estoques

Os estoques são compostos por materiais de consumo, peças e materiais de manutenção, incluem as importações em andamento e estão apresentados ao seu custo de aquisição, reduzido por provisões para obsolescência, quando aplicável, não superando o valor de mercado.

e) Depósitos em garantia de contratos de arrendamento

Estão atualizados até a data do balanço com base na variação cambial do dólar norte-americano.

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

---

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

---

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

---

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

## 2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras--Continuação

### f) Investimentos

Os investimentos nas controladas são avaliados pelo método da equivalência patrimonial, com base no balanço das controladas levantados na mesma data. As demonstrações financeiras da controlada Gol Finance LLP são elaboradas com base em práticas contábeis consistentes com as da Companhia e são convertidas para reais com base na taxa de câmbio em vigor na data do balanço, sendo as correspondentes variações cambiais reconhecidas no resultado da equivalência patrimonial.

### g) Imobilizado

O imobilizado é registrado pelo custo de aquisição, que inclui os encargos financeiros incorridos durante a fase de construção das aeronaves, 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.

### 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 com base na taxa de câmbio do dólar norte-americano 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.

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

---

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

## 2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras--Continuação

### k) Arrendamento mercantil

As obrigações contratuais mensais decorrentes dos contratos de arrendamento mercantil de aeronaves sem cláusula de opção de compra são apropriadas ao resultado quando incorridas.

### l) Manutenção e reparos

Os custos com manutenções corretivas e com reparos de equipamento de vôo arrendados são contabilizados ao resultado quando incorridos, e as revisões preventivas programadas têm seus custos estimados 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 dos ganhos e 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 excedente a R\$240 ao ano, e a contribuição social é constituída à alíquota de 9% sobre a base tributável.

O imposto de renda e a contribuição social diferidos são decorrentes das adições temporárias ao lucro tributável consideradas quando da apuração desses impostos.

O crédito fiscal decorrente do ágio incorporado pela Companhia está sendo amortizado de forma linear em 60 meses.

### o) Provisão para contingências

A provisão para contingências é constituída com amparo em pareceres de consultores jurídicos por montantes suficientes para cobrir perdas e riscos considerados prováveis.

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

---

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

---

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

---

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

## 2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras--Continuação

### p) Instrumentos financeiros derivativos

São avaliados com base no valor de mercado na data do balanço, sendo os ganhos e perdas oriundos desta avaliação registrados como receitas ou despesas financeiras, respectivamente.

### q) Uso de estimativas

A preparação das demonstrações financeiras de acordo com as práticas contábeis requer que a Administração faça estimativas com base em premissas que afetam os valores de ativos, passivos, receitas e despesas e divulgações apresentados nas demonstrações financeiras. Os resultados efetivos podem divergir dessas estimativas.

### r) 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 participações da controladora no capital, na reserva e no resultado acumulado das controladas.

### s) Destinação do lucro

As demonstrações financeiras da controladora refletem a proposta do Conselho de Administração para a destinação do lucro líquido do período no pressuposto de sua aprovação pela Assembléia Geral Ordinária.

### t) Lucro por ação

O lucro por ação é calculado com base no número de ações em circulação na data do balanço.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
 31 de dezembro de 2004  
 (Em milhares de reais)

### 3. Disponibilidades

	<u>Controladora</u>	<u>Consolidado</u>
<b>Caixa e bancos</b>	<b>4.302</b>	<b>7.275</b>
<b>Aplicações financeiras em moeda nacional</b>		
Fundos de investimento financeiro	-	32.482
Fundos de investimento exclusivo	-	642.531
Certificados de Depósito Bancário – CDB	-	140.233
	<b>4.302</b>	<b>815.246</b>
<b>Aplicações financeiras em moeda estrangeira</b>		
Certificados de Depósito Bancário – CDB	-	26.570
	<b>4.302</b>	<b>849.091</b>

As aplicações financeiras da Companhia em CDB apresentam remuneração média, líquida de impostos de, aproximadamente, 1,28% a.m. com base na variação do CDI e podem ser resgatadas a qualquer tempo sem prejuízo da receita reconhecida. Em 31 de dezembro de 2004, das aplicações em CDB, o valor de R\$49.600 estava vinculado às garantias de empréstimos com o Banco Santander e com o Banco do Brasil.

Os fundos de investimento apresentaram no exercício remuneração média, líquida de impostos de, aproximadamente, 0,91% a.m. Os fundos de investimento têm liquidez diária e o rendimento das quotas resgatadas em período inferior a 30 dias, contados a partir da data da aplicação, está sujeito à incidência do Imposto sobre Operações Financeiras – IOF, com base na tabela regressiva do referido imposto.

As aplicações no fundo de investimentos exclusivo têm liquidez diária. O fundo aplica em outros fundos de investimento que utilizam estratégias com derivativos como parte integrante da sua política de investimento. A composição da carteira do fundo exclusivo em 31 de dezembro de 2004 é como segue:

	<u>Consolidado</u>
Fundos de Investimento em Renda Fixa	54.607
Certificados de Depósito Bancário – CDB	156.621
Títulos Públicos (LFT, LTN e LFTO)	322.453
Debêntures Over	10.382
Tesouraria	98.613
Aplicações	642.676
Exigibilidades	(145)
	<b>642.531</b>

A administração da carteira do fundo exclusivo é realizada por gestores externos que seguem as políticas de investimento determinadas pela Companhia.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

#### 3. Disponibilidades--Continuação

Os ativos financeiros integrantes da carteira dos fundos estão registrados, conforme o caso, no Sistema Especial de Liquidação e de Custódia – SELIC ou na Bolsa de Mercadorias & Futuros – BM&F.

#### 4. Contas a Receber

	<u>Consolidado</u>
Administradoras de cartões de crédito	348.306
Correntistas – cargas e passagens	4.573
Agências de turismo	33.013
Outras	4.025
	<u>389.917</u>

Em 31 de dezembro de 2004, R\$ 50.700 do saldo de contas a receber de administradoras de cartões de crédito estavam vinculados à garantia de limite de crédito com o Banco Bradesco.

Durante o período de 12 de março a 31 de dezembro de 2004, as baixas contra a provisão para devedores duvidosos totalizaram R\$189.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

#### 5. Despesas Antecipadas

	<u>Controladora</u>	<u>Consolidado</u>
Gastos com captação de recursos para compra de aeronaves	27.401	34.238
Prêmios de seguros	-	24.208
Arrendamento de motores e aeronaves	-	9.885
Outros	-	60
	<u>27.401</u>	<u>68.391</u>
Curto prazo	(5.924)	(41.593)
Longo prazo	<u>21.477</u>	<u>26.798</u>

A Companhia realizou uma oferta primária de ações com objetivo de captar recursos para financiar suas obrigações futuras decorrentes do contrato com a Boeing para aquisição de novas aeronaves. Os gastos com a captação dos recursos destinados à esta etapa da sua expansão são alocados ao resultado com base no prazo médio de construção e entrega das novas aeronaves, considerando sua vinculação com os resultados futuros e o adequado confronto entre receitas e custos.

Os valores classificados como arrendamento de motores e aeronaves representam o custo de arrendamentos mercantis pagos antecipadamente e apropriados *pro rata*-dia ao resultado.

#### 6. Depósitos em Garantia

	<u>Consolidado</u>
Depósitos em garantia de arrendamentos	22.872
Depósitos para pagamento de revisões programadas de aeronaves	7.978
Outros depósitos em garantia	2.709
	<u>33.559</u>

Os depósitos em garantia de arrendamentos são denominados em dólares norte-americanos e são constituídos por depósitos efetuados principalmente 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 não estão sujeitos a juros e são reembolsáveis ao final 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.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

#### 7. Impostos Diferidos e a Compensar, Curto e Longo Prazo

	<u>Consolidado</u>
<b>Impostos a compensar</b>	
Créditos de PIS e Cofins	3.250
Antecipações de IRPJ e CSSL	4.400
Crédito de IRRF sobre aplicações financeiras	2.561
Outros	446
	<u>10.657</u>
<b>Impostos diferidos</b>	
Créditos fiscais resultantes de incorporação	25.296
Diferenças temporárias	5.369
	<u>30.665</u>
Curto prazo	<u>(16.494)</u>
Longo prazo	<u>24.828</u>

A Gol Transportes Aéreos S.A. sucedeu a BSSF II Holdings Ltda. no direito de amortizar, para fins fiscais, o ágio decorrente da expectativa de lucros futuros, cuja amortização resulta em um benefício fiscal correspondente a 34% do valor do ágio que se encontra refletido nas demonstrações financeiras como impostos diferidos em contrapartida à reserva especial de ágio no patrimônio líquido, no valor de R\$29.187.

A Companhia iniciou a amortização do ágio decorrente de incorporação em maio de 2004, adotando a amortização linear no prazo de 60 meses, que é compatível com a expectativa de realização. O ágio amortizado no período de 12 de março a 31 de dezembro de 2004, para fins fiscais, foi de R\$11.446 gerando benefício fiscal no valor de R\$3.891, que será capitalizado em benefício dos acionistas.

As projeções de resultados da controlada GOL, derivadas do seu plano de negócios, devidamente aprovados pelos órgãos de sua Administração, demonstram que o saldo do ágio a amortizar gera economia fiscal e que o crédito é realizável à razão de R\$ 5.837 para cada um dos exercícios de 2005 a 2008 e o saldo remanescente de R\$ 1.948 realizado no exercício de 2009.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

## 8. Investimentos em Controladas

### (a) Informações relevantes sobre as controladas:

Controladas	Quantidade total de ações possuídas	Participação em %	Capital social – R\$	Patrimônio líquido – R\$	Lucro líquido das controladas – R\$
Gol Transportes Aéreos S.A.	60.283.201	100	135.700	496.863	260.427
Gol Finance LLP	Não possui	100	70.928	69.353	(1.575)

### (b) Movimentação dos investimentos:

	Gol Transportes Aéreos S.A	Gol Finance LLP	Total dos investimentos
Ações recebidas por integralização de capital	312.675	-	312.675
Investimento em controlada no exterior	-	54.570	54.570
Aumento de capital em controlada no exterior	-	16.358	16.358
Resultado de equivalência patrimonial	260.427	(1.575)	258.852
Dividendos propostos	(76.239)	-	(76.239)
Saldo em 31 de dezembro de 2004	496.863	69.353	566.216

Os dividendos propostos pela controlada GOL foram calculados sobre o lucro base para dividendos apurado nos 12 meses do exercício de 2004. Os dividendos propostos estão sujeitos à aprovação da Assembléia Geral Ordinária a ser realizada em 11 de abril de 2005 e serão pagos 7 dias úteis após sua aprovação.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
 31 de dezembro de 2004  
 (Em milhares de reais)

## 9. Imobilizado

	Taxa de depreciação	Custo	Depreciação acumulada	Valor Líquido
<b>Equipamentos de voo</b>				
Peças de conjuntos de reposição	20%	101.457	(37.740)	63.717
Equipamentos de aeronaves	20%	1.088	(105)	983
Equipamentos de segurança	20%	46	(4)	42
Ferramentas	10%	767	(114)	653
		103.358	(37.963)	65.395
<b>Imobilizado de uso</b>				
Direitos de uso de <i>software</i>	20%	14.422	(2.815)	11.607
Veículos	20%	1.431	(482)	949
Máquinas e equipamentos	10%	1.840	(246)	1.594
Móveis e utensílios	10%	3.514	(544)	2.970
Computadores e periféricos	20%	4.213	(1.694)	2.519
Equipamentos de comunicação	10%	655	(125)	530
Instalações	10%	459	(74)	385
Marcas e patentes	-	35	-	35
Benfeitorias em propriedades de terceiros	4%	550	(42)	508
Obras em andamento	-	1.419	-	1.419
		28.538	(6.022)	22.516
		131.896	(43.985)	87.911
<b>Adiantamentos para aquisição de aeronaves</b>				
	-	43.447	-	43.447
		175.343	(43.985)	131.358

Os adiantamentos para aquisição de aeronaves referem-se aos pré-pagamentos efetuados com base nos contratos assinados com a Boeing Company para a compra de 17 aeronaves 737-800 Next Generation, conforme detalhado na Nota 20.

## 10. Fornecedores

A GOL mantém contrato de mútuo com a Petrobrás – Petrobrás Distribuidora S.A. referente ao fornecimento de combustível, com vencimento em 30 de abril de 2006, cujo saldo remanescente em 31 de dezembro de 2004 é de R\$9.238, contabilizado pelo preço de compra histórico e atualizado pelo IPCA.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
 31 de dezembro de 2004  
 (Em milhares de reais)

#### 11. Empréstimos e Financiamentos

Contrato	Taxas	Garantias	Limite	30.12.2004
Banco Safra	108,5 % do CDI	Nota Promissória	100.000	91.507
Banco Santander	109 % do CDI	Penhor de CDB	40.000	20.746
Unibanco	CDI + 0,0673 a.m.	Garantia <i>clean</i>	20.000	1.019
Banco do Brasil	108 % do CDI	Nota Promissória	5.000	-
Banco do Brasil	105 % do CDI	Penhor de CDB	9.600	5.077
Banco Bradesco	104% do CDI	Contas a receber da Visa	50.700	-
				<u>118.349</u>

Em 31 de dezembro de 2004, a Companhia mantinha seis contas com limite de crédito, sendo a conta com o Banco Bradesco garantida por contas a receber de administradoras de cartões de crédito com um limite total de R\$ 50.700. As contas com o Banco do Brasil e Safra são garantidas somente por notas promissórias, permitindo empréstimos de até R\$ 105.000 e a conta com o Banco Santander e Banco do Brasil são garantidas por penhor de CDB com limite de R\$ 49.600.

#### 12. Arrendamentos Mercantis a Pagar

	Consolidado
Parcelas de arrendamentos mercantis a pagar	5.648
Parcelas de arrendamentos mercantis renegociadas	8.396
	14.044
Circulante	(10.107)
Exigível a longo prazo	<u>3.937</u>

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 para pagamento em parcelas mensais até 2008, indexadas ao dólar norte-americano.

As obrigações futuras decorrentes da contratação de operações de arrendamento na modalidade operacional estão detalhadas na Nota 20.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 13. Provisão para Contingências

	<u>Consolidado</u>
Provisão para contingências trabalhistas	289
Provisão para contingências cíveis	1.281
Provisão para contingências tributárias	8.781
	<u>10.351</u>

A provisão para contingências trabalhistas corresponde a perdas estimadas com base em análise individual de, aproximadamente, 44 processos de reclamações trabalhistas, principalmente relacionados a horas extras.

A provisão para contingências cíveis corresponde a perdas estimadas relativas a, aproximadamente, 757 processos por perdas e danos, principalmente relacionados com atrasos de vôos e extravio de bagagens.

A provisão para contingências tributárias refere-se, principalmente, à contestação, pela GOL, da cobrança de PIS e COFINS sobre a variação cambial de receitas financeiras.

A Companhia está discutindo judicialmente a incidência de ICMS nas importações de aeronaves e motores arrendados. A Companhia obteve liminar suspendendo a exigibilidade do tributo nas aeronaves e motores arrendados sob a modalidade de arrendamento 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 arrendamento operacional e, desta forma, a Companhia não recolheu e não provisionou este ICMS.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

#### 14. Transações com Partes Relacionadas

A Gol Transportes Aéreos S.A. mantém acordos operacionais com empresas ligadas, efetuados em condições, preços e prazos de mercado. As principais transações e saldos, bem como os valores que influenciaram o resultado, estão detalhados a seguir:

	Natureza das transações	Consolidado	
		Saldos a receber (pagar)	Receitas (Despesas)
<b>Fornecedores</b>			
Serviços Gráficos Ltda.	Serviço prestado	(15)	(172)
Breda Transportes e Serviços S.A.	Serviço prestado	(28)	(772)
Expresso União Ltda.	Serviço prestado	-	(195)
<b>Contas a receber</b>			
Viação Piracicabana Ltda.	Serviço prestado	-	6
Breda Transportes e Serviços S.A.	Serviço prestado	-	19
Área Administração e Participações S.A.	Serviço prestado	-	9
<b>Aluguel do imóvel sede</b>			
Área Administração e Participações S.A.	Aluguel	(26)	(262)

A GOL mantém contrato com as empresas Breda Transportes e Serviços S.A. e Expresso União Ltda. controladas pela Áurea Administração e 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 períodos de 12 de março a 31 de dezembro de 2004 foi R\$ 772 e R\$ 195 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.

Em 29 de junho de 2004, a Companhia efetuou adiantamento para aumento de capital para a controlada GOL no valor de R\$407.209, sendo que, deste valor, R\$16.421 foram transformados em mútuo e devolvidos durante o período findo em 31 de dezembro de 2004. O saldo remanescente de R\$390.788 será capitalizado em 2005.

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

---

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

## 15. Patrimônio Líquido

### a) Capital social

- i. Em 31 de dezembro de 2004, o capital social está representado por 109.448.497 ações ordinárias e 78.094.746 ações preferenciais.
- ii. O capital social autorizado em 31 de dezembro 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.
- iii. O valor de mercado das ações da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A., de acordo com a última cotação média das ações negociadas na Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA, correspondia em 31 de dezembro de 2004 a R\$28,70. O valor patrimonial por ação em 31 de dezembro de 2004 é R\$5,35.
- iv. 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 foi efetuado sem alteração do capital social e as novas ações criadas em função do desdobramento foram creditadas aos acionistas na proporção das ações inscritas nos registros de ações. Adicionalmente, foi aprovada a alteração das características das ações ordinárias, as quais passaram 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.

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

---

06.164.253/0001-87

---

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

---

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

---

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

## 15. Patrimônio Líquido--Continuação

### a) Capital social--Continuação

- v. 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.
- vi. 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 de ações preferenciais, todas nominativas e sem valor nominal, das quais 18.750.000 foram emitidas até 31 de dezembro de 2004.
- vii. As ações preferenciais não têm 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.

De acordo com o Contrato de Adesão assinado com a Bovespa, a Companhia tem um prazo de três anos, a partir de 24 junho de 2004, para cumprir o requisito de que ações de emissão da Companhia, representando 25% do seu capital total, estejam em circulação no mercado. Em 31 de dezembro de 2004 este percentual é de 17,64%.

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

---

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

---

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

---

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

#### 15. Patrimônio Líquido--Continuação

##### b) Reservas de capital

###### i. Reserva especial de ágio de controlada

A controlada Gol Transportes Aéreos S.A. constituiu reserva especial de ágio, no valor de R\$29.187, correspondente ao 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 beneficia indistintamente todos os acionistas da Companhia nas datas da sua realização. No exercício findo em 31 de dezembro de 2004 o benefício fiscal realizado foi de R\$3.891.

###### ii. Ágio na conferência de ações

A reserva de ágio foi apurada na conferência das ações em decorrência da mais valia do acervo líquido recebido em relação ao valor aportado como aumento de capital e beneficia indistintamente todos os acionistas.

##### c) Reservas de lucros

###### i. Legal

É constituída mediante a apropriação de 5% do lucro líquido do exercício social, em conformidade com o artigo 193 da Lei nº 6.404/76.

###### ii. Reinvestimentos

A parcela do lucro líquido do período remanescente após a constituição da reserva legal e da apropriação dos dividendos, no valor de R\$ 182.020, foi destinada para reinvestimento conforme previsto no orçamento de capital aprovado pelo Conselho de Administração, em conformidade com o artigo 196 da Lei nº 6.404/76 (complementada pela Lei 10.303/2001).

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

#### 15. Patrimônio Líquido--Continuação

##### c) Reservas de lucros--Continuação

##### ii. Reinvestimentos--Continuação

A reserva para reinvestimento destina-se a atender aos investimentos previstos no orçamento de capital do exercício de 2005, e depende de deliberação em Assembléia Geral Ordinária de Acionistas a ser realizada em 11 de abril de 2005.

##### d) Dividendos

De acordo com o Estatuto Social da Companhia, é garantido aos acionistas dividendo mínimo obrigatório de 25% do lucro do exercício ajustado nos termos do artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações.

A proposta de dividendos relativa ao período findo em 31 de dezembro de 2004, que está sendo encaminhada pela Administração da Companhia à aprovação dos acionistas na Assembléia Geral Ordinária a ser realizada em 11 de abril de 2005, no montante de R\$60.676, atende aos direitos garantidos, estatutariamente, distribuindo indistintamente as ações ordinárias e preferenciais. O lucro base para fins de determinação do dividendo e os dividendos propostos foram calculados como segue:

Lucro líquido do período (controladora)	255.469
Constituição de reserva legal	(12.773)
Lucro base para determinação do dividendo	<u>242.696</u>
Dividendo proposto, equivalente a 25 % do lucro base	<u>60.676</u>
Dividendo por ação	<u>R\$0,32</u>

Os dividendos propostos serão pagos 7 dias úteis após a aprovação das demonstrações financeiras pela Assembléia Geral Ordinária.

O lucro base para determinação dos dividendos propostos pela Companhia decorre do resultado da equivalência patrimonial na controlada GOL a partir de 1º de março de 2004, data base da reestruturação societária efetivada mediante conferência das ações da controlada GOL.

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

---

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

---

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

---

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

#### 16. Benefícios aos Empregados

Em Assembléia Geral Extraordinária 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 da Companhia. 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, sendo que 50% tornaram-se exercíveis a partir de 25 de outubro de 2004, sendo as 50% restantes exercíveis trimestralmente em base *pro rata* até o segundo trimestre de 2006. Após se tornar exercível, o titular de cada opção poderá exercê-la durante um período de 24 meses. Caso a Companhia tivesse contabilizado o efeito dessa remuneração como despesa, o resultado operacional do período findo em 31 de dezembro de 2004 seria menor em, aproximadamente, R\$ 10.000, considerando o valor de mercado das ações calculado com base no modelo de precificação de opções *Black and Scholes*.

Em conformidade com o Estatuto Social da Companhia, em 09 de dezembro de 2004, a Assembléia Geral Extraordinária deliberou e aprovou um Plano de Opção de Compra de Ações. O Plano de Opção de Compra de Ações é administrado pelo Comitê de Remuneração sujeito à ratificação do Conselho de Administração e às diretrizes fixadas em Assembléia Geral dos acionistas da Companhia. O Plano de Opção de Compra de Ações estabelece as condições para a outorga de opções de compra de ações da Companhia, em número que não exceda, a qualquer tempo, 5% das ações representativas do capital social da Companhia. O Plano de Opção de Compra de Ações estabelece que o preço de exercício das opções outorgadas será igual ao preço médio das ações registrado nos 60 pregões anteriores à data da outorga, corrigido com base no IGP-M até a data do efetivo pagamento e que 1/5 do total de ações outorgadas a um participante em um ano calendário ficarão disponíveis para o exercício em cada aniversário da outorga das opções e poderão ser exercidas até o 10º aniversário da respectiva data de outorga.

A Companhia não é instituidora ou patrocinadora de qualquer tipo de plano de pensão.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

#### 16. Benefícios aos Empregados--Continuação

A Controlada GOL e todos os seus empregados firmaram acordo implementando o programa de participação nos resultados do exercício de 2004 e estabelecendo as metas projetadas que, se efetivamente alcançadas, resultam na partilha dos resultados com base nas condições previamente pactuadas. A participação dos empregados nos lucros está também prevista no Estatuto Social da Companhia e da sua controlada e a condição essencial, fundamental e indispensável é a existência de lucro nos patamares explicitados e definidos no acordo. Considerando o atingimento das metas estabelecidas, a Companhia registrou as obrigações relativas às participações dos empregados nos lucros que correspondem a 8% do lucro da controlada antes do imposto de renda e da contribuição social.

#### 17. Custos dos Serviços Prestados, Despesas Comerciais e Administrativas

	Consolidado				Total
	Custos dos serviços prestados	Despesas comerciais	Despesas administrativas	Remuneração dos administradores	
Com pessoal	124.345	-	21.660	2.023	148.028
Combustíveis e lubrificantes	407.003	-	-	-	407.003
Arrendamento de aeronaves	163.771	-	-	-	163.771
Arrendamento suplementar	87.201	-	-	-	87.201
Seguro de aeronaves	21.667	-	-	-	21.667
Material de manutenção e reparo	37.822	-	-	-	37.822
Prestação de serviços	47.667	-	19.343	-	67.010
Comerciais e publicidade	-	226.831	-	-	226.831
Tarifas de pouso e decolagem	48.494	-	-	-	48.494
Depreciação	15.967	-	2.290	-	18.257
Amortização	4.644	-	-	-	4.644
Outras despesas	36.640	6.312	2.798	-	45.750
	995.221	233.143	46.091	2.023	1.276.478

As despesas com pessoal incluem a participação dos empregados no lucro no valor de R\$27.181.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
 31 de dezembro de 2004  
 (Em milhares de reais)

## 18. Resultado Financeiro Líquido

	<u>Consolidado</u>
<b>Receitas financeiras:</b>	
Juros e ganhos em aplicações financeiras	48.970
Variações cambiais ativas	7.499
Ganhos com instrumentos financeiros	5.888
Juros capitalizados	3.216
Variações montárias ativas	464
Outros	65
	<u>66.102</u>
<b>Despesas financeiras:</b>	
Juros sobre empréstimos	(12.930)
Variações cambiais passivas	(13.600)
Perdas com fundos de investimentos	(10.660)
Perdas com instrumentos financeiros	(5.131)
CPMF	(5.032)
Variações monetárias passivas	(1.464)
Outros	(7.943)
	<u>(56.760)</u>
<b>Resultado financeiro líquido</b>	<u>9.342</u>

## 19. Imposto de Renda e Contribuição Social

A conciliação da despesa de imposto de renda e contribuição social, despesa fiscal calculada pela aplicação das alíquotas fiscais estatutárias combinadas e os valores refletidos no resultado, está demonstrada a seguir:

	<u>Consolidado</u>
<u>Descrição</u>	<u>Imposto de renda e contribuição social</u>
Lucro após participação dos empregados e antes do imposto de renda e da contribuição social	387.219
Alíquota fiscal combinada	34%
Imposto de renda e contribuição social pela alíquota fiscal combinada	131.654
Adições permanentes	
Despesas indedutíveis (multas, brindes) e outras	2.184
Exclusões permanentes	
Incentivos fiscais	(2.088)
Imposto de renda e contribuição social debitados ao resultado	<u>131.750</u>
Alíquota efetiva	34%
Imposto de renda e contribuição social corrente	132.680
Imposto de renda e contribuição social diferido	(930)
	<u>131.750</u>

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

## 20. Compromissos

A controlada GOL tem obrigações futuras decorrentes da contratação de operações de arrendamento mercantil, sob a modalidade de “arrendamento operacional”, relativa a 18 aeronaves Boeing 737-700, 4 aeronaves Boeing 737-800 e 5 aeronaves Boeing 737-300. 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 período de 12 de março a 31 de dezembro de 2004, o custo dos contratos de arrendamento, reconhecido no resultado na rubrica “Custos dos serviços prestados”, totalizou R\$163.771 relativos ao arrendamento de aeronaves e motores e R\$87.201 relativos a arrendamento suplementar para manutenção.

Em 31 de dezembro de 2004, a Companhia tinha em aberto cartas de créditos no valor de R\$ 17.126 para garantir pagamentos dos contratos de arrendamento. Cerca de R\$ 5.379 de contas a receber e de administradoras de cartão de crédito foram dados em caução dessas cartas de crédito.

Os pagamentos futuros de arrendamentos com base nos contratos de arrendamento operacional são denominados em dólares norte-americanos e têm a seguinte composição por ano, considerando as 27 aeronaves:

	<b>Aeronaves</b>	<b>Motores</b>	<b>Total</b>
	<b>R\$</b>	<b>R\$</b>	<b>R\$</b>
2005	188.998	11.755	<b>200.753</b>
2006	187.161	10.485	<b>197.646</b>
2007	174.616	9.214	<b>183.830</b>
2008	99.425	8.654	<b>108.079</b>
2009	57.330	5.171	<b>62.501</b>
Após 2009	3.942	2.553	<b>6.495</b>
Total	711.472	47.832	<b>759.304</b>

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

#### 20. Compromissos--Continuação

A Companhia mantém contrato para o uso do sistema de vendas Open Skies que expira em 2014, e que poderá ser rescindido pela contratante mediante aviso prévio de 180 dias. Os pagamentos futuros desse contrato dependem do número de passageiros transportados e o valor mínimo mensal é de R\$332, correspondente a US\$125 convertidos pela taxa de câmbio em 31 de dezembro de 2004. Em 2004 os pagamentos para a Open Skies totalizaram R\$ 12.954.

Em 17 maio de 2004, a Companhia assinou um contrato com a Boeing Company firmando pedido de compra de 17 aeronaves 737-800 *Next Generation*, juntamente com opções de compra de mais 28 aeronaves 737-800 *Next Generation*.

Os pedidos firmes de compra de aeronaves no valor aproximado de R\$ 2.997.000 com base no preço de lista das aeronaves (correspondente a aproximadamente US\$1.129 milhão de dólares com base na taxa de câmbio em 31 de dezembro de 2004), têm entregas previstas para ocorrer entre 2006 e 2010. As opções de compra são exercíveis para entregas no período entre 2005 e 2010. A Companhia vem efetuando os pagamentos iniciais relativos à aquisição dessas aeronaves, utilizando recursos próprios provenientes da oferta primária de ações e de empréstimos contratados por meio de linhas de crédito de curto prazo e financiamento da Boeing Company.

Os pagamentos futuros referentes aos pedidos firmes e opções para compra de 43 aeronaves, determinados com base no preço de lista das aeronaves, denominado em dólares norte-americanos e convertido para reais com base na taxa de câmbio em 31 de dezembro de 2004, têm a seguinte composição por ano:

	Compromissos futuros de aquisição de aeronaves	
	R\$	US\$
2005	83.598	31.494
2006	511.110	192.552
2007	2.609.857	983.219
2008	2.176.791	820.069
2009	1.625.788	612.488
Total	7.007.144	2.639.822

As obrigações por compra de aeronaves serão financiadas em até 85% por financiamentos de longo prazo garantido pelo Exim Bank dos Estados Unidos.

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

---

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

## 21. Instrumentos Financeiros Derivativos

A Companhia está exposta a riscos de mercado decorrentes de suas operações. Tais riscos envolvem principalmente os efeitos de mudanças de preço e de disponibilidade de combustível, risco de taxa de câmbio, visto que suas receitas são geradas em reais e a Companhia tem obrigações significativas denominadas em dólares norte-americanos, riscos de crédito e riscos de taxas de juros. A Companhia mantém uma política formal de gerenciamento de riscos sob a gestão de seus diretores e seu Conselho de Administração.

A administração desses riscos é efetuada por meio de políticas de controle, estabelecendo limites, bem como outras técnicas de acompanhamento, principalmente modelos matemáticos adotados para monitoramento contínuo das exposições.

### (a) Risco de preço e disponibilidade de combustíveis

Para gerenciar esses riscos, a GOL utiliza *contratos futuros e de opções de commodities*. Os preços do petróleo bruto são substancialmente relacionados ao combustível, o que torna os derivativos do petróleo bruto eficazes 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 2004, a GOL apresentava contratos de *swap de commodities* em aberto para 120.000 barris de petróleo, no valor nominal de R\$13.583.

O valor de mercado dos instrumentos financeiros derivativos é calculado com base em práticas usuais de mercado, usando os valores de fechamento no período considerado das cotações subjacentes relevantes. Os contratos de opções são calculados utilizando a fórmula de Black & Scholes, considerando os parâmetros informados por reconhecidos provedores de informações de mercado.

A compra de combustível é efetuada substancialmente de um único fornecedor, que é responsável pelo fornecimento de 95% do consumo anual de combustível.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

**11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS**

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

**21. Instrumentos Financeiros Derivativos--Continuação**

**(b) Risco de taxa de câmbio**

Em 31 de dezembro de 2004, os principais ativos e passivos denominados em moeda estrangeira estão relacionados a operações de arrendamento mercantil de aeronaves. As parcelas referentes a contratos de arrendamento mercantil renegociados estão registradas no passivo circulante e exigível a longo prazo, respectivamente, pelos valores de R\$1.710 e R\$3.937, indexadas ao dólar norte-americano.

A exposição cambial da Companhia em 31 de dezembro é demonstrada a seguir:

	<u>Consolidado</u>
<b>Ativo</b>	
Caixa e Bancos e aplicações financeiras	(27.020)
Depósitos em garantias de contratos de arrendamentos	(33.559)
Despesas antecipadas de arrendamentos	(9.885)
Adiantamentos a fornecedores	(5.984)
Total de obrigações em dólar norte-americano	(76.448)
<b>Passivo</b>	
Fornecedores estrangeiros	8.218
Arrendamentos mercantis a pagar	14.044
Operações com <i>hedge</i>	2.600
Prêmios de seguro a pagar	24.060
	48.922
Exposição cambial em R\$	(27.526)
Exposição cambial total em US\$	(10.369)
<b>Obrigações não registradas no balanço</b>	
Contratos de arrendamento operacional	759.304
Obrigações decorrentes de pedidos firmes para compra de aeronaves	2.997.000
Total da exposição cambial R\$	3.728.778
Total da exposição cambial US\$	1.404.754

A exposição cambial total é administrada por contratos futuros de dólar da BM&F. Em 31 de dezembro a Companhia tinha contratos em aberto no valor de R\$ 37.267. Os ajustes a valor de mercado geraram ganhos, não realizados, de R\$ 12.723, contabilizados em receitas financeiras.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

#### 21. Instrumentos Financeiros Derivativos--Continuação

##### (c) Risco de crédito

Os instrumentos financeiros que sujeitam a Companhia a risco de crédito são representados, principalmente, pelas disponibilidades, aplicações financeiras, contas a receber e contratos de derivativos. A controlada GOL mantém suas disponibilidades depositadas e aplicações financeiras junto a instituições financeiras sólidas e não há concentração junto a uma instituição financeira em particular. 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 dessas contas a receber é a curto prazo e, em sua maioria, são liquidadas em 30 dias.

Substancialmente, os valores de mercado dos demais instrumentos financeiros não divergem dos correspondentes valores contábeis.

#### 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 dezembro de 2004, a cobertura de seguros, por natureza, considerando-se a frota de aeronaves da GOL e em relação aos valores máximos indenizáveis, é como segue:

<u>Modalidade Aeronáutico</u>	<u>RS</u>	<u>US\$</u>
Garantia – Casco	1.923.829	724.770
Responsabilidade Civil por ocorrência/aeronave	1.592.640	600.000
Garantia – Casco/Guerra	1.923.829	724.770
Estoques	106.176	40.000

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.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

#### 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 EBITDAR 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 do 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 da Sociedade por Ações. A tabela a seguir representa o cálculo efetuado para determinar o EBITDA e o EBITDAR nos períodos especificados:

	<u>Consolidado</u>
<b>Lucro líquido do período</b>	<b>255.469</b>
Imposto de renda e contribuição social	131.750
Despesas (receitas) financeiras, líquidas	(9.342)
Depreciação e amortização	22.901
<b>EBITDA</b>	<b>400.778</b>
Custos com arrendamento mercantil de aeronaves	163.771
Custos com arrendamento suplementar	87.201
<b>EBITDAR</b>	<b>651.750</b>

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

## 11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

### GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

#### 24. Informações Financeiras Trimestrais (Não auditadas)

Os resultados trimestrais do período de 12 de março a 31 de dezembro de 2004 estão sumariados como segue (em milhares, exceto pelo valor da ação).

	Primeiro trimestre	Segundo trimestre	Terceiro trimestre	Quarto trimestre
Receita operacional líquida	126.561	385.526	517.233	625.035
Lucro operacional	8.275	75.864	133.901	196.360
Lucro líquido do período	5.931	49.135	86.417	113.986
Lucro por ação (R\$)	0,03	0,26	0,46	0,61

#### 25. Eventos Subseqüentes

Em janeiro de 2005 a Companhia assinou novos contratos de arrendamento operacional para mais quatro aeronaves Boeing, sendo duas 737-800 Next Generation e duas 737-700, cuja expectativa da Administração é de que sejam entregues durante o primeiro e o segundo trimestres de 2005.

Em 19 de janeiro de 2005, o Comitê de Remuneração, no âmbito de suas funções e em conformidade com o Plano de Opção de Compra de Ações da Companhia, aprovou a outorga de 75.854 opções de compra de ações preferenciais da Companhia ao preço de R\$33,06 por ação.

Em 27 de janeiro e em 22 de fevereiro de 2005 a Companhia confirmou o exercício definitivo de nove opções de compra, sendo 2 opções de aeronaves 737-700 e 7 opções de aeronaves 737-800 Next Generation. A transação faz parte do acordo firmado em maio de 2004, quando a GOL anunciou a aquisição de até 43 aeronaves 737-800 Next Generation. Com a confirmação do exercício dessas opções de compra, a Companhia aumenta os pedidos firmes junto a Boeing para 26 aeronaves, que deverão ser entregues entre 2006 e 2010.

Em 3 de fevereiro de 2005, a Companhia anunciou o aumento de seu contrato para aquisição de aeronaves 737-800 Next Generation com a Boeing em mais 20 opções de compra. Com as novas opções, a Companhia aumenta o contrato para 63 aeronaves. As entregas deverão ocorrer entre 2006 e 2010.

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

**11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS**

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
 31 de dezembro de 2004  
 (Em milhares de reais)

**ANEXO I – DEMONSTRAÇÕES DO FLUXO DE CAIXA**

	<b>Controladora</b>	<b>Consolidado</b>
Lucro do período	255.469	255.469
<b>Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais:</b>		
Depreciação	-	22.901
Provisão para devedores duvidosos	-	3.547
Impostos diferidos	-	(930)
Variações nos ativos e passivos operacionais:	-	-
Contas a receber	-	(389.917)
Estoques	-	(21.038)
Despesas antecipadas, tributos a recuperar e outros créditos e valores	(27.401)	(120.952)
Créditos com ligadas	-	-
Fornecedores	-	45.674
Arrendamentos mercantis a pagar	-	14.044
Transportes a executar	-	159.891
Impostos a pagar	52	40.912
Seguros a pagar	-	24.060
Obrigações trabalhistas	-	51.041
Provisão para contingências	-	10.351
Outras obrigações	61.071	77.018
<b>Caixa líquido gerado nas atividades operacionais</b>	<b>289.191</b>	<b>172.071</b>
Investimentos	(642.455)	(1.260)
Depósitos em garantia de contratos de arrendamento	-	(33.559)
Aquisição de imobilizado, incluindo adiantamentos para aquisição de aeronaves de R\$43.447 no consolidado	-	(154.864)
<b>Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos</b>	<b>(642.455)</b>	<b>(189.683)</b>
<b>Atividades de financiamentos:</b>		
Empréstimos	-	118.349
Reserva especial de ágio	89.556	89.556
Aumento de capital - constituição da Companhia	223.119	223.119
Aumento de capital - oferta pública de ações	496.355	496.355
Dividendos a pagar	(60.676)	(60.676)
Obrigações com empresas ligadas	(390.788)	-
<b>Caixa líquido gerado nas atividades de financiamento</b>	<b>357.566</b>	<b>866.703</b>
Acréscimo líquido de caixa	4.302	849.091
Disponibilidades no início do exercício	-	-
Disponibilidades no final do exercício	<b>4.302</b>	<b>849.091</b>
<b>Transações que não afetam o caixa</b>		
Reserva especial de ágio	-	29.187
Juros pagos durante o ano	-	12.776
Imposto de renda e contribuição social pagos durante o ano	-	162.663

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

**11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS**

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

**ANEXO II – DEMONSTRAÇÃO DO VALOR ADICIONADO**

	<u>Controladora Consolidado</u>	
RECEITAS		
Transporte de passageiros, cargas e outras	-	1.728.942
Provisão para devedores duvidosos	-	(3.547)
INSUMOS ADQUIRIDOS DE TERCEIROS (inclui ICMS e IPI)		
Materiais, energia, serviços de terceiros e outros	-	(557.585)
Seguros de aeronaves	-	(21.667)
Comerciais e publicidade	-	(223.284)
<b>VALOR ADICIONADO BRUTO</b>	-	<b>922.859</b>
RETENÇÕES		
Depreciação e amortização	-	(22.901)
VALOR ADICIONADO LÍQUIDO PRODUZIDO PELA COMPANHIA	-	899.958
Resultados de participação societárias	258.969	-
Receitas financeiras	-	51.320
<b>VALOR ADICIONADO TOTAL A DISTRIBUIR</b>	<b>258.969</b>	<b>951.278</b>
Empregados	-	(148.028)
Governo	(3.500)	(254.831)
Financiadores	-	(41.978)
Lectores	-	(250.972)
Acionistas	(60.676)	(60.676)
Reinvestido	(194.793)	(194.793)
<b>VALOR ADICIONADO TOTAL DISTRIBUÍDO</b>	<b>(258.969)</b>	<b>(951.278)</b>

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

**11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS**

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
 31 de dezembro de 2004  
 (Em milhares de reais)

**ANEXO III – BALANÇO SOCIAL**

	Controladora	Consolidado
1) Base de Cálculo		
Receita líquida (RL)	-	1.654.355
Resultado operacional (RO)	-	414.400
Folha de pagamento bruta (FPB)	-	78.140

	Controladora			Consolidado		
	Valor (R\$)	% sobre FPB	% sobre RL	Valor (R\$)	% sobre FPB	% sobre RL
2) Indicadores Sociais Internos						
Alimentação	-	-	-	5.758	7,37	0,35
Transporte de Funcionários				2.813	3,60	0,17
Segurança e Medicina do Trabalho				189	0,24	0,01
Encargos sociais compulsórios	-	-	-	28.114	35,98	1,70
Capacitação e desenvolvimento profissional	-	-	-	5.394	6,90	0,33
Participação nos lucros ou resultados	-	-	-	27.181	34,79	1,64
Total - Indicadores Sociais Internos	-	-	-	69.449	88,88	4,20

	Controladora			Consolidado		
	Valor (R\$)	% Sobre FPB	% Sobre RL	Valor (R\$)	% Sobre FPB	% Sobre RL
3) Indicadores Sociais Externos						
Cultura	-	-	-	1.730	2,21	0,10
Tributos (excluídos encargos sociais)	-	-	-	<u>215.929</u>	<u>276,34</u>	<u>13,05</u>
Total - Indicadores Sociais Externos	-	-	-	217.659	278,55	13,16

4) Indicadores do Corpo Funcional (não auditados)	
Número de empregados ao final do período	3.307
Número de admissões durante o período	1.152
Número de empregados acima de 45 anos	324
Número de mulheres que trabalham na Companhia	1.391
Percentual de mulheres que ocupam cargos de chefia	41,63
Número de negros que trabalham na Companhia	37
Percentual de cargos de chefia ocupados por negros	-

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

**11.01 - NOTAS EXPLICATIVAS**

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

**ANEXO III – BALANÇO SOCIAL--Continuação**

5) Indicadores Relevantes quanto ao Exercício da Cidadania Empresarial (não auditados)

Numero total de acidentes de trabalho 24

Os projetos sociais e ambientais desenvolvidos pela Companhia foram definidos:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	pela direção	direção e gerências	todos os empregados

Os padrões de segurança e salubridade no ambiente de trabalho foram definidos:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	pela direção	direção e gerências	todos os empregados

A participação nos lucros ou resultados contempla:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	pela direção	direção e gerências	todos os empregados

Na seleção dos fornecedores, os mesmos padrões éticos e de responsabilidade social e ambiental adotados pela Companhia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	não são considerados	são sugeridos	são exigidos

Quanto à participação dos empregados em programas de trabalho voluntário, a Companhia:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	não se envolve	apóia e incentiva	organiza

---

01956-9 GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A

06.164.253/0001-87

---

## **12.01 - DESCRIÇÃO DAS INFORMAÇÕES ALTERADAS**

---

REAPRESENTAÇÃO PELO MOTIVO DE REORGANIZAÇÃO DA NUMERAÇÃO DAS PÁGINAS.

#### **4. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS**

---

- Demonstrações Financeiras consolidadas relativas ao exercício social encerrado em 31.12.2004 e respectivo parecer dos auditores independentes
- Demonstrações Financeiras consolidadas *pro forma* relativas aos exercícios sociais encerrados em 31.12.2004 e 31.12.2003 e respectivo parecer dos auditores independentes
- Demonstrações Financeiras consolidadas *pro forma* relativas aos exercícios sociais encerrados em 31.12.2003 e 31.12.2002 e respectivo parecer dos auditores independentes

***Demonstrações Financeiras***

***GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.***

***31 de dezembro de 2004***

***com Parecer dos Auditores Independentes***

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

**DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS**

31 de dezembro de 2004

Índice

Parecer dos Auditores Independentes.....	B4
Demonstrações Financeiras Auditadas	
Balanços Patrimoniais .....	B5
Demonstrações do Resultado .....	B7
Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido.....	B8
Demonstrações das Origens e Aplicações de Recursos .....	B9
Notas Explicativas às Demonstrações Financeiras.....	B10

## PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES

Aos Administradores e Acionistas  
Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

Examinamos o balanço patrimonial da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e o balanço patrimonial consolidado da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e empresas controladas, levantados em 31 de dezembro de 2004, e as respectivas demonstrações do resultado, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos, correspondentes ao período de 12 de março a 31 de dezembro de 2004, elaborados sob a responsabilidade de sua Administração. Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações financeiras.

Nosso exame foi conduzido de acordo com as normas de auditoria aplicáveis no Brasil e compreendeu: (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 da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A., bem como a posição patrimonial e financeira consolidada da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e empresas controladas em 31 de dezembro de 2004, o resultado de suas operações, as mutações de seu patrimônio líquido e as origens e aplicações de seus recursos referentes ao período de 12 de março a 31 de dezembro de 2004, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Nosso exame foi conduzido com o objetivo de emitirmos parecer sobre as demonstrações financeiras referidas no primeiro parágrafo. O balanço social consolidado e as demonstrações do fluxo de caixa e do valor adicionado da controladora e consolidado preparados de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil estão sendo apresentados para propiciar informações adicionais sobre a Companhia, apesar de não serem requeridos como parte das demonstrações financeiras. Essas demonstrações foram submetidas aos procedimentos de auditoria descritos no segundo parágrafo e, em nossa opinião, estão adequadamente apresentadas em todos os seus aspectos relevantes em relação às demonstrações financeiras tomadas em conjunto.

São Paulo, 22 de fevereiro de 2005.

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**

31 de dezembro de 2004

(Em milhares de reais)

	<u>Controladora</u>	<u>Consolidado</u>
<b>ATIVO</b>		
<b>Circulante</b>		
Disponibilidades	4.302	849.091
Contas a receber	-	389.917
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	-	(3.547)
Impostos diferidos e a compensar	-	16.494
Estoques	-	21.038
Despesas antecipadas	5.924	41.593
Dividendos a receber	76.239	
Outros créditos e valores	-	3.388
Total do ativo circulante	<u>86.465</u>	<u>1.317.974</u>
<b>Realizável a longo prazo</b>		
Depósitos em garantia	-	33.559
Impostos diferidos	-	24.828
Despesas antecipadas	21.477	26.798
Créditos com empresas relacionadas	390.788	-
Outros créditos	-	8.781
Total do realizável a longo prazo	<u>412.265</u>	<u>93.966</u>
<b>Permanente</b>		
Investimentos	566.216	1.260
Imobilizado (inclui adiantamentos para aquisição de aeronaves de R\$ 43.447)	-	131.358
Diferido	-	605
Total do permanente	<u>566.216</u>	<u>133.223</u>
Total do ativo	<u><u>1.064.946</u></u>	<u><u>1.545.163</u></u>

	<u>Controladora</u>	<u>Consolidado</u>
<b>PASSIVO</b>		
Circulante		
Empréstimos e financiamentos	-	118.349
Fornecedores	-	36.436
Arrendamentos mercantis a pagar	-	10.107
Obrigações trabalhistas	-	23.860
Participação dos empregados nos lucros		27.181
Impostos e contribuições a Recolher	52	40.912
Taxas e tarifas aeroportuárias a recolher	-	10.603
Transportes a executar	-	159.891
Dividendos a pagar	60.676	60.676
Outras obrigações	395	29.799
Total do passivo circulante	<u>61.123</u>	<u>517.814</u>
Exigível a longo prazo		
Arrendamentos mercantis a pagar	-	3.937
Fornecedores	-	9.238
Provisão para contingências	-	10.351
Total do exigível a longo prazo	<u>-</u>	<u>23.526</u>
Patrimônio líquido		
Capital social	719.474	719.474
Reservas de capital	89.556	89.556
Reservas de lucros	194.793	194.793
Total do patrimônio líquido	<u>1.003.823</u>	<u>1.003.823</u>
Total do passivo	<u><u>1.064.946</u></u>	<u><u>1.545.163</u></u>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.****DEMONSTRAÇÕES DO RESULTADO**  
Período de 12 de março a 31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais, exceto o lucro por ação)

	<u>Controladora</u>	<u>Consolidado</u>
Receita operacional bruta		
Transporte de passageiros	-	1.649.165
Transporte de cargas	-	43.039
Outras	-	36.738
	<u>-</u>	<u>1.728.942</u>
Impostos e contribuições	-	(74.587)
Receita operacional líquida	<u>-</u>	<u>1.654.355</u>
Custo dos serviços prestados	-	(968.040)
Lucro bruto	<u>-</u>	<u>686.315</u>
Despesas operacionais		
Despesas comerciais	-	(233.143)
Despesas administrativas	-	(48.114)
Resultados financeiros líquidos	(3.500)	9.342
	<u>(3.500)</u>	<u>(271.915)</u>
Resultados de participações societárias		
Equivalência patrimonial	258.969	-
Lucro antes do imposto de renda e contribuição social e das participações	255.469	414.400
Imposto de renda e contribuição social	-	(131.750)
Lucro antes da participação dos empregados	<u>255.469</u>	<u>282.650</u>
Participação dos empregados nos lucros	-	(27.181)
Lucro líquido do período	<u>255.469</u>	<u>255.469</u>
Quantidade de ações em circulação no final do exercício	187.543.243	187.543.243
Lucro por ação (R\$)	<u>1,36</u>	<u>1,36</u>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

**DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO**  
 31 de dezembro de 2004  
 (Em milhares de reais)

	Capital social	Reservas de capital		Reservas de lucros		Lucros acumulados	Total
		Ágio na conferência de ações	Reserva especial de ágio de controlada	Reserva legal	Reserva para reinvestimento		
Integralização de capital	0,1	-	-	-	-	-	0,1
							-
Aumento de capital em 29 de março de 2004	223.119	-	-	-	-	-	223.119
Constituição de reserva especial de ágio	-	-	29.187	-	-	-	29.187
Aumento de capital em 24 de junho de 2004 por emissão pública de ações	496.355	-	-	-	-	-	496.355
Constituição de reserva de capital	-	60.369	-	-	-	-	60.369
Lucro líquido do exercício	-	-	-	-	-	255.469	255.469
Proposta da Administração para destinação dos lucros:							
Reserva legal	-	-	-	12.773	-	(12.773)	-
Dividendo mínimo obrigatório	-	-	-	-	-	(60.676)	(60.676)
Reserva para reinvestimento	-	-	-	-	182.020	(182.020)	-
Saldos em 31 de dezembro de 2004	<b>719.474</b>	<b>60.369</b>	<b>29.187</b>	<b>12.773</b>	<b>182.020</b>	-	<b>1.003.823</b>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.****DEMONSTRAÇÕES DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS**

31 de dezembro de 2004

(Em milhares de reais)

	<u>Controladora</u>	<u>Consolidado</u>
<b>ORIGENS DE RECURSOS</b>		
Das operações:		
Lucro líquido do período	255.469	255.469
Equivalência patrimonial	(258.969)	-
Impostos diferidos	-	(930)
Depreciações e amortizações	-	22.901
	<u>(3.500)</u>	<u>277.440</u>
Dos acionistas:		
Reserva especial de ágio	89.556	89.556
Aumento de capital em 29 de março de 2004	223.119	223.119
Aumento de capital em 24 de junho de 2004	496.355	496.355
	<u>809.030</u>	<u>809.030</u>
De terceiros:		
Aumento do exigível a longo prazo	-	23.526
Total das origens	<u>805.530</u>	<u>1.109.996</u>
<b>APLICAÇÕES DE RECURSOS</b>		
Dividendos propostos	60.676	60.676
Aquisição de investimentos	307.247	1.260
Aquisição de bens do imobilizado, incluindo adiantamentos para aquisição de aeronaves de R\$43.447 no consolidado	-	154.864
Aplicações no realizável a longo prazo	412.265	93.036
Total das aplicações	<u>780.188</u>	<u>309.836</u>
Aumento do capital circulante líquido	<u>25.342</u>	<u>800.160</u>
Variação do capital circulante líquido		
Ativo circulante:		
No final do período	86.465	1.317.974
No início do período	-	-
	<u>86.465</u>	<u>1.317.974</u>
Passivo circulante:		
No final do período	61.123	517.814
No início do período	-	-
	<u>61.123</u>	<u>517.814</u>
Aumento do capital circulante líquido	<u>25.342</u>	<u>800.160</u>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

## **GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

### **NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS**

31 de dezembro de 2004

(Em milhares de reais)

#### **1. Contexto Operacional**

A Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Companhia ou GLAI) opera no conceito baixo custo – baixa tarifa, com uma frota de 27 aeronaves Boeing 737, uma das mais novas e modernas do setor, com baixos custos de manutenção, combustível e treinamento e altos índices de utilização e eficiência.

A Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. foi constituída em 12 de março de 2004, tendo como acionistas as empresas do Grupo Áurea: Aeropar Participações S.A e Comporte Participações S.A. A Aeropar Participações S.A. é uma empresa subsidiária da Áurea Administração e Participações S.A. A Áurea Administrações e Participações S.A. e a Comporte Participações S.A. são empresas controladas pelos membros do Conselho de Administração da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A Assembléia Geral Extraordinária, realizada em 29 de março de 2004, aprovou o aumento de capital, subscrito pelos acionistas e pela BSSF Air Holdings LLC, que foi integralizado mediante a conferência à Companhia de ações da Gol Transportes Aéreos S.A. (GOL). 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., fundos administrados pelo grupo AIG.

Em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 29 de março de 2004, os acionistas aprovaram a incorporação da BSSF II Holdings Ltda. pela Gol Transportes Aéreos S.A. Em consequência desta incorporação, a GOL sucedeu a BSSF II Holdings Ltda. no direito de amortizar, para fins locais e fiscais, o ágio decorrente da expectativa de lucros futuros de, aproximadamente, R\$86.845, gerado quando da aquisição pela BSSF II Holdings Ltda. da sua participação acionária na GOL. A amortização deste ágio no prazo de cinco anos resultará em um benefício fiscal para a Companhia. Este benefício, que corresponde a 34% do valor do ágio, está refletido nas demonstrações financeiras consolidadas como imposto de renda diferido a recuperar tendo como contrapartida uma reserva especial de ágio no patrimônio líquido no valor de R\$29.187.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 1. Contexto Operacional--Continuação

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, que, somadas às ações ofertadas, totalizaram 187.543.243 com os mesmos direitos e vantagens a elas atribuídos pelo Estatuto Social. O desdobramento das ações foi feito sem alteração do capital social e as novas ações criadas em função do desdobramento foram creditadas aos acionistas na proporção das ações inscritas nos registros de ações. Adicionalmente, foi aprovada a alteração das características das ações ordinárias, as quais passaram 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 de ações preferenciais, todas nominativas e sem valor nominal.

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 arrendamento de aeronaves.

Em 24 de junho de 2004 a Companhia completou uma oferta pública global de ações na Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA e NEW YORK STOCK EXCHANGE – NYSE, com o objetivo principal de captar recursos para investimentos relacionados com a aquisição de novas aeronaves, por meio da qual foram colocadas 18.750.000 ações preferenciais ao preço de R\$26,57 por ação, totalizando R\$498.188, que resultou no ingresso de R\$463.877 ao caixa da Companhia. Adicionalmente, R\$386.593 foram revertidos aos acionistas BSSF Air Holdings LLC e Comporte Participações S.A. pela oferta secundária de 14.300.000 ações preferenciais de sua titularidade.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 1. Contexto Operacional--Continuação

Em 31 de dezembro de 2004, a composição acionária da Companhia é como segue:

	<b>Ordinárias</b>	<b>Preferenciais</b>	<b>Total</b>
Aeropar Participações S.A.	100,00%	40,32%	75,15%
Comporte Participações S.A.	-	4,30%	1,78%
BSSF Air Holdings LLC	-	13,06%	5,43%
Mercado	-	42,32%	17,64%
	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Em 31 de dezembro de 2004, a Companhia detém as seguintes participações acionárias:

	<b>Participação %</b>
Gol Transportes Aéreos S.A. (GOL)	100%
Gol Finance LLP (GOL UK)	100%

A controlada integral 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 e internacional, 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 2004, a sua frota era composta por 27 aeronaves, sendo 18 Boeing 737-700, 4 Boeing 737-800 e 5 Boeing 737-300. Durante o ano de 2004, a Companhia inaugurou 9 novas bases (Foz do Iguaçu (PR), Joinville (SC), Caxias do Sul (RS), Uberlândia (MG), Teresina (PI), Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), Aracaju (SE), Buenos Aires (Argentina), aumentando o número de cidades atendidas para 36 (27 em 2003) e operando em 38 aeroportos.

Em maio de 2004, a controlada GOL assinou um contrato com a The Boeing Company para compra de aeronaves, fornecimento de equipamentos, treinamento, serviços e outras atividades relacionadas com o suporte à operação de aeronaves. Em 31 de dezembro de 2004 a GOL havia exercido opções e assumido obrigações relativas a pedidos firmes para compra de 17 aeronaves, conforme detalhado na nota 20. O contrato para aquisição de novas aeronaves requer que a Companhia efetue adiantamentos durante a construção das aeronaves. O Exim Bank dos Estados Unidos firmou compromisso de garantir o financiamento de longo prazo de até 85% do valor dessas aeronaves a partir da data da entrega. A parcela a ser paga com recursos

próprios relativa aos adiantamentos requeridos até a data da entrega das aeronaves será paga com recursos próprios captados por meio de ofertas de ações.

Em outubro de 2004, a Companhia recebeu aprovação da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea (CERNAI) para começar a operar em uma rota internacional para Buenos Aires (Argentina), tendo iniciado as operações no dia 22 de dezembro de 2004.

## **GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### **2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras**

As demonstrações financeiras da Companhia, bem como as demonstrações financeiras consolidadas da Companhia e suas controladas, 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 demonstrações financeiras incluem as seguintes informações suplementares que a Administração considera relevantes para o mercado:

Anexo I – Demonstração do fluxo de caixa - elaborada pelo método indireto, a partir dos registros contábeis, com base nas diretrizes do IBRACON – Instituto dos Auditores Independentes do Brasil.

Anexo II – Demonstração do valor adicionado - elaborada de acordo com as Normas Brasileiras de Contabilidade, complementadas pelas orientações e recomendações da Comissão de Valores Imobiliários – CVM.

Anexo III – Balanço Social - elaborado de acordo com as Normas Brasileiras de Contabilidade e de acordo com o modelo recomendado pelo Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas – iBase.

A Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. tem ações preferenciais negociadas sob a forma de American Depositary Shares – ADS na NYSE nos Estados Unidos da América e está sujeita às normas da Securities and Exchange Commission – SEC. Cada ADS representa 2 ações preferenciais negociadas sob o código GOL. A Companhia elabora demonstrações financeiras consolidadas de acordo com os princípios contábeis geralmente aceitos nos Estados Unidos da América – USGAAP. Visando atender às necessidades de informações dos mercados em que opera, a Companhia tem por prática divulgar suas demonstrações financeiras societárias e USGAAP simultaneamente.

A Companhia firmou Contrato de Adoção de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa Nível 2 com a Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA, passando a integrar o índice Novo Mercado Bovespa, criado para diferenciar um grupo seleto de empresas que se comprometem a adotar práticas diferenciadas de governança corporativa. As demonstrações financeiras da Companhia contemplam as exigências adicionais do Novo Mercado BOVESPA.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras--Continuação

Visando apresentar ao mercado informações comparativas sobre o desempenho operacional, a Companhia está apresentando, a seguir, os balanços patrimoniais e as demonstrações do resultado consolidados condensados pro forma como se a reestruturação societária descrita na Nota 1 tivesse ocorrido em 1º de janeiro de 2003.

#### BALANÇOS PATRIMONIAIS CONSOLIDADOS CONDENSADOS PRO FORMA

	<u>31.12.2004</u>	<u>31.12.2003</u>
<b>ATIVO</b>		
Circulante	<b>1.317.974</b>	442.347
Realizável a longo prazo	<b>93.966</b>	32.964
<b>Permanente</b>		
Investimentos	<b>1.260</b>	630
Imobilizado (inclui adiantamentos para aquisição de aeronaves de R\$ 43.447 em 2004)	<b>131.358</b>	67.184
Diferido	<b>605</b>	1.394
Total do permanente	<u><b>133.223</b></u>	<u>69.208</u>
Total do ativo	<u><b>1.545.163</b></u>	<u>544.519</u>
<b>PASSIVO</b>		
Circulante	<b>517.814</b>	308.325
Exigível a longo prazo	<b>23.526</b>	14.717
<b>Patrimônio líquido</b>		
Capital social	<b>717.832</b>	221.477
Reservas de capital	<b>29.187</b>	-
Reserva de lucro	<b>256.804</b>	-
Total do patrimônio líquido	<u><b>1.003.823</b></u>	<u>221.477</u>
Total do passivo	<u><b>1.545.163</b></u>	<u>544.519</u>

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

**2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras--Continuação**

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO CONSOLIDADA PRO FORMA	01.01.2004	01.01.2003
	a	a
	31.12.2004	31.12.2003
Receita operacional líquida	<b>1.960.886</b>	1.400.590
Custo dos serviços prestados	<b>(1.137.648)</b>	(915.099)
Lucro bruto	<b>823.238</b>	485.491
Despesas operacionais	<b>(314.043)</b>	(296.824)
Lucro antes do imposto de renda e das participações	<b>509.195</b>	188.667
Imposto de renda e contribuição social	<b>(164.534)</b>	(56.555)
Participação dos empregados nos lucros	<b>(27.181)</b>	(19.068)
Lucro líquido do exercício	<b>317.480</b>	113.044
Quantidade de ações pro forma	<b>187.543.243</b>	60.283.209
Lucro por ação pro forma (R\$)	<b>1,69</b>	1,88

Adicionalmente, a Companhia está apresentando ao mercado, separadamente, as demonstrações financeiras consolidadas pro forma comparativas completas como se a Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. tivesse sido constituída em 1º de janeiro de 2001 e, desde aquela data, já detivesse a totalidade do capital social da sua controlada Gol Transportes Aéreos S.A.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras--Continuação

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 fretamento, 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 de aplicação, acrescido das remunerações contratadas e reconhecidas proporcionalmente até a data do balanço. Os títulos e valores mobiliários classificados como disponibilidades são representados por aplicações em títulos adquiridos com o objetivo de serem negociados freqüentemente e de forma ativa, avaliados e contabilizados pelo valor de mercado mensalmente, tendo os ganhos e perdas realizados e não realizados reconhecidos no resultado.

#### c) Provisão para créditos de liquidação duvidosa

A provisão para créditos de liquidação duvidosa é constituída em montante suficiente para cobrir eventuais perdas na realização das contas a receber.

#### d) Estoques

Os estoques são compostos por materiais de consumo, peças e materiais de manutenção, incluem as importações em andamento e estão apresentados ao seu custo de aquisição, reduzido por provisões para obsolescência, quando aplicável, não superando o valor de mercado.

#### e) Depósitos em garantia de contratos de arrendamento

Estão atualizados até a data do balanço com base na variação cambial do dólar norte-americano.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras--Continuação

#### f) Investimentos

Os investimentos nas controladas são avaliados pelo método da equivalência patrimonial, com base no balanço das controladas levantados na mesma data. As demonstrações financeiras da controlada Gol Finance LLP são elaboradas com base em práticas contábeis consistentes com as da Companhia e são convertidas para reais com base na taxa de câmbio em vigor na data do balanço, sendo as correspondentes variações cambiais reconhecidas no resultado da equivalência patrimonial.

#### g) Imobilizado

O imobilizado é registrado pelo custo de aquisição, que inclui os encargos financeiros incorridos durante a fase de construção das aeronaves, 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.

#### 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 com base na taxa de câmbio do dólar norte-americano 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 DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras--Continuação

k) Arrendamento mercantil

As obrigações contratuais mensais decorrentes dos contratos de arrendamento mercantil de aeronaves sem cláusula de opção de compra são apropriadas ao resultado quando incorridas.

l) Manutenção e reparos

Os custos com manutenções corretivas e com reparos de equipamento de vôo arrendados são contabilizados ao resultado quando incorridos, e as revisões preventivas programadas têm seus custos estimados 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 dos ganhos e 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 excedente a R\$240 ao ano, e a contribuição social é constituída à alíquota de 9% sobre a base tributável.

O imposto de renda e a contribuição social diferidos são decorrentes das adições temporárias ao lucro tributável consideradas quando da apuração desses impostos.

O crédito fiscal decorrente do ágio incorporado pela Companhia está sendo amortizado de forma linear em 60 meses.

o) Provisão para contingências

A provisão para contingências é constituída com amparo em pareceres de consultores jurídicos por montantes suficientes para cobrir perdas e riscos considerados prováveis.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Financeiras--Continuação

#### p) Instrumentos financeiros derivativos

São avaliados com base no valor de mercado na data do balanço, sendo os ganhos e perdas oriundos desta avaliação registrados como receitas ou despesas financeiras, respectivamente.

#### q) Uso de estimativas

A preparação das demonstrações financeiras de acordo com as práticas contábeis requer que a Administração faça estimativas com base em premissas que afetam os valores de ativos, passivos, receitas e despesas e divulgações apresentados nas demonstrações financeiras. Os resultados efetivos podem divergir dessas estimativas.

#### r) 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 participações da controladora no capital, na reserva e no resultado acumulado das controladas.

#### s) Destinação do lucro

As demonstrações financeiras da controladora refletem a proposta do Conselho de Administração para a destinação do lucro líquido do período no pressuposto de sua aprovação pela Assembléia Geral Ordinária.

#### t) Lucro por ação

O lucro por ação é calculado com base no número de ações em circulação na data do balanço.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 3. Disponibilidades

	<u>Controladora</u>	<u>Consolidado</u>
<b>Caixa e bancos</b>	<b>4.302</b>	<b>7.275</b>
<b>Aplicações financeiras em moeda nacional</b>		
Fundos de investimento financeiro	-	32.482
Fundos de investimento exclusivo	-	642.531
Certificados de Depósito Bancário – CDB	-	140.233
	<b>4.302</b>	<b>815.246</b>
<b>Aplicações financeiras em moeda estrangeira</b>		
Certificados de Depósito Bancário – CDB	-	26.570
	<b>4.302</b>	<b>849.091</b>

As aplicações financeiras da Companhia em CDB apresentam remuneração média, líquida de impostos de, aproximadamente, 1,28% a.m. com base na variação do CDI e podem ser resgatadas a qualquer tempo sem prejuízo da receita reconhecida. Em 31 de dezembro de 2004, das aplicações em CDB, o valor de R\$49.600 estava vinculado às garantias de empréstimos com o Banco Santander e com o Banco do Brasil.

Os fundos de investimento apresentaram no exercício remuneração média, líquida de impostos de, aproximadamente, 0,91% a.m. Os fundos de investimento têm liquidez diária e o rendimento das quotas resgatadas em período inferior a 30 dias, contados a partir da data da aplicação, está sujeito à incidência do Imposto sobre Operações Financeiras – IOF, com base na tabela regressiva do referido imposto.

As aplicações no fundo de investimentos exclusivo têm liquidez diária. O fundo aplica em outros fundos de investimento que utilizam estratégias com derivativos como parte integrante da sua política de investimento. A composição da carteira do fundo exclusivo em 31 de dezembro de 2004 é como segue:

	<u>Consolidado</u>
Fundos de Investimento em Renda Fixa	54.607
Certificados de Depósito Bancário – CDB	156.621
Títulos Públicos (LFT, LTN e LFTO)	322.453
Debêntures Over	10.382
Tesouraria	98.613
Aplicações	642.676
Exigibilidades	(145)
	<b>642.531</b>

A administração da carteira do fundo exclusivo é realizada por gestores externos que seguem as políticas de investimento determinadas pela Companhia.

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

**3. Disponibilidades--Continuação**

Os ativos financeiros integrantes da carteira dos fundos estão registrados, conforme o caso, no Sistema Especial de Liquidação e de Custódia – SELIC ou na Bolsa de Mercadorias & Futuros – BM&F.

**4. Contas a Receber**

	<u>Consolidado</u>
Administradoras de cartões de crédito	348.306
Correntistas – cargas e passagens	4.573
Agências de turismo	33.013
Outras	4.025
	<u>389.917</u>

Em 31 de dezembro de 2004, R\$ 50.700 do saldo de contas a receber de administradoras de cartões de crédito estavam vinculados à garantia de limite de crédito com o Banco Bradesco.

Durante o período de 12 de março a 31 de dezembro de 2004, as baixas contra a provisão para devedores duvidosos totalizaram R\$189.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 5. Despesas Antecipadas

	<u>Controladora</u>	<u>Consolidado</u>
Gastos com captação de recursos para compra de aeronaves	27.401	34.238
Prêmios de seguros	-	24.208
Arrendamento de motores e aeronaves	-	9.885
Outros	-	60
	<u>27.401</u>	<u>68.391</u>
Curto prazo	(5.924)	(41.593)
Longo prazo	<u>21.477</u>	<u>26.798</u>

A Companhia realizou uma oferta primária de ações com objetivo de captar recursos para financiar suas obrigações futuras decorrentes do contrato com a Boeing para aquisição de novas aeronaves. Os gastos com a captação dos recursos destinados à esta etapa da sua expansão são alocados ao resultado com base no prazo médio de construção e entrega das novas aeronaves, considerando sua vinculação com os resultados futuros e o adequado confronto entre receitas e custos.

Os valores classificados como arrendamento de motores e aeronaves representam o custo de arrendamentos mercantis pagos antecipadamente e apropriados *pro rata*-dia ao resultado.

### 6. Depósitos em Garantia

	<u>Consolidado</u>
Depósitos em garantia de arrendamentos	22.872
Depósitos para pagamento de revisões programadas de aeronaves	7.978
Outros depósitos em garantia	2.709
	<u>33.559</u>

Os depósitos em garantia de arrendamentos são denominados em dólares norte-americanos e são constituídos por depósitos efetuados principalmente 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 não estão sujeitos a juros e são reembolsáveis ao final 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--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 7. Impostos Diferidos e a Compensar, Curto e Longo Prazo

	<u>Consolidado</u>
<b>Impostos a compensar</b>	
Créditos de PIS e Cofins	3.250
Antecipações de IRPJ e CSSL	4.400
Crédito de IRRF sobre aplicações financeiras	2.561
Outros	446
	<u>10.657</u>
<b>Impostos diferidos</b>	
Créditos fiscais resultantes de incorporação	25.296
Diferenças temporárias	5.369
	<u>30.665</u>
Curto prazo	<u>(16.494)</u>
Longo prazo	<u>24.828</u>

A Gol Transportes Aéreos S.A. sucedeu a BSSF II Holdings Ltda. no direito de amortizar, para fins fiscais, o ágio decorrente da expectativa de lucros futuros, cuja amortização resulta em um benefício fiscal correspondente a 34% do valor do ágio que se encontra refletido nas demonstrações financeiras como impostos diferidos em contrapartida à reserva especial de ágio no patrimônio líquido, no valor de R\$29.187.

A Companhia iniciou a amortização do ágio decorrente de incorporação em maio de 2004, adotando a amortização linear no prazo de 60 meses, que é compatível com a expectativa de realização. O ágio amortizado no período de 12 de março a 31 de dezembro de 2004, para fins fiscais, foi de R\$11.446 gerando benefício fiscal no valor de R\$3.891, que será capitalizado em benefício dos acionistas.

As projeções de resultados da controlada GOL, derivadas do seu plano de negócios, devidamente aprovados pelos órgãos de sua Administração, demonstram que o saldo do ágio a amortizar gera economia fiscal e que o crédito é realizável à razão de R\$ 5.837 para cada um dos exercícios de 2005 a 2008 e o saldo remanescente de R\$ 1.948 realizado no exercício de 2009.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 8. Investimentos em Controladas

(a) Informações relevantes sobre as controladas:

<b>Controladas</b>	<b>Quantidade total de ações possuídas</b>	<b>Participação em %</b>	<b>Capital social – R\$</b>	<b>Patrimônio líquido – R\$</b>	<b>Lucro líquido das controladas – R\$</b>
Gol Transportes Aéreos S.A.	<b>60.283.201</b>	<b>100</b>	135.700	496.863	260.427
Gol Finance LLP	<b>Não possui</b>	<b>100</b>	70.928	69.353	(1.575)

(b) Movimentação dos investimentos:

	<b>Gol Transportes Aéreos S.A</b>	<b>Gol Finance LLP</b>	<b>Total dos investimentos</b>
Ações recebidas por integralização de capital	312.675	-	312.675
Investimento em controlada no exterior	-	54.570	54.570
Aumento de capital em controlada no exterior	-	16.358	16.358
Resultado de equivalência patrimonial	260.427	(1.575)	258.852
Dividendos propostos	(76.239)	-	(76.239)
Saldo em 31 de dezembro de 2004	496.863	69.353	566.216

Os dividendos propostos pela controlada GOL foram calculados sobre o lucro base para dividendos apurado nos 12 meses do exercício de 2004. Os dividendos propostos estão sujeitos à aprovação da Assembléia Geral Ordinária a ser realizada em 11 de abril de 2005 e serão pagos 7 dias úteis após sua aprovação.

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

**9. Imobilizado**

	<b>Taxa de depreciação</b>	<b>Custo</b>	<b>Depreciação acumulada</b>	<b>Valor Líquido</b>
<b>Equipamentos de voo</b>				
Peças de conjuntos de reposição	20%	101.457	(37.740)	<b>63.717</b>
Equipamentos de aeronaves	20%	1.088	(105)	<b>983</b>
Equipamentos de segurança	20%	46	(4)	<b>42</b>
Ferramentas	10%	767	(114)	<b>653</b>
		<b>103.358</b>	<b>(37.963)</b>	<b>65.395</b>
<b>Imobilizado de uso</b>				
Direitos de uso de <i>software</i>	20%	14.422	(2.815)	<b>11.607</b>
Veículos	20%	1.431	(482)	<b>949</b>
Máquinas e equipamentos	10%	1.840	(246)	<b>1.594</b>
Móveis e utensílios	10%	3.514	(544)	<b>2.970</b>
Computadores e periféricos	20%	4.213	(1.694)	<b>2.519</b>
Equipamentos de comunicação	10%	655	(125)	<b>530</b>
Instalações	10%	459	(74)	<b>385</b>
Marcas e patentes	-	35	-	<b>35</b>
Benefitorias em propriedades de terceiros	4%	550	(42)	<b>508</b>
Obras em andamento	-	1.419	-	<b>1.419</b>
		<b>28.538</b>	<b>(6.022)</b>	<b>22.516</b>
		<b>131.896</b>	<b>(43.985)</b>	<b>87.911</b>
<b>Adiantamentos para aquisição de aeronaves</b>	-	<b>43.447</b>	-	<b>43.447</b>
		<b>175.343</b>	<b>(43.985)</b>	<b>131.358</b>

Os adiantamentos para aquisição de aeronaves referem-se aos pré-pagamentos efetuados com base nos contratos assinados com a Boeing Company para a compra de 17 aeronaves 737-800 Next Generation, conforme detalhado na Nota 20.

**10. Fornecedores**

A GOL mantém contrato de mútuo com a Petrobrás – Petrobrás Distribuidora S.A. referente ao fornecimento de combustível, com vencimento em 30 de abril de 2006, cujo saldo remanescente em 31 de dezembro de 2004 é de R\$9.238, contabilizado pelo preço de compra histórico e atualizado pelo IPCA.

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

**11. Empréstimos e Financiamentos**

<b>Contrato</b>	<b>Taxas</b>	<b>Garantias</b>	<b>Limite</b>	<b>30.12.2004</b>
Banco Safra	108,5 % do CDI	Nota Promissória	<b>100.000</b>	<b>91.507</b>
Banco Santander	109 % do CDI	Penhor de CDB	<b>40.000</b>	<b>20.746</b>
Unibanco	CDI + 0,0673 a.m.	Garantia <i>clean</i>	<b>20.000</b>	<b>1.019</b>
Banco do Brasil	108 % do CDI	Nota Promissória	<b>5.000</b>	-
Banco do Brasil	105 % do CDI	Penhor de CDB	<b>9.600</b>	<b>5.077</b>
Banco Bradesco	104% do CDI	Contas a receber da Visa	<b>50.700</b>	-
				<b>118.349</b>

Em 31 de dezembro de 2004, a Companhia mantinha seis contas com limite de crédito, sendo a conta com o Banco Bradesco garantida por contas a receber de administradoras de cartões de crédito com um limite total de R\$ 50.700. As contas com o Banco do Brasil e Safra são garantidas somente por notas promissórias, permitindo empréstimos de até R\$ 105.000 e a conta com o Banco Santander e Banco do Brasil são garantidas por penhor de CDB com limite de R\$ 49.600.

**12. Arrendamentos Mercantis a Pagar**

	<b>Consolidado</b>
Parcelas de arrendamentos mercantis a pagar	<b>5.648</b>
Parcelas de arrendamentos mercantis renegociadas	<b>8.396</b>
	<b>14.044</b>
Circulante	<b>(10.107)</b>
Exigível a longo prazo	<b>3.937</b>

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 para pagamento em parcelas mensais até 2008, indexadas ao dólar norte-americano.

As obrigações futuras decorrentes da contratação de operações de arrendamento na modalidade operacional estão detalhadas na Nota 20.

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

**13. Provisão para Contingências**

	<u>Consolidado</u>
Provisão para contingências trabalhistas	289
Provisão para contingências cíveis	1.281
Provisão para contingências tributárias	8.781
	<u>10.351</u>

A provisão para contingências trabalhistas corresponde a perdas estimadas com base em análise individual de, aproximadamente, 44 processos de reclamações trabalhistas, principalmente relacionados a horas extras.

A provisão para contingências cíveis corresponde a perdas estimadas relativas a, aproximadamente, 757 processos por perdas e danos, principalmente relacionados com atrasos de vôos e extravio de bagagens.

A provisão para contingências tributárias refere-se, principalmente, à contestação, pela GOL, da cobrança de PIS e COFINS sobre a variação cambial de receitas financeiras.

A Companhia está discutindo judicialmente a incidência de ICMS nas importações de aeronaves e motores arrendados. A Companhia obteve liminar suspendendo a exigibilidade do tributo nas aeronaves e motores arrendados sob a modalidade de arrendamento 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 arrendamento operacional e, desta forma, a Companhia não recolheu e não provisionou este ICMS.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 14. Transações com Partes Relacionadas

A Gol Transportes Aéreos S.A. mantém acordos operacionais com empresas ligadas, efetuados em condições, preços e prazos de mercado. As principais transações e saldos, bem como os valores que influenciaram o resultado, estão detalhados a seguir:

	Natureza das transações	Consolidado	
		Saldos a receber (pagar)	Receitas (Despesas)
<b>Fornecedores</b>			
Serviços Gráficos Ltda.	Serviço prestado	(15)	(172)
Breda Transportes e Serviços S.A.	Serviço prestado	(28)	(772)
Expresso União Ltda.	Serviço prestado	-	(195)
<b>Contas a receber</b>			
Viação Piracicabana Ltda.	Serviço prestado	-	6
Breda Transportes e Serviços S.A.	Serviço prestado	-	19
Área Administração e Participações S.A.	Serviço prestado	-	9
<b>Aluguel do imóvel sede</b>			
Área Administração e Participações S.A.	Aluguel	(26)	(262)

A GOL mantém contrato com as empresas Breda Transportes e Serviços S.A. e Expresso União Ltda. controladas pela Área Administração e 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 períodos de 12 de março a 31 de dezembro de 2004 foi R\$ 772 e R\$ 195 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.

Em 29 de junho de 2004, a Companhia efetuou adiantamento para aumento de capital para a controlada GOL no valor de R\$407.209, sendo que, deste valor, R\$16.421 foram transformados em mútuo e devolvidos durante o período findo em 31 de dezembro de 2004. O saldo remanescente de R\$390.788 será capitalizado em 2005.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 15. Patrimônio Líquido

#### a) Capital social

- i. Em 31 de dezembro de 2004, o capital social está representado por 109.448.497 ações ordinárias e 78.094.746 ações preferenciais.
- ii. O capital social autorizado em 31 de dezembro 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.
- iii. O valor de mercado das ações da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A., de acordo com a última cotação média das ações negociadas na Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA, correspondia em 31 de dezembro de 2004 a R\$28,70. O valor patrimonial por ação em 31 de dezembro de 2004 é R\$5,35.
- iv. 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 foi efetuado sem alteração do capital social e as novas ações criadas em função do desdobramento foram creditadas aos acionistas na proporção das ações inscritas nos registros de ações. Adicionalmente, foi aprovada a alteração das características das ações ordinárias, as quais passaram 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 DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 15. Patrimônio Líquido--Continuação

#### a) Capital social--Continuação

- v. 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.
- vi. 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 de ações preferenciais, todas nominativas e sem valor nominal, das quais 18.750.000 foram emitidas até 31 de dezembro de 2004.
- vii. As ações preferenciais não têm 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.

De acordo com o Contrato de Adesão assinado com a Bovespa, a Companhia tem um prazo de três anos, a partir de 24 junho de 2004, para cumprir o requisito de que ações de emissão da Companhia, representando 25% do seu capital total, estejam em circulação no mercado. Em 31 de dezembro de 2004 este percentual é de 17,64%.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 15. Patrimônio Líquido--Continuação

#### b) Reservas de capital

##### i. Reserva especial de ágio de controlada

A controlada Gol Transportes Aéreos S.A. constituiu reserva especial de ágio, no valor de R\$29.187, correspondente ao 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 beneficia indistintamente todos os acionistas da Companhia nas datas da sua realização. No exercício findo em 31 de dezembro de 2004 o benefício fiscal realizado foi de R\$3.891.

##### ii. Ágio na conferência de ações

A reserva de ágio foi apurada na conferência das ações em decorrência da mais valia do acervo líquido recebido em relação ao valor aportado como aumento de capital e beneficia indistintamente todos os acionistas.

#### c) Reservas de lucros

##### i. Legal

É constituída mediante a apropriação de 5% do lucro líquido do exercício social, em conformidade com o artigo 193 da Lei nº 6.404/76.

##### ii. Reinvestimentos

A parcela do lucro líquido do período remanescente após a constituição da reserva legal e da apropriação dos dividendos, no valor de R\$ 182.020, foi destinada para reinvestimento conforme previsto no orçamento de capital aprovado pelo Conselho de Administração, em conformidade com o artigo 196 da Lei nº 6.404/76 (complementada pela Lei 10.303/2001).

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 15. Patrimônio Líquido--Continuação

#### c) Reservas de lucros--Continuação

##### ii. Reinvestimentos--Continuação

A reserva para reinvestimento destina-se a atender aos investimentos previstos no orçamento de capital do exercício de 2005, e depende de deliberação em Assembléia Geral Ordinária de Acionistas a ser realizada em 11 de abril de 2005.

#### d) Dividendos

De acordo com o Estatuto Social da Companhia, é garantido aos acionistas dividendo mínimo obrigatório de 25% do lucro do exercício ajustado nos termos do artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações.

A proposta de dividendos relativa ao período findo em 31 de dezembro de 2004, que está sendo encaminhada pela Administração da Companhia à aprovação dos acionistas na Assembléia Geral Ordinária a ser realizada em 11 de abril de 2005, no montante de R\$60.676, atende aos direitos garantidos, estatutariamente, distribuindo indistintamente as ações ordinárias e preferenciais. O lucro base para fins de determinação do dividendo e os dividendos propostos foram calculados como segue:

Lucro líquido do período (controladora)	255.469
Constituição de reserva legal	(12.773)
Lucro base para determinação do dividendo	<u>242.696</u>
Dividendo proposto, equivalente a 25 % do lucro base	<u>60.676</u>
Dividendo por ação	<u><u>R\$0,32</u></u>

Os dividendos propostos serão pagos 7 dias úteis após a aprovação das demonstrações financeiras pela Assembléia Geral Ordinária.

O lucro base para determinação dos dividendos propostos pela Companhia decorre do resultado da equivalência patrimonial na controlada GOL a partir de 1º de março de 2004, data base da reestruturação societária efetivada mediante conferência das ações da controlada GOL.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 16. Benefícios aos Empregados

Em Assembléia Geral Extraordinária 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 da Companhia. 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, sendo que 50% tornaram-se exercíveis a partir de 25 de outubro de 2004, sendo as 50% restantes exercíveis trimestralmente em base *pro rata* até o segundo trimestre de 2006. Após se tornar exercível, o titular de cada opção poderá exercê-la durante um período de 24 meses. Caso a Companhia tivesse contabilizado o efeito dessa remuneração como despesa, o resultado operacional do período findo em 31 de dezembro de 2004 seria menor em, aproximadamente, R\$ 10.000, considerando o valor de mercado das ações calculado com base no modelo de precificação de opções *Black and Scholes*.

Em conformidade com o Estatuto Social da Companhia, em 09 de dezembro de 2004, a Assembléia Geral Extraordinária deliberou e aprovou um Plano de Opção de Compra de Ações. O Plano de Opção de Compra de Ações é administrado pelo Comitê de Remuneração sujeito à ratificação do Conselho de Administração e às diretrizes fixadas em Assembléia Geral dos acionistas da Companhia. O Plano de Opção de Compra de Ações estabelece as condições para a outorga de opções de compra de ações da Companhia, em número que não exceda, a qualquer tempo, 5% das ações representativas do capital social da Companhia. O Plano de Opção de Compra de Ações estabelece que o preço de exercício das opções outorgadas será igual ao preço médio das ações registrado nos 60 pregões anteriores à data da outorga, corrigido com base no IGP-M até a data do efetivo pagamento e que 1/5 do total de ações outorgadas a um participante em um ano calendário ficarão disponíveis para o exercício em cada aniversário da outorga das opções e poderão ser exercidas até o 10º aniversário da respectiva data de outorga.

A Companhia não é instituidora ou patrocinadora de qualquer tipo de plano de pensão.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 16. Benefícios aos Empregados--Continuação

A Controlada GOL e todos os seus empregados firmaram acordo implementando o programa de participação nos resultados do exercício de 2004 e estabelecendo as metas projetadas que, se efetivamente alcançadas, resultam na partilha dos resultados com base nas condições previamente pactuadas. A participação dos empregados nos lucros está também prevista no Estatuto Social da Companhia e da sua controlada e a condição essencial, fundamental e indispensável é a existência de lucro nos patamares explicitados e definidos no acordo. Considerando o atingimento das metas estabelecidas, a Companhia registrou as obrigações relativas às participações dos empregados nos lucros que correspondem a 8% do lucro da controlada antes do imposto de renda e da contribuição social.

### 17. Custos dos Serviços Prestados, Despesas Comerciais e Administrativas

	Consolidado				Total
	Custos dos serviços prestados	Despesas comerciais	Despesas administrativas	Remuneração dos administradores	
Com pessoal	124.345	-	21.660	2.023	148.028
Combustíveis e lubrificantes	407.003	-	-	-	407.003
Arrendamento de aeronaves	163.771	-	-	-	163.771
Arrendamento suplementar	87.201	-	-	-	87.201
Seguro de aeronaves	21.667	-	-	-	21.667
Material de manutenção e reparo	37.822	-	-	-	37.822
Prestação de serviços	47.667	-	19.343	-	67.010
Comerciais e publicidade	-	226.831	-	-	226.831
Tarifas de pouso e decolagem	48.494	-	-	-	48.494
Depreciação	15.967	-	2.290	-	18.257
Amortização	4.644	-	-	-	4.644
Outras despesas	36.640	6.312	2.798	-	45.750
	995.221	233.143	46.091	2.023	1.276.478

As despesas com pessoal incluem a participação dos empregados no lucro no valor de R\$27.181.

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

**18. Resultado Financeiro Líquido**

	<u>Consolidado</u>
<b>Receitas financeiras:</b>	
Juros e ganhos em aplicações financeiras	48.970
Variações cambiais ativas	7.499
Ganhos com instrumentos financeiros	5.888
Juros capitalizados	3.216
Variações monetárias ativas	464
Outros	65
	<u>66.102</u>
<b>Despesas financeiras:</b>	
Juros sobre empréstimos	(12.930)
Variações cambiais passivas	(13.600)
Perdas com fundos de investimentos	(10.660)
Perdas com instrumentos financeiros	(5.131)
CPMF	(5.032)
Variações monetárias passivas	(1.464)
Outros	(7.943)
	<u>(56.760)</u>
<b>Resultado financeiro líquido</b>	<u>9.342</u>

**19. Imposto de Renda e Contribuição Social**

A conciliação da despesa de imposto de renda e contribuição social, despesa fiscal calculada pela aplicação das alíquotas fiscais estatutárias combinadas e os valores refletidos no resultado, está demonstrada a seguir:

	<u>Consolidado</u>
<u>Descrição</u>	<u>Imposto de renda e contribuição social</u>
Lucro após participação dos empregados e antes do imposto de renda e da contribuição social	387.219
Alíquota fiscal combinada	34%
Imposto de renda e contribuição social pela alíquota fiscal combinada	131.654
Adições permanentes	
Despesas indedutíveis (multas, brindes) e outras	2.184
Exclusões permanentes	
Incentivos fiscais	(2.088)
Imposto de renda e contribuição social debitados ao resultado	<u>131.750</u>
Alíquota efetiva	34%
Imposto de renda e contribuição social corrente	132.680
Imposto de renda e contribuição social diferido	(930)
	<u>131.750</u>

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 20. Compromissos

A controlada GOL tem obrigações futuras decorrentes da contratação de operações de arrendamento mercantil, sob a modalidade de “arrendamento operacional”, relativa a 18 aeronaves Boeing 737-700, 4 aeronaves Boeing 737-800 e 5 aeronaves Boeing 737-300. 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 período de 12 de março a 31 de dezembro de 2004, o custo dos contratos de arrendamento, reconhecido no resultado na rubrica “Custos dos serviços prestados”, totalizou R\$163.771 relativos ao arrendamento de aeronaves e motores e R\$87.201 relativos a arrendamento suplementar para manutenção.

Em 31 de dezembro de 2004, a Companhia tinha em aberto cartas de créditos no valor de R\$ 17.126 para garantir pagamentos dos contratos de arrendamento. Cerca de R\$ 5.379 de contas a receber e de administradoras de cartão de crédito foram dados em caução dessas cartas de crédito.

Os pagamentos futuros de arrendamentos com base nos contratos de arrendamento operacional são denominados em dólares norte-americanos e têm a seguinte composição por ano, considerando as 27 aeronaves:

	<b>Aeronaves</b>	<b>Motores</b>	<b>Total</b>
	<b>R\$</b>	<b>R\$</b>	<b>R\$</b>
2005	188.998	11.755	<b>200.753</b>
2006	187.161	10.485	<b>197.646</b>
2007	174.616	9.214	<b>183.830</b>
2008	99.425	8.654	<b>108.079</b>
2009	57.330	5.171	<b>62.501</b>
Após 2009	3.942	2.553	<b>6.495</b>
Total	711.472	47.832	<b>759.304</b>

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 20. Compromissos--Continuação

A Companhia mantém contrato para o uso do sistema de vendas Open Skies que expira em 2014, e que poderá ser rescindido pela contratante mediante aviso prévio de 180 dias. Os pagamentos futuros desse contrato dependem do número de passageiros transportados e o valor mínimo mensal é de R\$332, correspondente a US\$125 convertidos pela taxa de câmbio em 31 de dezembro de 2004. Em 2004 os pagamentos para a Open Skies totalizaram R\$ 12.954.

Em 17 maio de 2004, a Companhia assinou um contrato com a Boeing Company firmando pedido de compra de 17 aeronaves *737-800 Next Generation*, juntamente com opções de compra de mais 28 aeronaves *737-800 Next Generation*.

Os pedidos firmes de compra de aeronaves no valor aproximado de R\$ 2.997.000 com base no preço de lista das aeronaves (correspondente a aproximadamente US\$1.129 milhão de dólares com base na taxa de câmbio em 31 de dezembro de 2004), têm entregas previstas para ocorrer entre 2006 e 2010. As opções de compra são exercíveis para entregas no período entre 2005 e 2010. A Companhia vem efetuando os pagamentos iniciais relativos à aquisição dessas aeronaves, utilizando recursos próprios provenientes da oferta primária de ações e de empréstimos contratados por meio de linhas de crédito de curto prazo e financiamento da Boeing Company.

Os pagamentos futuros referentes aos pedidos firmes e opções para compra de 43 aeronaves, determinados com base no preço de lista das aeronaves, denominado em dólares norte-americanos e convertido para reais com base na taxa de câmbio em 31 de dezembro de 2004, têm a seguinte composição por ano:

	Compromissos futuros de aquisição de aeronaves	
	R\$	US\$
2005	83.598	31.494
2006	511.110	192.552
2007	2.609.857	983.219
2008	2.176.791	820.069
2009	1.625.788	612.488
Total	7.007.144	2.639.822

As obrigações por compra de aeronaves serão financiadas em até 85% por financiamentos de longo prazo garantido pelo Exim Bank dos Estados Unidos.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 21. Instrumentos Financeiros Derivativos

A Companhia está exposta a riscos de mercado decorrentes de suas operações. Tais riscos envolvem principalmente os efeitos de mudanças de preço e de disponibilidade de combustível, risco de taxa de câmbio, visto que suas receitas são geradas em reais e a Companhia tem obrigações significativas denominadas em dólares norte-americanos, riscos de crédito e riscos de taxas de juros. A Companhia mantém uma política formal de gerenciamento de riscos sob a gestão de seus diretores e seu Conselho de Administração.

A administração desses riscos é efetuada por meio de políticas de controle, estabelecendo limites, bem como outras técnicas de acompanhamento, principalmente modelos matemáticos adotados para monitoramento contínuo das exposições.

#### (a) Risco de preço e disponibilidade de combustíveis

Para gerenciar esses riscos, a GOL utiliza *contratos futuros e de opções de commodities*. Os preços do petróleo bruto são substancialmente relacionados ao combustível, o que torna os derivativos do petróleo bruto eficazes 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 2004, a GOL apresentava contratos de *swap de commodities* em aberto para 120.000 barris de petróleo, no valor nominal de R\$13.583.

O valor de mercado dos instrumentos financeiros derivativos é calculado com base em práticas usuais de mercado, usando os valores de fechamento no período considerado das cotações subjacentes relevantes. Os contratos de opções são calculados utilizando a fórmula de Black & Scholes, considerando os parâmetros informados por reconhecidos provedores de informações de mercado.

A compra de combustível é efetuada substancialmente de um único fornecedor, que é responsável pelo fornecimento de 95% do consumo anual de combustível.

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

**21. Instrumentos Financeiros Derivativos--Continuação**

(b) Risco de taxa de câmbio

Em 31 de dezembro de 2004, os principais ativos e passivos denominados em moeda estrangeira estão relacionados a operações de arrendamento mercantil de aeronaves. As parcelas referentes a contratos de arrendamento mercantil renegociados estão registradas no passivo circulante e exigível a longo prazo, respectivamente, pelos valores de R\$1.710 e R\$3.937, indexadas ao dólar norte-americano.

A exposição cambial da Companhia em 31 de dezembro é demonstrada a seguir:

	<u>Consolidado</u>
<b>Ativo</b>	
Caixa e Bancos e aplicações financeiras	(27.020)
Depósitos em garantias de contratos de arrendamentos	(33.559)
Despesas antecipadas de arrendamentos	(9.885)
Adiantamentos a fornecedores	(5.984)
Total de obrigações em dólar norte-americano	(76.448)
<b>Passivo</b>	
Fornecedores estrangeiros	8.218
Arrendamentos mercantis a pagar	14.044
Operações com <i>hedge</i>	2.600
Prêmios de seguro a pagar	24.060
	48.922
Exposição cambial em R\$	(27.526)
Exposição cambial total em US\$	(10.369)
<b>Obrigações não registradas no balanço</b>	
Contratos de arrendamento operacional	759.304
Obrigações decorrentes de pedidos firmes para compra de aeronaves	2.997.000
Total da exposição cambial R\$	3.728.778
Total da exposição cambial US\$	1.404.754

A exposição cambial total é administrada por contratos futuros de dólar da BM&F. Em 31 de dezembro a Companhia tinha contratos em aberto no valor de R\$ 37.267. Os ajustes a valor de mercado geraram ganhos, não realizados, de R\$ 12.723, contabilizados em receitas financeiras.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 21. Instrumentos Financeiros Derivativos--Continuação

#### (c) Risco de crédito

Os instrumentos financeiros que sujeitam a Companhia a risco de crédito são representados, principalmente, pelas disponibilidades, aplicações financeiras, contas a receber e contratos de derivativos. A controlada GOL mantém suas disponibilidades depositadas e aplicações financeiras junto a instituições financeiras sólidas e não há concentração junto a uma instituição financeira em particular. 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 dessas contas a receber é a curto prazo e, em sua maioria, são liquidadas em 30 dias.

Substancialmente, os valores de mercado dos demais instrumentos financeiros não divergem dos correspondentes valores contábeis.

### 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 dezembro de 2004, a cobertura de seguros, por natureza, considerando-se a frota de aeronaves da GOL e em relação aos valores máximos indenizáveis, é como segue:

<u>Modalidade Aeronáutico</u>	<u>R\$</u>	<u>US\$</u>
Garantia – Casco	1.923.829	724.770
Responsabilidade Civil por ocorrência/aeronave	1.592.640	600.000
Garantia – Casco/Guerra	1.923.829	724.770
Estoques	106.176	40.000

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--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

**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 EBITDAR 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 do 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 da Sociedade por Ações. A tabela a seguir representa o cálculo efetuado para determinar o EBITDA e o EBITDAR nos períodos especificados:

	<u>Consolidado</u>
<b>Lucro líquido do período</b>	<b>255.469</b>
Imposto de renda e contribuição social	131.750
Despesas (receitas) financeiras, líquidas	(9.342)
Depreciação e amortização	22.901
<b>EBITDA</b>	<b>400.778</b>
Custos com arrendamento mercantil de aeronaves	163.771
Custos com arrendamento suplementar	87.201
<b>EBITDAR</b>	<b>651.750</b>

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

### 24. Informações Financeiras Trimestrais (Não auditadas)

Os resultados trimestrais do período de 12 de março a 31 de dezembro de 2004 estão sumariados como segue (em milhares, exceto pelo valor da ação).

	<u>Primeiro trimestre</u>	<u>Segundo trimestre</u>	<u>Terceiro trimestre</u>	<u>Quarto trimestre</u>
Receita operacional líquida	126.561	385.526	517.233	625.035
Lucro operacional	8.275	75.864	133.901	196.360
Lucro líquido do período	5.931	49.135	86.417	113.986
Lucro por ação (R\$)	0,03	0,26	0,46	0,61

### 25. Eventos Subseqüentes

Em janeiro de 2005 a Companhia assinou novos contratos de arrendamento operacional para mais quatro aeronaves Boeing, sendo duas 737-800 Next Generation e duas 737-700, cuja expectativa da Administração é de que sejam entregues durante o primeiro e o segundo trimestres de 2005.

Em 19 de janeiro de 2005, o Comitê de Remuneração, no âmbito de suas funções e em conformidade com o Plano de Opção de Compra de Ações da Companhia, aprovou a outorga de 75.854 opções de compra de ações preferenciais da Companhia ao preço de R\$33,06 por ação.

Em 27 de janeiro e em 22 de fevereiro de 2005 a Companhia confirmou o exercício definitivo de nove opções de compra, sendo 2 opções de aeronaves 737-700 e 7 opções de aeronaves 737-800 Next Generation. A transação faz parte do acordo firmado em maio de 2004, quando a GOL anunciou a aquisição de até 43 aeronaves 737-800 Next Generation. Com a confirmação do exercício dessas opções de compra, a Companhia aumenta os pedidos firmes junto a Boeing para 26 aeronaves, que deverão ser entregues entre 2006 e 2010.

Em 3 de fevereiro de 2005, a Companhia anunciou o aumento de seu contrato para aquisição de aeronaves 737-800 Next Generation com a Boeing em mais 20 opções de compra. Com as novas opções, a Companhia aumenta o contrato para 63 aeronaves. As entregas deverão ocorrer entre 2006 e 2010.

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação

31 de dezembro de 2004

(Em milhares de reais)

**ANEXO I – DEMONSTRAÇÕES DO FLUXO DE CAIXA**

	<b>Controladora</b>	<b>Consolidado</b>
Lucro do período	255.469	255.469
<b>Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais:</b>		
Depreciação	-	22.901
Provisão para devedores duvidosos	-	3.547
Impostos diferidos	-	(930)
Variações nos ativos e passivos operacionais:	-	
Contas a receber	-	(389.917)
Estoques	-	(21.038)
Despesas antecipadas, tributos a recuperar e outros créditos e valores	(27.401)	(120.952)
Créditos com ligadas	-	
Fornecedores	-	45.674
Arrendamentos mercantis a pagar	-	14.044
Transportes a executar	-	159.891
Impostos a pagar	52	40.912
Seguros a pagar	-	24.060
Obrigações trabalhistas	-	51.041
Provisão para contingências	-	10.351
Outras obrigações	61.071	77.018
<b>Caixa líquido gerado nas atividades operacionais</b>	<b>289.191</b>	<b>172.071</b>
Investimentos	(642.455)	(1.260)
Depósitos em garantia de contratos de arrendamento	-	(33.559)
Aquisição de imobilizado, incluindo adiantamentos para aquisição de aeronaves de R\$43.447 no consolidado	-	(154.864)
<b>Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos</b>	<b>(642.455)</b>	<b>(189.683)</b>
<b>Atividades de financiamentos:</b>		
Empréstimos	-	118.349
Reserva especial de ágio	89.556	89.556
Aumento de capital - constituição da Companhia	223.119	223.119
Aumento de capital - oferta pública de ações	496.355	496.355
Dividendos a pagar	(60.676)	(60.676)
Obrigações com empresas ligadas	(390.788)	-
<b>Caixa líquido gerado nas atividades de financiamento</b>	<b>357.566</b>	<b>866.703</b>
Acréscimo líquido de caixa	4.302	849.091
Disponibilidades no início do exercício	-	-
Disponibilidades no final do exercício	<b>4.302</b>	<b>849.091</b>
<b>Transações que não afetam o caixa</b>		
Reserva especial de ágio	-	29.187
Juros pagos durante o ano	-	12.776
Imposto de renda e contribuição social pagos durante o ano	-	162.663

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

**ANEXO II – DEMONSTRAÇÃO DO VALOR ADICIONADO**

	<u>Controladora Consolidado</u>	
RECEITAS		
Transporte de passageiros, cargas e outras	-	1.728.942
Provisão para devedores duvidosos	-	(3.547)
INSUMOS ADQUIRIDOS DE TERCEIROS (inclui ICMS e IPI)		
Materiais, energia, serviços de terceiros e outros	-	(557.585)
Seguros de aeronaves	-	(21.667)
Comerciais e publicidade	-	(223.284)
<b>VALOR ADICIONADO BRUTO</b>	-	<b>922.859</b>
RETENÇÕES		
Depreciação e amortização	-	(22.901)
VALOR ADICIONADO LÍQUIDO PRODUZIDO PELA COMPANHIA	-	899.958
Resultados de participação societárias	258.969	-
Receitas financeiras	-	51.320
<b>VALOR ADICIONADO TOTAL A DISTRIBUIR</b>	<b>258.969</b>	<b>951.278</b>
Empregados	-	(148.028)
Governo	(3.500)	(254.831)
Financiadores	-	(41.978)
Lessores	-	(250.972)
Acionistas	(60.676)	(60.676)
Reinvestido	(194.793)	(194.793)
<b>VALOR ADICIONADO TOTAL DISTRIBUÍDO</b>	<b>(258.969)</b>	<b>(951.278)</b>

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

**NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação**  
**31 de dezembro de 2004**  
**(Em milhares de reais)**

**ANEXO III – BALANÇO SOCIAL**

	<b>Controladora</b>		<b>Consolidado</b>			
1) Base de Cálculo						
Receita líquida (RL)	-		1.654.355			
Resultado operacional (RO)	-		414.400			
Folha de pagamento bruta (FPB)	-		78.140			
	<b>Controladora</b>			<b>Consolidado</b>		
	<b>Valor (R\$)</b>	<b>% sobre FPB</b>	<b>% sobre RL</b>	<b>Valor (R\$)</b>	<b>% sobre FPB</b>	<b>% sobre RL</b>
2) Indicadores Sociais Internos						
Alimentação	-	-	-	5.758	7,37	0,35
Transporte de Funcinários	-	-	-	2.813	3,60	0,17
Segurança e Medicina do Trabalho	-	-	-	189	0,24	0,01
Encargos sociais compulsórios	-	-	-	28.114	35,98	1,70
Capacitação e desenvolvimento profissional	-	-	-	5.394	6,90	0,33
Participação nos lucros ou resultados	-	-	-	<u>27.181</u>	<u>34,79</u>	<u>1,64</u>
Total - Indicadores Sociais Internos	-	-	-	69.449	88,88	4,20
	<b>Controladora</b>			<b>Consolidado</b>		
	<b>Valor (R\$)</b>	<b>% Sobre FPB</b>	<b>% Sobre RL</b>	<b>Valor (R\$)</b>	<b>% Sobre FPB</b>	<b>% Sobre RL</b>
3) Indicadores Sociais Externos						
Cultura	-	-	-	1.730	2,21	0,10
Tributos (excluídos encargos sociais)	-	-	-	<u>215.929</u>	<u>276,34</u>	<u>13,05</u>
Total - Indicadores Sociais Externos	-	-	-	217.659	278,55	13,16
4) Indicadores do Corpo Funcional (não auditados)						
Número de empregados ao final do período				3.307		
Número de admissões durante o período				1.152		
Número de empregados acima de 45 anos				324		
Número de mulheres que trabalham na Companhia				1.391		
Percentual de mulheres que ocupam cargos de chefia				41,63		
Número de negros que trabalham na Companhia				37		
Percentual de cargos de chefia ocupados por negros				-		

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS--Continuação  
31 de dezembro de 2004  
(Em milhares de reais)

**ANEXO III – BALANÇO SOCIAL--Continuação**

5) Indicadores Relevantes quanto ao Exercício da Cidadania Empresarial (não auditados)

Numero total de acidentes de trabalho 24

Os projetos sociais e ambientais desenvolvidos pela Companhia foram definidos:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	pela direção	direção e gerências	todos os empregados
Os padrões de segurança e salubridade no ambiente de trabalho foram definidos:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	pela direção	direção e gerências	todos os empregados
A participação nos lucros ou resultados contempla:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	pela direção	direção e gerências	todos os empregados
Na seleção dos fornecedores, os mesmos padrões éticos e de responsabilidade social e ambiental adotados pela Companhia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	não são considerados	são sugeridos	são exigidos
Quanto à participação dos empregados em programas de trabalho voluntário, a Companhia:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	não se envolve	apóia e incentiva	organiza

***Demonstrações Financeiras  
Consolidadas Pro Forma***

***GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.***

***31 de dezembro de 2004 e 2003  
com Parecer dos Auditores Independentes***

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

**DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA**

31 de dezembro de 2004 e 2003

Índice

Demonstrações Financeiras Consolidadas Pro Forma

Parecer dos Auditores Independentes .....	B50
Balancos Patrimoniais Consolidados Pro forma .....	B51
Demonstrações do Resultado Consolidadas Pro forma.....	B53
Demonstrações das Mutações do Patrimônio Líquido Pro forma.....	B54
Demonstrações das Origens e Aplicações de Recursos Consolidadas Pro forma.....	B55
Notas Explicativas às Demonstrações Financeiras Consolidadas Pro forma.....	B56

## **PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES**

Aos Administradores e Acionistas  
Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

Examinamos os balanços patrimoniais consolidados pro forma da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e empresas controladas, levantados em 31 de dezembro de 2004 e 2003, 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 consolidadas pro forma. As demonstrações financeiras consolidadas pro forma pressupõem que a Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. tenha sido constituída em 1º de janeiro de 2001, e que, desde aquela data, já detivesse a totalidade do capital social da sua controlada Gol Transportes Aéreos S.A.

Nosso exame foi conduzido 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 consolidada pro forma da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e empresas controladas em 31 de dezembro de 2004 e 2003, os respectivos resultados consolidados pro forma de suas operações, as mutações 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 em 1º de janeiro de 2001, e que, desde aquela data, já detivesse a totalidade do capital social da sua controlada Gol Transportes Aéreos S.A.,

Nossos exames foram conduzidos com o objetivo de emitirmos parecer sobre as demonstrações financeiras referidas no primeiro parágrafo. O balanço social consolidado e as demonstrações do fluxo de caixa e do valor adicionado da controladora e consolidado preparados de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil estão sendo apresentados para propiciar informações adicionais sobre a Companhia, apesar de não serem requeridos como parte das demonstrações financeiras. Essas demonstrações foram submetidas aos procedimentos de auditoria descritos no segundo parágrafo e, em nossa opinião, estão adequadamente apresentadas em todos os seus aspectos relevantes em relação às demonstrações financeiras tomadas em conjunto.

São Paulo, 22 de fevereiro de 2005.

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

Maria Helena Pettersson  
CRC-1SP119891/O-0

# GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

## BALANÇOS PATRIMONIAIS CONSOLIDADOS PRO-FORMA

31 de dezembro de 2004 e 2003

(Em milhares de reais)

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
<b>ATIVO</b>		
Circulante		
Disponibilidades	<b>849.091</b>	146.291
Contas a receber	<b>389.917</b>	244.336
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	<b>(3.547)</b>	(3.760)
Impostos diferidos e a compensar	<b>16.494</b>	12.708
Estoques	<b>21.038</b>	15.236
Despesas antecipadas	<b>41.593</b>	10.545
Outros créditos e valores	<b>3.388</b>	16.991
Total do ativo circulante	<b>1.317.974</b>	442.347
Realizável a longo prazo		
Depósitos em garantia	<b>33.559</b>	28.261
Impostos diferidos	<b>24.828</b>	4.192
Despesas antecipadas	<b>26.798</b>	-
Outros créditos e valores	<b>8.781</b>	511
Total do realizável a longo prazo	<b>93.966</b>	32.964
Permanente		
Investimentos	<b>1.260</b>	630
Imobilizado (inclui adiantamentos para aquisição de aeronaves de R\$ 43.447 em 2004; em 2003 não existiam depósitos)	<b>131.358</b>	67.184
Diferido	<b>605</b>	1.394
Total do permanente	<b>133.223</b>	69.208
Total do ativo	<b>1.545.163</b>	544.519

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### BALANÇOS PATRIMONIAIS CONSOLIDADOS PRO-FORMA 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
<b>PASSIVO</b>		
Circulante		
Empréstimos e financiamentos	<b>118.349</b>	38.906
Fornecedores	<b>36.436</b>	48.605
Arrendamentos mercantis a pagar	<b>10.107</b>	10.099
Obrigações trabalhistas	<b>23.860</b>	15.891
Participação dos empregados nos lucros	<b>27.181</b>	19.068
Impostos e contribuições a recolher	<b>40.912</b>	11.485
Taxas e tarifas aeroportuárias a recolher	<b>10.603</b>	9.714
Transportes a executar	<b>159.891</b>	123.393
Dividendos a pagar	<b>60.676</b>	26.502
Outras obrigações	<b>29.799</b>	4.662
Total do passivo circulante	<b>517.814</b>	308.325
Exigível a longo prazo		
Arrendamentos mercantis a pagar	<b>3.937</b>	6.147
Fornecedores	<b>9.238</b>	-
Provisão para contingências	<b>10.351</b>	8.570
Total do exigível a longo prazo	<b>23.526</b>	14.717
Patrimônio líquido		
Capital social	<b>717.832</b>	135.700
Reservas de capital	<b>29.187</b>	691
Reservas de lucros	<b>256.804</b>	85.086
Total do patrimônio líquido	<b>1.003.823</b>	221.477
Total do passivo	<b>1.545.163</b>	544.519

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas..

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### DEMONSTRAÇÕES DO RESULTADO CONSOLIDADAS PRO FORMA

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2004 e 2003

(Em milhares de reais, exceto o lucro por ação)

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Receita operacional bruta		
Transporte de passageiros	<b>1.965.154</b>	1.444.757
Transporte de cargas	<b>49.017</b>	36.516
Outras	<b>40.478</b>	16.120
	<u><b>2.054.649</b></u>	<u>1.497.393</u>
Impostos e contribuições	<u><b>(93.763)</b></u>	<u>(96.803)</u>
Receita operacional líquida	<b>1.960.886</b>	1.400.590
Custo dos serviços prestados	<u><b>(1.137.648)</b></u>	<u>(915.099)</u>
Lucro bruto	<u><b>823.238</b></u>	<u>485.491</u>
Despesas operacionais		
Despesas comerciais	<b>(268.068)</b>	(197.672)
Despesas administrativas	<b>(56.954)</b>	(37.225)
Resultados financeiros líquidos	<b>10.979</b>	(61.927)
	<u><b>(314.043)</b></u>	<u>(296.824)</u>
Lucro antes do imposto de renda, da contribuição social e das participações	<b>509.195</b>	188.667
Imposto de renda e contribuição social	<b>(164.534)</b>	(56.555)
Participação dos empregados nos lucros	<b>(27.181)</b>	(19.068)
Lucro líquido do exercício	<u><b>317.480</b></u>	<u>113.044</u>
Quantidade de ações na data do balanço	187.543.243	60.283.209
Lucro por ação pro forma (R\$)	<u><b>1,69</b></u>	<u>1,88</u>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas pro forma.

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**  
**DEMONSTRAÇÕES DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO PRO FORMA**  
 Exercícios findos em 31 de dezembro de 2004 e 2003  
 (Em milhares de reais)

	Reservas de capital			Reservas de lucros		Lucros ou Prejuízos acumulados	Total
	Capital social	Incentivos fiscais	Reserva especial de ágio de controlada	Reserva Legal	Reserva para reinvestimento		
Saldos em 31 de dezembro de 2002	41.500	-	-	-	-	(1.456)	40.044
Aumento de capital	94.200	-	-	-	-	-	94.200
Incentivo a cultura	-	691	-	-	-	-	691
Lucro líquido do período	-	-	-	-	-	113.044	113.044
Proposta da Administração para destinação dos lucros:							
Reserva legal	-	-	-	5.579	-	(5.579)	-
Dividendo mínimo obrigatório	-	-	-	-	-	(26.502)	(26.502)
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
Aumento de capital em 24 de junho de 2004 por emissão pública de ações	496.355	-	-	-	-	-	496.355
Lucro líquido do exercício	-	-	-	-	-	317.480	317.480
Proposta da Administração para destinação dos lucros:							
Reserva legal	-	-	-	12.773	-	(12.773)	-
Dividendo mínimo obrigatório	-	-	-	-	-	(60.676)	(60.676)
Reserva para reinvestimento	-	-	-	-	244.031	(244.031)	-
Saldos em 31 de dezembro de 2004	<b>717.832</b>	<b>-</b>	<b>29.187</b>	<b>12.773</b>	<b>244.031</b>	<b>-</b>	<b>1.003.823</b>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas pro-forma.

# GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

## DEMONSTRAÇÕES DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS CONSOLIDADAS PRO FORMA

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2004 e 2003  
(Em milhares de reais)

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
<b>ORIGENS DE RECURSOS</b>		
Recursos gerados pelas (aplicados nas) operações		
Lucro líquido do exercício	317.480	113.044
Das operações:		
Itens que não afetam o capital circulante:		
Depreciações e amortizações	26.000	14.527
Impostos diferidos	(1.176)	(4.192)
	<u>342.304</u>	<u>123.379</u>
Dos acionistas:		
Reserva especial de ágio	29.187	-
Aumento de capital – constituição da Companhia	-	94.200
Aumento de capital – oferta pública de ações	496.355	-
	<u>525.542</u>	<u>94.200</u>
De terceiros:		
Redução do realizável a longo prazo	-	45.312
Aumento do exigível a longo prazo	8.809	-
Incentivos fiscais	-	691
Total das origens	<u>876.655</u>	<u>263.582</u>
<b>APLICAÇÕES DE RECURSOS</b>		
Nas operações		
Dividendos propostos	60.676	26.502
Integralização de capital com ações de controlada	-	-
Aquisição de bens do imobilizado, incluindo adiantamento para aquisição de aeronaves de R\$ 43.447 em 2004	89.385	37.967
Aquisição de investimentos	630	630
Aplicações no realizável a longo prazo	59.826	-
Redução do exigível a longo prazo	-	9.236
Total das aplicações	<u>210.517</u>	<u>74.335</u>
Aumento do capital circulante líquido	<u>666.138</u>	<u>189.247</u>
Variação do capital circulante líquido		
Ativo circulante:		
No final do período	1.317.974	442.347
No início do período	442.347	140.751
	<u>875.627</u>	<u>301.596</u>
Passivo circulante:		
No final do período	517.814	308.325
No início do período	308.325	195.976
	<u>209.489</u>	<u>112.349</u>
Aumento do capital circulante líquido	<u>666.138</u>	<u>189.247</u>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

# **GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

## **NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA**

31 de dezembro de 2004 e 2003

(Em milhares de reais)

### **1. Contexto Operacional**

A Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Companhia ou GLAI) opera no conceito baixo custo – baixa tarifa, com uma frota de 27 aeronaves Boeing 737, uma das mais novas e modernas do setor, com baixos custos de manutenção, combustível e treinamento e altos índices de utilização e eficiência.

A Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. foi constituída em 12 de março de 2004, tendo como acionistas as empresas do Grupo Áurea: Aeropar Participações S.A e Comporte Participações S.A. A Aeropar Participações S.A. é uma empresa subsidiária da Áurea Administração e Participações S.A. A Áurea Administrações e Participações S.A. e a Comporte Participações S.A. são empresas controladas pelos membros do Conselho de Administração da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A Assembléia Geral Extraordinária realizada em 29 de março de 2004, aprovou o aumento de capital, subscrito pelos acionistas e pela BSSF Air Holdings LLC que foi integralizado mediante a conferência à companhia de ações da Gol Transportes Aéreos S.A. 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., fundos administrados pelo grupo AIG.

Em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 29 de março de 2004 os acionistas aprovaram a incorporação da BSSF II Holdings Ltda. pela Gol Transportes Aéreos S.A. Em consequência desta incorporação a GOL sucedeu a BSSF II Holdings Ltda. no direito de amortizar, para fins locais e fiscais o ágio decorrente da expectativa de lucros futuros de, aproximadamente, R\$86.845, gerado quando da aquisição pela BSSF II Holdings Ltda. da sua participação acionária na GOL. A amortização deste ágio no prazo de cinco anos resultará em um benefício fiscal para a Companhia. Este benefício, que corresponde a 34% do valor do ágio, está refletido nas demonstrações financeiras consolidadas como imposto de renda diferido a recuperar tendo como contrapartida uma da reserva especial de ágio no patrimônio líquido no valor de R\$29.187.

## **GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

### **NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)**

#### **1. Contexto Operacional--Continuação**

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, que, somadas às ações ofertadas, totalizaram 187.543.243 com os mesmos direitos e vantagens a elas atribuídos pelo Estatuto Social. O desdobramento das ações foi feito sem alteração do capital social e as novas ações criadas em função do desdobramento foram creditadas aos acionistas na proporção das ações inscritas nos registros de ações. Adicionalmente, foi aprovada a alteração das características das ações ordinárias, as quais passaram 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 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 arrendamento de aeronaves.

Em 24 de junho de 2004 a Companhia completou uma oferta pública global de ações na Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA e NEW YORK STOCK EXCHANGE – NYSE com o objetivo principal de captar recursos para investimentos relacionados com a aquisição de novas aeronaves; por meio da qual foram colocadas 18.750.000 ações preferenciais ao preço de R\$26,57 por ação, totalizando R\$498.188, que resultou no ingresso de R\$463.877 ao caixa da Companhia. Adicionalmente, R\$386.593 foram revertidos aos acionistas BSSF Air Holdings LLC e Comporte Participações S.A. pela oferta secundária de 14.300.000 ações preferenciais de sua titularidade.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA-Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 1. Contexto Operacional--Continuação

Em 31 de dezembro de 2004, a composição acionária da Companhia é como segue:

	Ordinárias	Preferenciais	Total
Aeropar Participações S.A.	100,00%	40,32%	75,15%
Comporte Participações S.A.	-	4,30%	1,78%
BSSF Air Holdings LLC	-	13,06%	5,43%
Mercado	-	42,32%	17,64%
	100,00%	100,00%	100,00%

Em 31 de dezembro de 2004, a Companhia detém as seguintes participações acionárias:

Gol Transportes Aéreos S.A.	100%
Gol Finance LLP (GOL UK)	100%

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 e internacional, 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 2004, a sua frota era composta por 27 aeronaves, sendo 18 Boeing 737-700, 4 Boeing 737-800 e 5 Boeing 737-300. Durante o ano de 2004, a Companhia inaugurou 9 novas bases (Foz do Iguaçu (PR), Joinville (SC), Caxias do Sul (RS), Uberlândia (MG), Teresina (PI), Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), Aracaju (SE), Buenos Aires (Argentina), aumentando o número de cidades atendidas para 36 (27 em 2003) e operando em 38 aeroportos.

Em maio de 2004, a controlada GOL assinou um contrato com a The Boeing Company para compra de aeronaves, fornecimento de equipamentos, treinamento, serviços e outras atividades relacionadas com o suporte à operação de aeronaves. Em 31 de dezembro de 2004 a GOL havia exercido opções e assumido obrigações relativas a pedidos firmes para compra de 17 aeronaves, conforme detalhado na nota 20. O contrato para aquisição de novas aeronaves requer que a Companhia efetue adiantamentos durante a construção das aeronaves. O Exim Bank dos Estados Unidos firmou compromisso de garantir o financiamento de longo prazo de até 85% do valor dessas aeronaves a partir da data da entrega. A parcela a ser paga com recursos próprios relativa aos adiantamentos requeridos até a data da entrega das aeronaves será paga com recursos próprios captados por meio de oferta de ações

Em outubro de 2004, a Companhia recebeu aprovação da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea (CERNAI) para começar a operar em uma rota internacional para Buenos Aires, Argentina, tendo iniciado as operações em 22 de dezembro de 2004.

## **GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

### **NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)**

#### **2. Base de Preparação e Apresentação das demonstrações financeiras**

As demonstrações financeiras consolidadas pro forma da Companhia e suas controladas 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 demonstrações financeiras consolidadas pro forma contemplam as contas da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e das empresas controladas Gol Transportes Aéreos S.A. e Gol Finance LLP.

As demonstrações financeiras consolidadas pro forma de 31 de dezembro de 2004 e 2003 foram elaboradas para refletir a situação financeira e patrimonial e os resultados operacionais consolidados como se a GLAI tivesse sido constituída em 1º de janeiro de 2001, e como se já detivesse a participação acionária na GOL, acima mencionada, desde aquela data.

As demonstrações financeiras consolidadas pro forma não devem ser tomadas por base para fins de cálculo de dividendos ou para quaisquer outros fins societários que não sejam de proporcionar informações comparativas sobre a performance operacional da Companhia.

As demonstrações financeiras incluem as seguintes informações suplementares que a Administração considera relevantes para o mercado:

Anexo I – Demonstração do fluxo de caixa consolidado pro forma elaborada pelo método indireto, a partir dos registros contábeis, com base nas diretrizes do IBRACON – Instituto dos Auditores Independentes do Brasil.

Anexo II – Demonstração do valor adicionado consolidado pro forma elaborada de acordo com as Normas Brasileiras de Contabilidade, complementadas pelas orientações e recomendações da Comissão de Valores Imobiliários – CVM.

Anexo III – Balanço Social consolidado pro forma elaborado de acordo com as Normas Brasileiras de Contabilidade e de acordo com o modelo recomendado pelo Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas – iBase.

## **GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

### **NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)**

#### **2. Base de Preparação e Apresentação das demonstrações financeiras--Continuação**

A Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. tem ações preferenciais negociadas sob a forma de American Depositary Shares – ADS na NYSE nos Estados Unidos da América e está sujeita às normas da Securities and Exchange Commission – SEC. Cada ADS representa 2 ações preferenciais e são negociadas sob o código GOL. A Companhia elabora as demonstrações financeiras pro forma de acordo com os princípios contábeis geralmente aceitos nos Estados Unidos da América – USGAAP. Visando atender às necessidades de informações dos mercados em que opera, a Companhia tem por prática divulgar suas informações societárias e USGAAP simultaneamente.

A Companhia firmou Contrato de Adoção de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa Nível 2 com a Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA, passando a integrar o índice Novo Mercado Bovespa, criado para diferenciar um grupo seletivo de empresas que se comprometem a adotar práticas diferenciadas de governança corporativa. As informações da Companhia contemplam as exigências adicionais do Novo Mercado BOVESPA.

Algumas rubricas e saldos do balanço patrimonial consolidado pro-forma e da demonstração do resultado pro forma de 31 de dezembro de 2003 foram reclassificados para adequação e comparabilidade.

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 fretamento de aeronaves, taxas de alterações de reservas de vôos e outros serviços, as quais são reconhecidas quando os serviços são prestados.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 2. Base de Preparação e Apresentação das demonstrações financeiras--Continuação

##### b) Disponibilidades

As aplicações financeiras são demonstradas pelo valor aplicado, acrescido das remunerações contratadas e reconhecidas proporcionalmente até a data do balanço. Os títulos e valores mobiliários classificados como disponibilidades são representados por aplicações em títulos adquiridos com o objetivo de serem negociados freqüentemente e de forma ativa, avaliados e contabilizados pelo valor de mercado, tendo os ganhos e perdas realizados e não realizados reconhecidos no resultado.

##### c) Provisão para créditos de liquidação duvidosa

A provisão para créditos de liquidação duvidosa é constituída em montante suficiente para cobrir eventuais perdas na realização das contas a receber.

##### d) Estoques

Os estoques são compostos por materiais de consumo, peças e materiais de manutenção, incluem as importações em andamento e estão apresentados ao seu custo de aquisição, reduzido por provisões para obsolescência, quando aplicável, não superando o valor de mercado.

##### 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

Os investimentos nas controladas são avaliados pelo método da equivalência patrimonial, com base no balanço das controladas levantados na mesma data. As demonstrações financeiras da controlada Gol Finance LLP são elaboradas com base em práticas contábeis consistentes com as da Companhia e são convertidas para reais com base na taxa de câmbio em vigor na data do balanço, sendo as correspondentes variações cambiais reconhecidas no resultado da equivalência patrimonial.

## **GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

### **NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)**

#### **2. Base de Preparação e Apresentação das demonstrações financeiras--Continuação**

g) Imobilizado

O imobilizado é registrado pelo custo de aquisição, que inclui os encargos financeiros incorridos durante a fase de construção das aeronaves, 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.

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 com base na taxa de câmbio do dólar norte-americano 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.

k) Arrendamento mercantil

As obrigações contratuais mensais decorrentes dos contratos de arrendamento mercantil de aeronaves sem cláusula de opção de compra são apropriadas ao resultado quando incorridas.

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 programadas têm seus custos estimados 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 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 2. Base de Preparação e Apresentação das demonstrações financeiras--Continuação

##### 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 dos ganhos e 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 excedente a R\$240 ao ano, e a contribuição social é constituída à alíquota de 9% sobre a base tributável.

O imposto de renda e a contribuição social diferidos são decorrentes das adições temporárias ao lucro tributável consideradas quando da apuração desses impostos.

O crédito fiscal decorrente do ágio incorporado pela Companhia vem sendo amortizado de forma linear em 60 meses.

##### o) Provisão para contingências

A provisão para contingências é constituída com amparo em pareceres de consultores jurídicos por montantes suficientes para cobrir perdas e riscos considerados prováveis.

##### p) Instrumentos financeiros derivativos

São avaliados com base no valor de mercado na data do balanço, sendo os ganhos e perdas oriundos desta avaliação registrados como receitas ou despesas financeiras, respectivamente.

##### q) Uso de estimativas

A preparação das demonstrações financeiras de acordo com as práticas contábeis requer que a Administração faça estimativas com base em premissas que afetam os valores de ativos, passivos, receitas, despesas e divulgações apresentados nas demonstrações financeiras e nas notas explicativas às demonstrações financeiras. Os resultados finais podem divergir dessas estimativas.

**GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**  
**NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS**  
**PRO FORMA--Continuação**  
**31 de dezembro de 2004 e 2003**  
**(Em milhares de reais)**

**2. Base de Preparação e Apresentação das demonstrações financeiras--Continuação**

r) 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 participações da controladora no capital, reserva e resultado acumulado das controladas.

s) Destinação do lucro

As demonstrações financeiras da controladora refletem a proposta do Conselho de Administração para a destinação do lucro líquido do período no pressuposto de sua aprovação pela Assembléia Geral Ordinária.

t) Lucro por ação

O lucro por ação é calculado com base no número de ações em circulação na data do balanço com o objetivo de apresentar informações em bases comparativas, o lucro por ação pro forma em 31 de dezembro de 2003 foi ajustado para refletir o efeito do desdobramento de ações e da emissão de novas ações ocorridos em 2004.

**3. Disponibilidades**

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
<b>Caixa e Bancos</b>	<b>7.275</b>	1.456
<b>Aplicações financeiras em moeda nacional</b>		
Fundos de investimento financeiro	<b>32.482</b>	72.199
Fundos de investimento exclusivo	<b>642.531</b>	16.049
Certificados de depósito bancário – CDB	<b>140.233</b>	56.281
	<b>815.246</b>	<b>144.529</b>
<b>Aplicações financeiras em moeda estrangeira</b>		
Fundos de Investimentos	<b>26.570</b>	306
	<b>849.091</b>	<b>146.291</b>

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 3. Disponibilidades -- Continuação

As aplicações financeiras da Companhia em CDB apresentam remuneração média, líquida de impostos de, aproximadamente, 1,28% a.m. com base na variação do CDI e podem ser resgatadas a qualquer tempo sem prejuízo da receita reconhecida. Em 31 de dezembro de 2004, das aplicações em CDB, o valor de R\$49.600 estava vinculado às garantias de empréstimos com o Banco Santander e Banco do Brasil.

Os fundos de investimento apresentaram no exercício remuneração média, líquida de impostos de, aproximadamente, 0,91% a.m. Os fundos de investimento têm liquidez diária e o rendimento das quotas resgatadas em período inferior a 30 dias, contados a partir da data da aplicação, está sujeito à incidência do Imposto sobre Operações Financeiras – IOF, com base na tabela regressiva do referido imposto.

As aplicações no fundo de investimentos exclusivo têm liquidez diária. O fundo aplica em outros fundos de investimento que utilizam estratégias com derivativos como parte integrante da sua política de investimento. A composição da carteira do fundo exclusivo em 31 de dezembro de 2004 é como segue:

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Fundos de Investimento em Renda Fixa	<b>54.607</b>	<b>1.061</b>
Certificados de Depósito Bancário – CDB	<b>156.621</b>	-
Títulos Públicos (LFT, LTN e LFTO)	<b>322.453</b>	<b>13.985</b>
Debêntures Over	<b>10.382</b>	-
Tesouraria	<b>98.613</b>	<b>5</b>
Aplicações	<b>642.676</b>	<b>15.051</b>
Contas a receber / Exigibilidades	<b>(145)</b>	<b>998</b>
Total	<b>642.531</b>	<b>16.049</b>

A administração da carteira do fundo exclusivo é realizada por gestores externos, que seguem as políticas de investimento determinadas pela Companhia.

Os ativos financeiros integrantes da carteira dos fundos estão registrados, conforme o caso, no Sistema Especial de Liquidação e de Custódia – SELIC ou na Bolsa de Mercadorias & Futuros – BM&F.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 4. Contas a Receber

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Administradoras de Cartões de crédito	<b>348.306</b>	215.343
Correntistas - cargas e passagens	<b>4.573</b>	2.831
Agências de turismo	<b>33.013</b>	25.194
Outras	<b>4.025</b>	968
	<b><u>389.917</u></b>	<u>244.336</u>

Em 31 de dezembro de 2004, R\$ 50.700 do saldo de contas a receber de administradoras de cartões de crédito estavam vinculados à garantia de limite de crédito com o Banco Bradesco.

Durante o período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2004, as baixas contra a provisão para devedores duvidosos totalizaram R\$189.

#### 5. Despesas antecipadas

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Gastos com captação de recursos para compra de aeronaves	<b>34.238</b>	-
Prêmios de seguros	<b>24.208</b>	1.293
Arrendamentos de aeronaves e motores	<b>9.885</b>	9.085
Outros	<b>60</b>	167
	<b><u>68.391</u></b>	<u>10.545</u>
Curto prazo	<b>(41.593)</b>	(10.545)
Longo prazo	<b><u>26.798</u></b>	<u>-</u>

A Companhia realizou uma oferta primária de ações com objetivo de captar recursos para financiar suas obrigações futuras decorrentes do contrato com a Boeing para aquisição de aeronaves. Os gastos com a captação dos recursos destinados a esta etapa da sua expansão são alocados ao resultado com base no prazo médio de construção e entrega das novas aeronaves, considerando sua vinculação com os resultados futuros e o adequado confronto entre receitas e custos.

Os valores classificados como arrendamento de motores e aeronaves representam o custo de arrendamentos mercantins pagos antecipadamente e apropriados *pro rata*-dia ao resultado.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 6. Depósitos em Garantia

	2004	2003
Depósitos em garantia de arrendamentos	22.872	18.621
Depósitos para pagamento de revisões programadas de aeronaves	7.978	9.640
Outros depósitos em garantia	2.709	-
	<b>33.559</b>	<b>28.261</b>

Os depósitos em garantia de arrendamentos são denominados em dólares norte-americanos e são constituídos por depósitos efetuados principalmente 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 não estão sujeitos a juros e são reembolsáveis ao final 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

	2004	2003
<b>Impostos a compensar</b>		
Créditos de PIS e Cofins	3.250	2.964
Antecipações de IRPJ e CSL	4.400	-
Créditos de IRRF sobre aplicações financeiras	2.561	-
ICMS a recuperar	-	9.020
Outros	446	724
Total	<b>10.657</b>	12.708
<b>Impostos diferidos</b>		
Créditos fiscais resultantes de incorporação	25.296	-
Diferenças temporárias	5.369	4.192
Total	<b>30.665</b>	4.192
Curto Prazo	(16.494)	(12.708)
Longo prazo	<b>24.828</b>	4.192

## **GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

### **NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)**

#### **7. Impostos Diferidos e a Compensar, Curto e Longo Prazo--Continuação**

A Gol Transportes Aéreos S.A. sucedeu a BSSF II Holdings Ltda. no direito de amortizar, para fins fiscais, o ágio decorrente da expectativa de lucros futuros, cuja amortização resulta em um benefício fiscal correspondente a 34% do valor do ágio que se encontra refletido nas demonstrações financeiras como impostos diferidos em contrapartida à reserva especial de ágio no patrimônio líquido, no valor de R\$29.187.

A Companhia iniciou a amortização do ágio decorrente de incorporação em maio de 2004, adotando a amortização linear no prazo de 60 meses, que é compatível com a expectativa de realização. O ágio amortizado no período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2004, para fins fiscais, foi de R\$11.446 gerando benefício fiscal no valor de R\$3.891, que será capitalizado em benefício dos acionistas.

As projeções de resultados da controlada GOL, derivadas do seu plano de negócios, devidamente aprovados pelos órgãos de sua Administração, demonstram que o saldo do ágio a amortizar gera economia fiscal e que o crédito é realizável à razão de R\$ 5.837 para cada um dos exercícios de 2005 a 2008 e o saldo remanescente de R\$ 1.948 realizado no exercício de 2009.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 8. Investimentos em Controlada

(a) Informações relevantes sobre as controladas:

<b>Controladas</b>	<b>Quantidade total de ações possuídas</b>	<b>Participação em %</b>	<b>Capital social – R\$</b>	<b>Patrimônio líquido – R\$</b>	<b>Lucro líquido das controladas – R\$</b>
Gol Transportes Aéreos S.A.	<b>60.283.201</b>	<b>100</b>	135.700	496.863	322.438 (i)
Gol Finance LLP	<b>Não possui</b>	<b>100</b>	70.928	69.353	(1.575)

(b) Movimentação dos investimentos:

	<b>Gol Transportes Aéreos S.A</b>	<b>Gol Finance LLP</b>	<b>Total dos investimentos</b>
Ações recebidas por integralização de capital	312.675	-	312.675
Investimento em controlada no exterior	-	54.570	54.570
Aumento de capital em controlada no exterior	-	16.358	16.358
Resultado de equivalência patrimonial	(ii) 260.427	(1.575)	258.852
Dividendos propostos	(76.239)	-	(76.239)
Saldo final	496.863	69.353	566.216

Os dividendos propostos pela controlada GOL foram calculados sobre o lucro base para dividendo apurado nos 12 meses do exercício de 2004. Os dividendos propostos estão sujeitos à aprovação da Assembléia Geral Ordinária, a ser realizada em 11 de abril de 2005 e serão pagos 7 dias úteis após sua aprovação.

(i) período de 12 meses pro forma

(ii) período de 12 de março a 31 de dezembro de 2004.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 9. Imobilizado

	Taxa de depreciação	2004		2003	
		Custo	Depreciação acumulada	Valor líquido	Valor líquido
<b>Equipamentos de vôo</b>					
Peças de conjuntos de reposição	20%	101.457	(37.740)	<b>63.717</b>	55.672
Equipamentos de aeronaves	20%	1.088	(105)	<b>983</b>	39
Equipamentos de segurança	20%	46	(4)	<b>42</b>	16
Ferramentas	10%	767	(114)	<b>653</b>	273
		103.358	(37.963)	<b>65.395</b>	56.000
<b>Imobilizado de uso</b>					
Direitos de uso de <i>software</i>	20%	14.422	(2.815)	<b>11.607</b>	1.015
Veículos	20%	1.431	(482)	<b>949</b>	792
Máquinas e equipamentos	10%	1.840	(246)	<b>1.594</b>	1.916
Móveis e utensílios	10%	3.514	(544)	<b>2.970</b>	2.609
Computadores e periféricos	20%	4.213	(1.694)	<b>2.519</b>	480
Equipamentos de comunicação	10%	655	(125)	<b>530</b>	219
Instalações	10%	459	(74)	<b>385</b>	17
Marcas e patentes	-	35	-	<b>35</b>	328
Benfeitorias em propriedades de terceiros	4%	550	(42)	<b>508</b>	2.602
Obras em andamento	-	1.419	-	<b>1.419</b>	1.206
		28.538	(6.022)	<b>22.516</b>	11.184
<b>Subtotal</b>		131.896	(43.985)	<b>87.911</b>	67.184
<b>Adiantamentos para aquisição de aeronaves</b>	-	43.447	-	<b>43.447</b>	-
<b>Total</b>		175.343	(43.985)	<b>131.358</b>	67.184

Os adiantamentos para aquisição de aeronaves referem-se aos pré-pagamentos efetuados com base nos contratos assinados com a Boeing Company para a compra de 17 aeronaves 737-800 Next Generation, conforme detalhado na Nota 20.

#### 10. Fornecedores

A GOL mantém contrato de mútuo com a Petrobrás – Petrobrás Distribuidora S.A. referente ao fornecimento de combustível, com vencimento em 30 de abril de 2006, cujo saldo remanescente em 31 de dezembro de 2004 é de R\$9.238, contabilizado pelo preço de compra histórico e atualizado pelo IPCA.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 11. Empréstimos e Financiamentos

<u>Contrato</u>	<u>Taxas</u>	<u>Garantias</u>	<u>Limite</u>	<u>2004</u>
Banco Safra	108,5 % do CDI	Nota Promissória	<b>100.000</b>	<b>91.507</b>
Banco Bradesco	104% do CDI	Contas a receber Visa	<b>50.700</b>	-
Banco Santander	109 % do CDI	Penhor de CDB	<b>40.000</b>	<b>20.746</b>
Unibanco	CDI + 0,0673 a.m.	Garantia <i>clean</i>	<b>20.000</b>	<b>1.019</b>
Banco do Brasil	108 % do CDI	Nota Promissória	<b>5.000</b>	-
Banco do Brasil	105 % do CDI	Penhor de CDB	<b>9.600</b>	<b>5.077</b>
				<b>118.349</b>

<u>Contrato</u>	<u>Taxas</u>	<u>Garantias</u>	<u>Limite</u>	<u>2003</u>
Unibanco	CDI + 0,0673 a.m.	Nota Promissória	20.000	4.000
Banco Bradesco	104% do CDI	Contas a receber Visa	50.700	3.806
Banco Safra	CDI + 0,15 a.m.	Contas a receber Redecard/Amex	-	31.100
				<b>38.906</b>

Em 31 de dezembro de 2004, a Companhia mantinha seis contas com limite de crédito, sendo a conta com o Banco Bradesco garantida por contas a receber de administradoras de cartões de crédito com um limite total de R\$ 50.700 (R\$ 34.906 em 2003). As contas com o Banco do Brasil e Safra são garantidas somente por notas promissórias, permitindo empréstimos de até R\$ 105.000 e a conta com o Banco Santander e Banco do Brasil são garantidas por penhor de CDB com limite de R\$ 49.600.

#### 12. Arrendamentos Mercantis a Pagar

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Parcelas de arrendamentos mercantis renegociadas	<b>5.648</b>	8.009
Parcelas de arrendamentos mercantis a pagar	<b>8.396</b>	8.237
Total	<b>14.044</b>	16.246
Circulante	<b>(10.107)</b>	(10.099)
Exigível a longo prazo	<b>3.937</b>	6.147

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 para pagamento em parcelas mensais até 2008, indexadas ao dólar norte-americano.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 12. Arrendamentos Mercantis a Pagar--Continuação

As obrigações futuras decorrentes da contratação de operações de arrendamento na modalidade operacional estão detalhadas na nota 20.

#### 13. Provisão para contingências

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Provisão para contingências trabalhistas	289	205
Provisão para contingências cíveis	1.281	665
Provisão para contingências tributárias	8.781	7.700
	<u>10.351</u>	<u>8.570</u>

A provisão para contingências trabalhistas corresponde a perdas estimadas com base em análise individual de, aproximadamente, 44 processos de reclamações trabalhistas, principalmente relacionados a horas extras.

A provisão para contingências cíveis corresponde a perdas estimadas relativas a, aproximadamente, 757 processos por perdas e danos, principalmente relacionados com atrasos de vôos e extravio de bagagens.

A provisão para contingências tributárias refere-se, principalmente, à contestação pela GOL da cobrança de PIS e COFINS sobre a variação cambial de receitas financeiras.

A Companhia está discutindo judicialmente a incidência de ICMS nas importações das aeronaves e dos motores arrendados. A Companhia obteve liminar suspendendo a exigibilidade do tributo nas aeronaves e motores arrendados sob a modalidade de arrendamento 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 arrendamento operacional e, desta forma, a Companhia não recolheu e não provisionou este ICMS.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 14. Transações com Partes Relacionadas

A Gol Transportes Aéreos S.A. mantém acordos operacionais com empresas ligadas, efetuados, em condições, preços e prazos de mercado. As principais transações de saldos, bem como os valores que influenciaram o resultado, estão detalhados a seguir:

	Natureza das transações	2004		2003	
		Receber (pagar)	Receitas (Despesas)	Receber (pagar)	Receitas (Despesas)
<b><u>Empréstimo de debêntures</u></b>					
Áurea Administração e Participações S.A.	Empréstimos	-	-	(270)	(2.069)
<b><u>Fornecedores</u></b>					
Serviços Gráficos Ltda.	Serviço prestado	(15)	(172)	(12)	(188)
Breda Transportes e Serviços S.A.	Serviço prestado	(28)	(772)	2	31
Expresso União Ltda.	Serviço prestado	-	(195)	-	-
<b><u>Contas a receber</u></b>					
Viação Piracicabana Ltda.	Serviço prestado	-	6	-	15
Breda Transportes e Serviços S.A.	Serviço prestado	-	19	-	-
Áurea Administração e Participações S.A.	Serviço prestado	-	9	3	8
<b><u>Aluguel do imóvel sede</u></b>					
Áurea Administração e Participações S.A.	Aluguel	(26)	(262)	-	(300)

A GOL mantém contrato com as empresas Breda Transportes e Serviços S.A. e Expresso União Ltda. controlada pela Áurea Administração e Participações S.A., para transporte de passageiros e bagagens entre aeroportos e transporte de funcionários, pactuados em condições usuais de mercado. Os pagamentos efetuados no período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2004, totalizaram R\$772 e R\$195, respectivamente, (R\$394 e R\$129 em 2003).

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.

Em 29 de junho de 2004, a Companhia efetuou adiantamento para aumento de capital para a controlada GOL no valor de R\$407.209, sendo que, deste valor, R\$16.421 foram transformados em mútuo e devolvidos durante o período findo em 31 de dezembro de 2004. O saldo remanescente de R\$390.788 será capitalizado em 2005.

## **GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.**

### **NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)**

#### **15. Patrimônio Líquido**

##### **a) Capital social**

- i. Em 31 de dezembro de 2004, o capital social está representado por 109.448.497 ações ordinárias e 78.094.746 ações preferenciais.
- ii. O capital social autorizado em 31 de dezembro 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.
- iii. O valor de mercado das ações da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A., de acordo com a última cotação média das ações negociadas na Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA, correspondia em 31 de dezembro de 2004 a R\$28,70. O valor patrimonial por ação em 31 de dezembro de 2004 é R\$5,35 (R\$3,67 em 2003).
- iv. 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 foi efetuado sem alteração do capital social e as novas ações criadas em função do desdobramento foram creditadas aos acionistas na proporção das ações inscritas nos registros de ações. Adicionalmente, foi aprovada a alteração das características das ações ordinárias, as quais passaram 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 DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)**

#### **15. Patrimônio Líquido--Continuação**

##### a) Capital social--Continuação

- v. 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.
- vi. 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 de ações preferenciais, todas nominativas e sem valor nominal, das quais 18.750.000 foram emitidas até 31 de dezembro de 2004.
- vii. As ações preferenciais não têm 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.

De acordo com o Contrato de Adesão assinado com a Bovespa, a Companhia tem um prazo de três anos, a partir de 24 junho de 2004, para cumprir o requisito de que ações de emissão da Companhia, representando 25% do seu capital total, estejam em circulação no mercado. Em 31 de dezembro de 2004 este percentual é de 17,64%.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 15. Patrimônio Líquido--Continuação

##### b) Reservas de capital

###### i. Reserva especial de ágio de controlada

A controlada Gol Transportes Aéreos S.A. constituiu reserva especial de ágio, no valor de R\$29.187, correspondente ao 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 beneficia indistintamente todos os acionistas da Companhia nas datas da sua realização. No exercício findo em 31 de dezembro de 2004 o benefício fiscal realizado foi de R\$3.891.

###### ii. Ágio na conferência de ações

A reserva de ágio foi apurada na conferência das ações em decorrência da mais valia do acervo líquido recebido em relação ao valor aportado como aumento de capital e beneficia indistintamente todos os acionistas.

##### c) Reservas de lucros

###### i. Legal

É constituída mediante a apropriação de 5% do lucro líquido do exercício social, em conformidade com o artigo 193 da Lei nº 6.404/76.

###### ii. Reinvestimentos

A parcela do lucro líquido do período remanescente após a constituição da reserva legal e da apropriação dos dividendos, no valor de R\$ 244.031, foi destinada para reinvestimento conforme previsto no orçamento de capital aprovado pelo Conselho de Administração, em conformidade com o artigo 196 da Lei nº 6.404/76 (complementada pela Lei 10.303/2001).

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 15. Patrimônio Líquido--Continuação

##### c) Reservas de lucros--Continuação

##### ii. Reinvestimentos--Continuação

A reserva para reinvestimento destina-se a atender aos investimentos previstos no orçamento de capital do exercício de 2005, e depende de deliberação em Assembléia Geral Ordinária de Acionistas a ser realizada em 11 de abril de 2005.

##### d) Dividendos

De acordo com o Estatuto Social da Companhia, é garantido aos acionistas dividendo mínimo obrigatório de 25% do lucro do exercício ajustado nos termos do artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações.

A proposta de dividendos relativa ao período findo em 31 de dezembro de 2004, que está sendo encaminhada pela Administração da Companhia à aprovação dos acionistas na Assembléia Geral Ordinária a ser realizada em 11 de abril de 2005, no montante de R\$60.676, atende aos direitos garantidos, estatutariamente, distribuindo indistintamente as ações ordinárias e preferenciais. O lucro base para fins de determinação do dividendo e os dividendos propostos calculados como segue:

Lucro líquido do período de 10 meses na controladora	255.469
Constituição de reserva legal	(12.773)
Lucro base para determinação do dividendo	242.696
Dividendo proposto, equivalente a 25 % do lucro base	<u>60.676</u>
Dividendo por ação	<u>R\$0,32</u>

Os dividendos propostos serão pagos 7 dias úteis após a aprovação das demonstrações financeiras pela Assembléia Geral Ordinária.

O lucro base para determinação dos dividendos propostos pela Companhia decorre do resultado da equivalência patrimonial na controlada GOL a partir de 1º de março de 2004, data-base da reestruturação societária efetivada mediante conferência das ações da controlada GOL.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 16. Benefícios aos Empregados

Em Assembléia Geral Extraordinária 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 da Companhia. 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, sendo que 50% tornaram-se exercíveis a partir de 25 de outubro de 2004, sendo as 50% restantes exercíveis trimestralmente em base *pro rata* até o segundo trimestre de 2006. Após se tornar exercível, o titular de cada opção poderá exercê-la durante um período de 24 meses. Caso a Companhia tivesse contabilizado o efeito dessa remuneração como despesa, o resultado operacional do período findo em 31 de dezembro de 2004 seria menor em, aproximadamente, R\$ 10.000, considerando o valor de mercado das ações calculado com base no modelo de precificação de opções *Black and Scholes*.

Em conformidade com o Estatuto Social da Companhia, em 09 de dezembro de 2004, a Assembléia Geral Extraordinária deliberou e aprovou um Plano de Opção de Compra de Ações. O Plano de Opção de Compra de Ações é administrado pelo Comitê de Remuneração sujeito à ratificação do Conselho de Administração e às diretrizes fixadas em Assembléia Geral dos acionistas da Companhia. O Plano de Opção de Compra de Ações estabelece as condições para a outorga de opções de compra de ações da Companhia, em número que não exceda, a qualquer tempo, 5% das ações representativas do capital social da Companhia. O Plano de Opção de Compra de Ações estabelece que o preço de exercício das opções outorgadas será igual ao preço médio das ações registrado nos 60 pregões anteriores à data da outorga, corrigido com base no IGP-M até a data do efetivo pagamento e que 1/5 do total de ações outorgadas a um participante em um ano calendário ficarão disponíveis para o exercício em cada aniversário da outorga das opções e poderão ser exercidas até o 10º aniversário da respectiva data de outorga.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS  
PRO FORMA--Continuação  
31 de dezembro de 2004 e 2003  
(Em milhares de reais)

**16. Benefícios aos Empregados--Continuação**

A Companhia não é instituidora ou patrocinadora de qualquer tipo de plano de pensão.

A Controlada GOL e todos os seus empregados firmaram acordo implementando o programa de participação nos resultados do exercício de 2004 e estabelecendo as metas projetadas que, se efetivamente alcançadas, resultam na partilha dos resultados com base nas condições previamente pactuadas. A participação dos empregados nos lucros está também prevista no Estatuto Social da Companhia e da sua controlada e a condição essencial, fundamental e indispensável é a existência de lucro nos patamares explicitados e definidos no acordo. Considerando o atingimento das metas estabelecidas, a Companhia registrou as obrigações relativas às participações dos empregados nos lucros que corresponde a 8% do lucro da controlada antes do imposto de renda e da contribuição social.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS  
PRO FORMA--Continuação  
31 de dezembro de 2004 e 2003  
(Em milhares de reais)

### 17. Custos dos Serviços Prestados, Despesas Comerciais e Administrativas

	2004				
	<b>Custos dos serviços prestados</b>	<b>Despesas comerciais</b>	<b>Despesas administrativas</b>	<b>Remuneração dos administradores</b>	<b>Total</b>
Com pessoal	145.128	-	25.590	2.261	<b>172.979</b>
Combustível e lubrificantes	468.192	-	-	-	<b>468.192</b>
Arrendamento de aeronaves	195.504	-	-	-	<b>195.504</b>
Arrendamento suplementar	103.202	-	-	-	<b>103.202</b>
Seguro de aeronaves	25.575	-	-	-	<b>25.575</b>
Material de manutenção	51.796	-	-	-	<b>51.796</b>
Prestação de serviços	54.959	-	19.866	-	<b>74.825</b>
Comerciais e publicidade	-	261.756	-	-	<b>261.756</b>
Tarifas de pouso e decolagem	57.393	-	-	-	<b>57.393</b>
Depreciação	18.793	-	2.449	-	<b>21.242</b>
Amortização	4.644	-	114	-	<b>4.758</b>
Outras despesas	39.643	6.312	6.674	-	<b>52.629</b>
	<b>1.164.829</b>	<b>268.068</b>	<b>54.693</b>	<b>2.261</b>	<b>1.489.851</b>

	2003				
	<b>Custos dos serviços prestados</b>	<b>Despesas comerciais</b>	<b>Despesas administrativas</b>	<b>Remuneração dos administradores</b>	<b>Total</b>
Com pessoal	111.426	6.392	18.432	1.388	<b>137.638</b>
Combustível e lubrificantes	357.193	-	-	-	<b>357.193</b>
Arrendamento de aeronaves	188.841	-	-	-	<b>188.841</b>
Arrendamento suplementar	90.875	-	-	-	<b>90.875</b>
Seguro de aeronaves	25.850	-	-	-	<b>25.850</b>
Material de manutenção	42.039	-	-	-	<b>42.039</b>
Prestação de serviços	48.090	-	10.620	-	<b>58.710</b>
Comerciais e publicidade	-	191.280	-	-	<b>191.280</b>
Tarifas de pouso e decolagem	47.924	-	-	-	<b>47.924</b>
Depreciação	13.073	-	771	-	<b>13.844</b>
Amortização	-	-	683	-	<b>683</b>
Outras despesas	8.856	-	5.331	-	<b>14.187</b>
	<b>934.167</b>	<b>197.672</b>	<b>35.837</b>	<b>1.388</b>	<b>1.169.064</b>

As despesas com pessoal incluem a participação dos empregados nos lucros de R\$27.181 em 2004 e R\$19.068 em 2003.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 18. Resultado Financeiro Líquido

	2004	2003
<b>Receitas financeiras:</b>		
Juros e ganhos em aplicações financeiras	50.804	1.815
Variações cambiais ativas	9.168	21.968
Ganhos com instrumentos financeiros	6.607	659
Juros capitalizados	3.216	-
Variações monetárias ativas	464	738
Outras	957	1.397
	<b>71.216</b>	<b>26.577</b>
<b>Despesas financeiras:</b>		
Juros sobre empréstimos	(13.445)	(20.910)
Perdas com funos de investimentos	(11.214)	
Variações monetárias passivas	(1.464)	(184)
Variações cambiais passivas	(14.359)	(23.796)
Perdas com instrumentos financeiros	(5.131)	(30.535)
CPMF	(5.987)	(4.307)
Outros	(8.637)	(8.772)
	<b>(60.237)</b>	<b>(88.504)</b>
	<b>10.979</b>	<b>(61.927)</b>

#### 19. Imposto de Renda e Contribuição Social

A conciliação da despesa de imposto de renda e contribuição social, despesa fiscal calculada pela aplicação das alíquotas fiscais estatutárias combinadas e os valores refletidos no resultado, está demonstrada a seguir:

Descrição	2004	2003
Lucro após participação dos empregados e antes do imposto de renda e da contribuição social	482.014	169.599
Alíquota fiscal combinada	34%	34%
Imposto de renda e contribuição social pela alíquota fiscal combinada	163.885	57.664
Adições permanentes		
Variação cambial não tributável temporariamente	-	13
Despesas indedutíveis (multas, brindes) e outras	2.737	106
Exclusões permanentes		
Incentivos fiscais	(2.088)	(1.228)
Imposto de renda e contribuição social debitados ao resultado do Período	<b>164.534</b>	<b>56.555</b>
Alíquota efetiva	<b>34,1%</b>	<b>33,3%</b>

Imposto de renda e contribuição social corrente	<b>165.710</b>	60.747
Imposto de renda e contribuição social diferido	<b>(1.176)</b>	(4.192)
	<b><u>164.534</u></b>	<u>56.555</u>

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 20. Compromissos

A controlada GOL tem obrigações futuras decorrentes da contratação de operações de arrendamento mercantil, sob a modalidade de “arrendamento operacional”, relativas a 18 aeronaves Boeing 737-700, 4 aeronaves Boeing 737-800 e 5 aeronave Boeing 737-300. 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. Nos 12 meses de 2004 a Companhia contabilizou como custo dos contratos de arrendamento de aeronaves e motores, reconhecidos no resultado na rubrica “Custos dos serviços prestados”, o valor de R\$ 195.504 bem como arrendamento suplementar para referente a manutenção no valor de R\$ 103.202; nos 12 meses de 2003 estes valores foram de R\$188.841 e R\$90.875, respectivamente.

Em 31 de dezembro de 2004, a Companhia tinha em aberto cartas de créditos no valor de R\$ 17.126 para garantir pagamentos dos contratos de arrendamento. Cerca de R\$ 5.379 (R\$ 9.094 em 2003) de contas a receber e de administradoras de cartão de crédito foram dados em caução dessas cartas de crédito.

Os pagamentos futuros de arrendamentos com base nos contratos de arrendamento operacional são denominados em dólares norte-americanos e têm a seguinte composição por ano, considerando as 27 aeronaves:

	<b>Aeronaves</b>	<b>Motores</b>	<b>Total</b>
2005	188.998	11.755	<b>200.753</b>
2006	187.161	10.485	<b>197.646</b>
2007	174.616	9.214	<b>183.830</b>
2008	99.425	8.654	<b>108.079</b>
2009	57.330	5.171	<b>62.501</b>
Após 2009	3.942	2.553	<b>6.495</b>
Total	R\$ 711.472	R\$ 47.832	<b>R\$ 759.304</b>

A Companhia mantém contrato para o uso do sistema de vendas Open Skies que expira em 2014, e que poderá ser rescindido pela contratante mediante aviso prévio de 180 dias. Os pagamentos futuros desse contrato dependem do número de passageiros transportados e o valor mínimo mensal é de R\$332, correspondente a US\$125 convertidos pela taxa de câmbio de 31 de dezembro de 2004. Em 2004 os pagamentos para a Open Skies totalizaram R\$15.081, (R\$11.011 em 2003).

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 20. Compromissos--Continuação

Em 17 maio de 2004 a Companhia assinou um contrato com a Boeing Company firmando pedido de compra de mais 17 aeronaves 737-800 *Next Generation*, juntamente com opções de compra de mais 28 aeronaves 737-800 *Next Generation*.

Os pedidos firmes de compra de aeronaves, no valor aproximado de R\$ 2.997.000 com base no preço de lista das aeronaves (correspondente a aproximadamente US\$1.129 milhão de dólares com base na taxa de câmbio em 31 de dezembro de 2004), têm entregas previstas para ocorrer entre 2006 e 2010. As opções de compra são exercíveis para entregas no período entre 2005 e 2010. A Companhia vem efetuando os pagamentos iniciais relativos à aquisição dessas aeronaves, utilizando recursos próprios provenientes da oferta primária de ações e de empréstimos contratados por meio de linhas de crédito de curto prazo e financiamento do fornecedor.

Os pagamentos futuros referentes aos pedidos firmes e opções para compra de 43 aeronaves, determinados com base no preço de lista das aeronaves, denominado em dólares norte-americanos e convertido para reais com base na taxa de câmbio em 31 de dezembro de 2004, têm a seguinte composição por ano:

	Compromissos futuros de aquisição de aeronaves	
	R\$	US\$
2005	83.598	31.494
2006	511.110	192.552
2007	2.609.857	983.219
2008	2.176.791	820.069
2009	1.625.788	612.488
Total	7.007.144	2.639.822

As obrigações por compra de aeronaves serão financiadas em até 85% por financiamentos de longo prazo garantido pelo Exim Bank dos Estados Unidos.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 21. Instrumentos Financeiros

A Companhia está exposta a uma série de riscos de mercado decorrentes de suas operações. Tais riscos envolvem principalmente os efeitos de mudanças de preço e de disponibilidade de combustível, risco de taxa de câmbio, visto que suas receitas são geradas em reais e a Companhia tem obrigações significativas denominadas em dólares norte-americanos, riscos de crédito e riscos de taxas de juros. A Companhia mantém uma política formal de gerenciamento de riscos sob a gestão de seus diretores e seu Conselho de Administração.

A administração desses riscos é efetuada por meio de políticas de controle, estabelecendo limites, bem como outras técnicas de acompanhamento, principalmente modelos matemáticos adotados para monitoramento contínuo das exposições.

##### (a) Risco de preço e disponibilidade de combustíveis

Para gerenciar esses riscos, a GOL utiliza *contratos futuros e opções de commodities*. Os preços do petróleo bruto são extremamente relacionados ao combustível, o que torna os derivativos do petróleo bruto eficazes 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 2004, a GOL apresentava contratos de *swap de commodities* em aberto para 120.000 barris de petróleo no valor nominal de R\$13.583.

O valor de mercado dos instrumentos financeiros derivativos é calculado com base em práticas usuais de mercado, usando os valores de fechamento no período considerado das cotações subjacentes relevantes. Os contratos de opções são calculados utilizando a fórmula de Black & Scholes, considerando os parâmetros informados por reconhecidos provedores de informações de mercado.

A compra de combustível é efetuada substancialmente de um único fornecedor, que é responsável pelo fornecimento de 95% do consumo anual de combustível.

##### (b) Risco de taxa de câmbio

Em 31 de dezembro de 2004, os principais ativos e passivos denominados em moeda estrangeira estão relacionados a operações de arrendamento mercantil de aeronaves. As parcelas referentes a arrendamentos mercantis renegociados estão registradas no passivo circulante e exigível a longo prazo, respectivamente, pelos valores de R\$1.710 e R\$3.937, indexadas ao dólar norte-americano.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 21. Instrumentos Financeiros--Continuação

##### (b) Risco de taxa de câmbio--Continuação

A exposição cambial da Companhia em 31 de dezembro é demonstrada a seguir:

	2004	2003
<b>Ativo</b>		
Caixa e Bancos e aplicações financeiras	(27.020)	(306)
Depósitos em garantias de contratos de arrendamentos	(33.559)	(28.261)
Despesas antecipadas de arrendamentos	(9.885)	(9.085)
Adiantamentos a fornecedores	(5.984)	(1.529)
Total de obrigações em dólar norte-americano	(76.448)	(39.181)
<b>Passivo</b>		
Fornecedores estrangeiros	8.218	12.517
Arrendamentos mercantis a pagar	14.044	16.246
Operações com <i>hedge</i>	2.600	-
Prêmios de seguro a pagar	24.060	65
	48.922	28.828
Exposição cambial em R\$	( 27.526)	(10.353)
Exposição cambial total em US\$	(10.369)	(3.583)
<b>Obrigações não registradas no balanço</b>		
Contratos de arrendamento operacional	759.304	337.812
Obrigações decorrentes de pedidos firmes para compra de aeronaves	2.997.000	-
Total da exposição cambial R\$	3.728.778	327.459
Total da exposição cambial US\$	1.404.754	113.339

A exposição cambial total está protegida por contratos futuros de dólar da BM&F. Em 31 de dezembro a Companhia tinha contratos em aberto no valor de R\$ 37.267. Os ajustes a valor de mercado geraram ganhos não realizados de R\$ 12.723, contabilizados em receitas financeiras.

##### (c) Risco de crédito

Os instrumentos financeiros que sujeitam a Companhia a risco de crédito são representados, principalmente, pelas disponibilidades, aplicações financeiras, contas a receber e contratos de derivativos. A controlada GOL mantém suas disponibilidades depositadas e aplicações financeiras junto a instituições financeiras sólidas e não há concentração junto a uma instituição financeira em particular. 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 dessas contas a receber é a curto prazo e, em sua maioria, são liquidadas em 30 dias.

Substancialmente, os valores de mercado dos demais instrumentos financeiros não divergem dos correspondentes valores contábeis.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 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 dezembro de 2004, a cobertura de seguros, por natureza, considerando-se a frota de aeronaves da GOL e em relação aos valores máximos indenizáveis é como segue:

<u>Modalidade Aeronáutico</u>	<u>2004</u>	
	<u>R\$</u>	<u>US\$</u>
Garantia – Casco	1.923.829	724.770
Responsabilidade Civil por ocorrência/aeronave	1.592.640	600.000
Garantia – Casco/Guerra	1.923.829	724.770
Estoques	106.176	40.000

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 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 23. “EBITDA” ou “LAJIDA” e “EBITDAR” ou “LAJIDAR” – Pro Forma

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 EBITDAR 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 da Sociedade por ações. A tabela a seguir representa o cálculo efetuado para determinar o EBITDA e o EBITDAR nos períodos especificados:

	2004	2003
<b>Lucro líquido do período</b>	<b>317.480</b>	<b>113.044</b>
Imposto de renda e contribuição social	164.534	56.555
Despesas (receitas) financeiras, líquidas	(10.979)	61.927
Depreciação e amortização	26.000	14.527
<b>EBITDA</b>	<b>497.035</b>	<b>246.053</b>
Arrendamento mercantil de aeronaves	195.504	188.841
Arrendamento suplementar	103.202	90.875
<b>EBITDAR</b>	<b>795.741</b>	<b>525.769</b>

#### 24. Informações Financeiras Trimestrais (Não auditadas)

Os resultados trimestrais do período de 1 de janeiro a 31 de dezembro de 2004 estão sumariados como segue (em milhares, exceto pelo valor da ação).

2004	Primeiro trimestre	Segundo trimestre	Terceiro trimestre	Quarto trimestre
Receita operacional líquida	433.092	385.526	517.233	625.035
Lucro operacional	103.070	75.864	133.901	196.360
Lucro líquido do período	67.942	49.135	86.417	113.986
Lucro por ação pro forma (R\$)	0,36	0,26	0,46	0,58
2003	Primeiro trimestre	Segundo trimestre	Terceiro trimestre	Quarto trimestre
Receita operacional líquida	260.639	318.877	402.950	418.124
Lucro operacional	(12.834)	27.364	109.225	64.917
Lucro líquido do período	(12.834)	23.296	68.635	33.947
Lucro por ação pro forma (R\$)	-0,07	0,12	0,37	0,18

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 25. Informações da Controladora

Apresentamos a seguir o balanço patrimonial condensado em 31 de dezembro de 2004 e a demonstração condensada do resultado do período de 12 março a 31 de dezembro de 2004 da Controladora, derivados das demonstrações financeiras societárias auditadas da Companhia publicadas e arquivadas junto à Comissão de Valores Mobiliários - CVM:

#### BALANÇO PATRIMONIAL CONDENSADO:

	<u>2004</u>
<b>ATIVO</b>	
Circulante	
Disponibilidades	4.302
Despesas antecipadas	5.924
Dividendos a receber	76.239
Total do ativo circulante	<u>86.465</u>
Realizável a longo prazo	
Despesas antecipadas	21.477
Crédito com empresas ligadas	390.788
Total do realizável a longo prazo	<u>412.265</u>
Permanente	
Investimentos	566.216
Total do permanente	<u>566.216</u>
Total do ativo	<u><u>1.064.946</u></u>
<b>PASSIVO</b>	
Circulante	
Dividendos a pagar	60.676
Impostos e contribuições a recolher	52
Outros passivos	395
Total do passivo circulante	<u>61.123</u>
Patrimônio líquido	
Capital social	719.474
Reservas de capital	89.556
Lucros acumulados	194.793
Total do patrimônio líquido	<u>1.003.823</u>
Total do passivo	<u><u>1.064.946</u></u>

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### 25. Informações da Controladora--Continuação

##### DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO CONDENSADO

	<u>2004</u>
Despesas operacionais	
Resultados financeiros líquidos	<u>(3.500)</u>
	<u>(3.500)</u>
Participação em controlada	
Resultado de equivalência patrimonial	<u>258.969</u>
Lucro líquido do período	<u>255.469</u>
Lucro por ação (R\$) Pro forma	1,36

#### 26. Eventos Subseqüentes

Em janeiro de 2005, a Companhia assinou novos contratos de arrendamento operacional para mais quatro aeronaves, sendo duas Boeing 737-800 Next Generation e duas Boeing 737-700, cuja expectativa da Administração é de que sejam entregues durante o primeiro e o segundo trimestres de 2005.

Em 19 de janeiro de 2005, o Comitê de Remuneração, no âmbito de suas funções e em conformidade com o Plano de Opção de Compra de Ações da Companhia, aprovou a outorga de 75.854 opções de compra de ações preferenciais da Companhia ao preço de R\$ 33,06 por ação..

Em 27 de janeiro e em 22 de fevereiro de 2005, a Companhia confirmou o exercício definitivo de nove opções de compra, sendo 2 opções de aeronaves 737-700 e 7 opções de aeronaves 737-800 Next Generation. A transação faz parte do acordo firmado em maio de 2004, quando a GOL anunciou a aquisição de até 43 aeronaves 737-800 Next Generation. Com a confirmação do exercício dessas opções de compra, a Companhia aumenta os pedidos firmes para 26 aeronaves, que deverão ser entregues entre 2006 e 2010.

Em 3 de fevereiro de 2005, a Companhia anunciou o aumento de seu contrato para aquisição de aeronaves 737-800 Next Generation com a Boeing em mais 20 opções de compra. Com as novas opções, a Companhia aumenta o contrato para 63 aeronaves. As entregas deverão ocorrer entre 2006 e 2010.

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### ANEXO I - DEMONSTRAÇÕES DO FLUXO DE CAIXA – CONSOLIDADAS PRO-FORMA

	2004	2003
Lucro do período	317.480	113.044
<b>Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais:</b>		
Depreciação	26.000	13.844
Amortização		683
Provisão para devedores duvidosos	(213)	2.455
Impostos diferidos	(1.176)	(4.192)
Provisão para contingências		
Incentivos fiscais		691
<b>Variações nos ativos e passivos operacionais:</b>		
Contas a receber	(145.581)	(137.786)
Estoques	(5.802)	(5.658)
Despesas antecipadas, tributos a recuperar e outros créditos e valores	(75.759)	5.268
Depósito manutenção	-	12.803
Fornecedores	(2.931)	10.488
Arrendamentos mercantis a pagar	(2.202)	(24.966)
Transportes a executar	36.498	52.156
Impostos a pagar	29.427	
Seguros a pagar	24.060	
Obrigações trabalhistas	16.082	23.727
Provisão para contingências	1.781	
Outras obrigações	36.140	18.539
<b>Caixa líquido gerado (utilizado) nas atividades operacionais</b>	<b>253.804</b>	<b>81.096</b>
Investimentos	(630)	(630)
Depósitos em garantia contratos de arrendamento	(5.298)	3.473
Aquisição de imobilizado	(45.938)	(37.967)
Adiantamentos para aquisição de aeronaves	(43.447)	
<b>Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos</b>	<b>(95.313)</b>	<b>(35.124)</b>
<b>Atividades de financiamentos:</b>		
Empréstimos	79.443	16.106
Reserva especial de ágio	29.187	
Obrigações com coligadas		(19.439)
Dividendos a pagar	(60.676)	
Aumento de capital – constituição da Companhia	496.355	94.200
<b>Caixa líquido gerado nas atividades de financiamento</b>	<b>544.309</b>	<b>90.867</b>
Acréscimo líquido de caixa	702.800	136.839
Disponibilidades no início do exercício	146.291	9.452
Disponibilidades no final do exercício	<b>849.091</b>	<b>146.291</b>
<b>Transações que não afetam o caixa</b>		
Reserva especial de ágio	29.187	-
Juros	12.223	20.910
Imposto de renda e contribuição social pagos durante o ano	162.663	73.454

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### ANEXO II – DEMONSTRAÇÕES DO VALOR ADICIONADO – CONSOLIDADAS PRO-FORMA

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
RECEITAS		
Transporte de passageiros, cargas e outras	2.054.649	1.497.393
Provisão para devedores duvidosos	(213)	(2.455)
INSUMOS ADQUIRIDOS DE TERCEIROS (inclui ICMS e IPI)		
Materiais, energia, serviços de terceiros e outros	(647.442)	(472.129)
Seguros de aeronaves	(25.575)	(25.850)
Comerciais e publicidade	(261.543)	(188.825)
VALOR ADICIONADO BRUTO	1.119.876	808.134
RETENÇÕES		
Depreciação e amortização	(26.000)	(14.527)
VALOR ADICIONADO LÍQUIDO PRODUZIDO PELA COMPANHIA	1.093.876	793.607
VALOR ADICIONADO RECEBIDO EM TRANSFERÊNCIA		
Receitas financeiras	56.420	26.577
VALOR ADICIONADO TOTAL A DISTRIBUIR	1.150.296	820.184
DISTRIBUIÇÃO DO VALOR ADICIONADO		
Empregados	(172.979)	(137.638)
Governo	(315.690)	(201.282)
Financiadores	(45.441)	(88.504)
Lessores	(298.706)	(279.716)
Acionistas	(60.676)	(26.502)
Reinvestido	(256.804)	(86.542)
VALOR ADICIONADO TOTAL DISTRIBUÍDO	<u>(1.150.296)</u>	<u>(820.184)</u>

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### ANEXO III – BALANÇO SOCIAL CONSOLIDADO PRO-FORMA

	2004		2003	
	Controladora	Consolidado	Controladora	Consolidado
1) Base de Cálculo				
Receita líquida (RL)	-	1.960.886	-	1.400.590
Resultado operacional (RO)	-	509.195	-	188.667
Folha de pagamento bruta (FPB)	-	90.367	-	62.582

	2004					
	Controladora			Consolidado		
	Valor (R\$ mil)	% sobre FPB	% sobre RL	Valor (R\$ mil)	% sobre FPB	% sobre RL
2) Indicadores Sociais Internos						
Alimentação	-	-	-	6.807	7,53	0,35
Transporte de funcionários				3.666	4,06	0,19
Segurança e Medicina do Trabalho				211	0,28	0,01
Encargos sociais compulsórios	-	-	-	32.554	36,02	1,66
Capacitação e desenvolvimento profissional	-	-	-	6.473	7,16	0,33
Participação nos lucros ou resultados	-	-	-	<u>27.181</u>	<u>30,08</u>	<u>1,39</u>
Total - Indicadores Sociais Internos	-	-	-	76.892	85,09	3,93

	2003					
	Controladora			Consolidado		
	Valor (R\$ mil)	% sobre FPB	% sobre RL	Valor (R\$ mil)	% sobre FPB	% sobre RL
Alimentação	-	-	-	4.801	7,67	0,34
Transporte de Funcionários				2.865	4,58	0,20
Segurança e Medicina do Trabalho				100	0,16	0,01
Encargos sociais compulsórios	-	-	-	22.587	36,09	1,61
Capacitação e desenvolvimento profissional	-	-	-	3.823	6,11	0,27
Participação nos lucros ou resultados	-	-	-	<u>19.068</u>	<u>30,47</u>	<u>1,36</u>
Total - Indicadores Sociais Internos	-	-	-	53.244	85,08	3,80

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### ANEXO III – BALANÇO SOCIAL CONSOLIDADO PRO-FORMA --Continuação

	2004					
	Controladora			Consolidado		
	Valor (R\$ mil)	% Sobre FPB	% Sobre RL	Valor (R\$ mil)	% Sobre FPB	% Sobre RL
3) Indicadores Sociais Externos						
Cultura	-	-	-	1.730	1,91	0,09
Tributos (excluídos encargos sociais)	-	-	-	<u>271.378</u>	<u>300,31</u>	<u>13,84</u>
Total - Indicadores Sociais Externos	-	-	-	273.108	302,22	13,93

	2003					
	Controladora			Consolidado		
	Valor (R\$ mil)	% Sobre FPB	% Sobre RL	Valor (R\$ mil)	% Sobre FPB	% Sobre RL
Cultura	-	-	-	1.120	1,79	0,08
Tributos (excluídos encargos sociais)	-	-	-	<u>140.246</u>	<u>224,10</u>	<u>10,01</u>
Total - Indicadores Sociais Externos	-	-	-	141.366	225,89	10,09

	2004	2003
4) Indicadores do Corpo Funcional (não auditados)		
Número de empregados ao final do período	<b>3.307</b>	2.453
Número de admissões durante o período	<b>1.152</b>	223
Número de empregados acima de 45 anos	<b>324</b>	244
Número de mulheres que trabalham na empresa	<b>1.391</b>	987
Percentual de mulheres em cargos de chefia	<b>41,63</b>	32,39
Numero de negros que trabalham na empresa	<b>37</b>	34
Percentual de cargos de chefia ocupados por negros	-	-

## GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

### NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS PRO FORMA--Continuação 31 de dezembro de 2004 e 2003 (Em milhares de reais)

#### ANEXO III – BALANÇO SOCIAL CONSOLIDADO PRO-FORMA --Continuação

##### 5) Indicadores Relevantes quanto ao Exercício da Cidadania Empresarial (não auditados)

	2004	2003	
Numero total de acidentes de trabalho	24	22	
Os projetos sociais e ambientais desenvolvidos pela empresa foram definidos:	<input type="checkbox"/> pela direção	<input checked="" type="checkbox"/> direção e gerências	<input type="checkbox"/> todos os empregados
Os padrões de segurança e salubridade no ambiente de trabalho foram definidos:	<input type="checkbox"/> pela direção	<input checked="" type="checkbox"/> direção e gerências	<input type="checkbox"/> todos os empregados
A participação nos lucros ou resultados contempla:	<input type="checkbox"/> pela direção	<input type="checkbox"/> direção e gerências	<input checked="" type="checkbox"/> todos os empregados
Na seleção dos fornecedores, os mesmos padrões éticos e de responsabilidade social e ambiental adotados pela empresa	<input type="checkbox"/> não são considerados	<input type="checkbox"/> são sugeridos	<input checked="" type="checkbox"/> são exigidos
Quanto à participação dos empregados em programas de trabalho voluntário, a empresa:	<input type="checkbox"/> não se envolve	<input type="checkbox"/> apóia e incentiva	<input checked="" type="checkbox"/> organiza

**RELATÓRIO**

---

***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.....	B99
<b>Demonstrações Financeiras Consolidadas Pro Forma</b>	
Balanços Patrimoniais .....	B100
Demonstrações do Resultado .....	B102
Demonstrações das Mutações do Patrimônio Líquido .....	B103
Demonstrações das Origens e Aplicações de Recursos .....	B104
Notas Explicativas às Demonstrações Financeiras .....	B105

## PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES

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

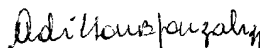
Examinamos os balanços patrimoniais pro forma da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e os balanços patrimoniais consolidados pro forma da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e GOL Transportes Aéreos S.A., levantados em 31 de dezembro de 2003 e 2002, e as respectivas demonstrações consolidadas pro forma 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)

	<b>Companhia</b>		<b>Consolidado</b>	
	<b>2003</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2002</b>
<b>ATIVO</b>				
<b>Circulante</b>				
Disponibilidades	<b>0,1</b>	0,1	<b>146.291</b>	9.452
Contas a receber	-	-	<b>244.336</b>	106.550
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	-	-	<b>(3.760)</b>	(1.305)
Impostos a compensar	-	-	<b>12.708</b>	3.475
Estoques	-	-	<b>15.236</b>	9.578
Despesas antecipadas	-	-	<b>10.545</b>	10.759
Outros créditos e valores	-	-	<b>16.991</b>	2.242
<b>Total do ativo circulante</b>	<b>0,1</b>	0,1	<b>442.347</b>	140.751
<b>Realizável a longo prazo</b>				
Depósitos em garantia	-	-	<b>28.261</b>	44.537
Impostos diferidos	-	-	<b>4.192</b>	-
Impostos a recuperar e outros	-	-	<b>511</b>	29.547
<b>Total do realizável a longo prazo</b>	-	-	<b>32.964</b>	74.084
<b>Permanente</b>				
Investimentos	-	-	<b>630</b>	-
Imobilizado	-	-	<b>67.184</b>	43.062
Diferido	-	-	<b>1.394</b>	2.076
<b>Total do permanente</b>	-	-	<b>69.208</b>	45.138
<b>Total do ativo</b>	<b>0,1</b>	0,1	<b>544.519</b>	259.973

	Companhia		Consolidado	
	2003	2002	2003	2002
<b>PASSIVO</b>				
<b>Circulante</b>				
Empréstimos e financiamentos	-	-	<b>38.906</b>	22.800
Fornecedores	-	-	<b>48.605</b>	24.424
Arrendamentos mercantis a pagar	-	-	<b>10.099</b>	31.446
Obrigações trabalhistas	-	-	<b>34.959</b>	11.232
Impostos e contribuições a recolher	-	-	<b>11.485</b>	5.819
Taxas e tarifas aeroportuárias a recolher	-	-	<b>9.714</b>	6.990
Transportes a executar	-	-	<b>123.393</b>	71.237
Obrigações com coligadas	-	-	<b>270</b>	19.497
Dividendos a pagar	-	-	<b>26.502</b>	-
Outras obrigações	-	-	<b>4.392</b>	2.531
<b>Total do passivo circulante</b>	-	-	<b>308.325</b>	195.976
<b>Exigível a longo prazo</b>				
Fornecedores	-	-	-	13.693
Arrendamentos mercantis a pagar	-	-	<b>6.147</b>	9.796
Obrigações com coligadas	-	-	-	212
Provisão para contingências	-	-	<b>8.570</b>	252
<b>Total do exigível a longo prazo</b>			<b>14.717</b>	23.953
<b>Patrimônio líquido</b>				
Capital social	<b>0,1</b>	0,1	<b>135.700</b>	41.500
Reserva de capital	-	-	<b>691</b>	-
Reserva de lucros	-	-	<b>5.579</b>	-
Lucros (prejuízos) acumulados	-	-	<b>79.507</b>	(1.456)
<b>Total do patrimônio líquido</b>	<b>0,1</b>	0,1	<b>221.477</b>	40.044
<b>Total do passivo</b>	<b>0,1</b>	0,1	<b>544.519</b>	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)

	<b>Companhia</b>		<b>Consolidado</b>	
	<b>2003</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2002</b>
Receita operacional bruta				
Transporte de passageiros	-	-	<b>1.444.757</b>	684.805
Transporte de cargas	-	-	<b>36.516</b>	20.224
Outras	-	-	<b>16.120</b>	10.543
	-	-	<b>1.497.393</b>	715.572
Impostos e contribuições	-	-	<b>(96.803)</b>	(37.693)
Receita operacional líquida	-	-	<b>1.400.590</b>	677.879
Custo dos serviços prestados	-	-	<b>(905.078)</b>	(516.560)
Lucro bruto	-	-	<b>495.512</b>	161.319
Despesas operacionais				
Despesas comerciais	-	-	<b>(197.672)</b>	(105.061)
Despesas administrativas	-	-	<b>(64.926)</b>	(33.037)
Remuneração dos administradores	-	-	<b>(1.388)</b>	(364)
Despesas financeiras líquidas	-	-	<b>(61.927)</b>	(17.481)
	-	-	<b>(325.913)</b>	(155.943)
Lucro operacional	-	-	<b>169.599</b>	5.376
Imposto de renda e contribuição social correntes	-	-	<b>(60.747)</b>	(1.396)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	-	-	<b>4.192</b>	-
	-	-	<b>(56.555)</b>	(1.396)
Lucro líquido do exercício	-	-	<b>113.044</b>	3.980
Lucro por ação (R\$)	-	-	<b>1,88</b>	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)

	<b>Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.</b>		<b>Gol Transportes Aéreos S.A.</b>				
	<b>Capital social</b>	<b>Total</b>	<b>Capital social</b>	<b>Reserva de capital Incentivos fiscais</b>	<b>Reserva de lucros Reserva legal</b>	<b>Lucros (prejuízos) acumulados</b>	<b>Total</b>
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	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>41.500</b>	-	-	<b>(1.456)</b>	<b>40.044</b>
Aumento de capital	-	-	<b>94.200</b>	-	-	-	<b>94.200</b>
Incentivo fiscal à cultura	-	-	-	<b>691</b>	-	-	<b>691</b>
Lucro líquido do exercício	-	-	-	-	-	<b>113.044</b>	<b>113.044</b>
Destinação do lucro:	-	-	-	-	-	-	-
Reserva legal	-	-	-	-	<b>5.579</b>	<b>(5.579)</b>	-
Dividendos propostos	-	-	-	-	-	<b>(26.502)</b>	<b>(26.502)</b>
Saldos em 31 de dezembro de 2003	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>135.700</b>	<b>691</b>	<b>5.579</b>	<b>79.507</b>	<b>221.477</b>

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)

	Companhia		Consolidado	
	2003	2002	2003	2002
<b>ORIGENS DE RECURSOS</b>				
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
<b>Total das origens</b>	-	-	<b>264.839</b>	<b>67.760</b>
<b>APLICAÇÕES DE RECURSOS</b>				
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	-
<b>Total das aplicações</b>	-	-	<b>75.592</b>	<b>102.948</b>
<b>Aumento (redução) do capital circulante líquido</b>	-	-	<b>189.247</b>	<b>(35.188)</b>
<b>Variação do capital circulante líquido</b>				
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
<b>Aumento (redução) do capital circulante líquido</b>	-	-	<b>189.247</b>	<b>(35.188)</b>

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.

## 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

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.

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.

## 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

##### f) Imobilizado--Continuação

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.

##### 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.

## 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

##### 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>
<b>Caixa e Bancos</b>	<b>1.456</b>	<b>9.412</b>
<b>Aplicações financeiras em moeda nacional</b>		
Fundos de Investimento Financeiro	88.860	-
Certificados de Depósito Bancário	55.669	40
	<u>144.529</u>	<u>40</u>
<b>Aplicações financeiras em moeda estrangeira</b>		
Certificados de Depósito Bancário	306	-
	<u>146.291</u>	<u>9.452</u>

## 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)

#### 3. Disponibilidades--Continuação

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.

#### 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
	<u>244.336</u>	<u>106.550</u>

#### 5. Estoques

	2003	2002
Material de consumo	9.700	3.343
Material de comissária	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
	<u>15.236</u>	<u>9.578</u>

#### 6. Depósitos em Garantia

	2003	2002
Depósitos em garantia de arrendamentos	18.621	22.093
Depósitos para pagamento de revisões	9.640	22.444
	<u>28.261</u>	<u>44.537</u>

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
<b>Equipamentos de voo</b>					
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
		<b>75.929</b>	<b>(19.929)</b>	<b>56.000</b>	<b>37.088</b>
<b>Imobilizado de uso</b>					
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
		<b>14.049</b>	<b>(2.865)</b>	<b>11.184</b>	<b>5.974</b>
		<b>89.978</b>	<b>(22.794)</b>	<b>67.184</b>	<b>43.062</b>

#### 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
<b>Contas garantidas</b>				
Banco Bradesco	107% do CDI	Recebíveis de cartão de crédito e aval de diretores	-	12.238
<b>Empréstimos capital de giro</b>				
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	-
			<b>38.906</b>	<b>22.800</b>

## 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)	
<b><u>Empréstimo de debêntures</u></b>					
Área Administração e Participações S.A.	Empréstimos	(270)	(2.069)	(19.280)	(1.901)
<b><u>Mútuo</u></b>					
Breda Transportes e Turismo Ltda.	Empréstimos	-	-	(428)	-
<b><u>Fornecedores</u></b>					
Serviços Gráficos Ltda.	Serviço Prestado	(12)	(188)	-	(149)
<b><u>Clientes</u></b>					
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	-	-
<b><u>Contrato de aluguel</u></b>					
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	48.090	-	10.620	-	58.710	47.381
Comerciais e publicidade	-	191.280	-	-	191.280	96.626
Tarifas de pouso e						
decolagem	47.924	-	-	-	47.924	32.758
Depreciação	13.073	-	771	-	13.844	7.885
Amortização	-	-	683	-	683	683
Outras despesas	8.856	-	34.420	-	43.276	21.269
	<b>905.078</b>	<b>197.672</b>	<b>64.926</b>	<b>1.388</b>	<b>1.169.064</b>	<b>655.022</b>

**15. Despesas Financeiras Líquidas**

	2003	2002
<b><u>Despesas financeiras:</u></b>		
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)
	<b>(88.504)</b>	<b>(74.274)</b>
<b><u>Receitas financeiras:</u></b>		
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
	<b>26.577</b>	<b>56.793</b>
	<b>(61.927)</b>	<b>(17.481)</b>

**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 ineditáveis	119	1.297
Menos Exclusões:		
Reversão de provisões	(634)	(4.660)
Incentivo projeto audiovisual	(630)	-
Compensação de prejuízos	(490)	(1.788)
<b>= Lucro tributável</b>	<b>178.737</b>	<b>4.173</b>
Despesas do exercício		
Imposto de Renda - 15%	(26.811)	(626)
Imposto de Renda - Adicional - 10%	(17.850)	(394)
Contribuição Social - 9%	(16.086)	(376)
<b>Provisão para IR e CS</b>	<b>(60.747)</b>	<b>(1.396)</b>
<b>Antecipações de imposto de renda e contribuição social</b>	<b>73.455</b>	<b>4.871</b>
<b>Imposto de renda e contribuição social a compensar</b>	<b>12.708</b>	<b>3.475</b>

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 Aeronaves	2003 Outros	Total	
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
<b>Ativo</b>		
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	-
	<u>39.181</u>	<u>54.607</u>
<b>Passivo</b>		
Fornecedores estrangeiros	(12.517)	(9.606)
Arrendamentos mercantis a pagar	(16.247)	(41.243)
Prêmios de seguro a pagar	(65)	(1)
	<u>(28.829)</u>	<u>(50.850)</u>
Ativo em R\$	<u>10.352</u>	<u>3.757</u>
Ativo em US\$	<u>3.583</u>	<u>1.063</u>

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.

## 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

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.

#### 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</u> <u>US\$ mil</u>
Garantia – Casco	819.294
Responsabilidade civil por ocorrência/aeronave	600.000
Garantia – Casco/Guerra	819.294
Estoques	30.000

## **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)**

#### **20. Cobertura de Seguros (não auditada)--Continuação**

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.

	Companhia		Consolidado	
	2003	2002	2003	2002
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)

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)