A Diretoria da VARIG tem a satisfação de apresentar o resultado do seu balancete referente ao 1º semestre de 1971.

"VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) Balancete encerrado em 30 de Junho de 1971 — Inscrição no C.G.C. n.º 92.772.821

ATIVO

ATIVO DISPONÍVEL		
Caixas e Bancos	30.130.771,47	
Numerário em trânsito	4.205.633,56	34.336.405,03
ATIVO REALIZÁVEL A CURTO PRAZO		
Depósitos e Fundos Especiais	3.228.863,49	
Títulos e Apólices	128.374,33	
Obrigações a receber	60.095.325,85	
Clientes comerciais e Org. do Govêrno	67.500.632,85	
Congêneres, Agentes e Outros	14.925.860,59	
Estoques diversos	63.219.223,66	
Importação material em andamento	7.724.024,35	
Ordens de trabalho em andamento	2.751.683,46	219.573.988,58
ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO		
Obrigações e Empréstimos Compulsório - Eletrobrás	946.560,39	
Outros	21.656,28	968.216,67
ATIVO FIXO		
Equipamento de vôo e Reavaliação	820.405.290,11	
Imóveis e Reavaliação	41.362.741,86	
Equip. terrestre e Reavaliação	74.977.989,06	
Produção bens ativo fixo em andamento	10.465.990,72	
Investimentos - Incentivos fiscais	1.430.967,48	
Participação em outras emprêsas	4.065.547,74	
Bens incorpóreos	1.025.036,41	953.733.533,38
CONTAS DE RESULTADO PENDENTE		
Pagamentos antecipados:		
Seguros a vencer, Fornecedores e Outros	5.432.821,83	
Valores amortizáveis	45.014.002,61	
Outros valores pendentes	18.719.876,36	69.166.700,80
CONTAS DE COMPENSAÇÃO		
Ações caucionadas	50,00	
Fianças bancárias	502.360.453,31	
Valores segurados	566.328.892,02	
FGTS - Não optantes	17.747.193,73	
Material consignado - FH-227-B	1.600.913,67	
	1.088.037.502,73	
	Cr$	1.277.778.844,46

PASSIVO

PASSIVO EXIGÍVEL A CURTO PRAZO		
Financiamentos	104.575.618,48	
Diversas obrigações a pagar	381.090,00	
Fornecedores e Outros	48.194.755,21	
Arrecadação por conta terceiros	4.882.865,99	
Contribuições compulsórias	4.350.982,75	
Congêneres, Bancos, Agentes e Outros	6.621.474,87	169.006.887,30
PASSIVO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO		
Financiamentos	565.794.844,82	
Diversas obrigações a pagar	89.450,00	565.884.294,82
CONTAS DE RESULTADO PENDENTE		
Transportes a executar	85.931.180,72	
Diversos	2.228.982,58	88.160.163,30
PASSIVO NÃO EXIGÍVEL		
Capital e Reservas:		
Capital registrado	150.062.549,00	
Reserva p/garantia do capital	1.337.007,56	
Reserva estatutária	5.347.137,69	
Reserva p/aumento de capital	17.249,94	156.763.944,19
Provisões:		
p/Legislação social - Exterior	6.376.236,91	
p/Revisão equipamento de vôo	3.371.580,39	
p/Depreciação	271.901.705,65	
p/Devedores duvidosos	2.971.829,31	
Outras provisões	444.588,82	285.065.941,08	441.829.885,27
LUCROS E PERDAS		
Lucro de janeiro/junho – 1971		12.897.613,77
CONTAS DE COMPENSAÇÃO		
Caução da Diretoria	50,00	
Fianças Bancárias	502.360.453,31	
Seguros em vigor	566.328.892,02	
FGTS - Não optantes	17.747.193,73	
Consignação de material - FH-227-B.	1.600.913,67	
	1.088.037.502,73	
	Cr$	1.277.778.844,46

Erik de Carvalho
Presidente

Lauro Zerwes
Contador - C. R. C. RS 251

Demonstrativo da conta de "Lucros e Perdas" em 30 de Junho de 1971

DÉBITO

DESPESAS DE VÔO		
Custeio das linhas	313.536.388,85	
Despesas administrativas	17.953.869,00	331.490.257,85
OUTRAS DESPESAS OPERACIONAIS		
Custo de serviços prestados a terceiros, resultado de pools, redespacho, coleta e entregas a domicílio, etc.		3.916.583,62
DESPESAS FORA DAS OPERAÇÕES SOCIAIS		
Juros de financiamento, diferenças de câmbio, custo de bens e materiais vendidos, baixa de bens patrimoniais, desp. c/ financiamento vendas a crédito, etc.		20.000.868,71
Reajustamento de estoque e provisões		6.106.513,32
LUCROS E PERDAS		
Lucro de janeiro/junho – 1971		12.897.613,77
	Cr$	374.411.837,27

CRÉDITO

RECEITAS DE VÔO		
Passagens, cargas, mala postal, bagagens e vôos especiais	350.673.630,80	
Subvenções	21.525,29	350.695.156,09
OUTRAS RECEITAS OPERACIONAIS		
Serviços prestados a terceiros, resultado de pools, redespacho, coleta e entregas a domicílio, etc.		8.039.583,14
RECEITAS FORA DAS OPERAÇÕES SOCIAIS		
Juros e dividendos recebidos, diferenças de câmbio, venda de propriedades e materiais, emolumentos vendas a crédito, etc.		12.368.928,38
Receita de exercícios passados	3.989.350,25	
Menos: Despesa de exercícios passados	681.180,59	3.308.169,66
	Cr$	374.411.837,27

Erik de Carvalho
Presidente

Lauro Zerwes
Contador - C. R. C. RS 251

CERTIFICADO DE AUDITORIA

Examinamos o Balanço Geral da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense), encerrado em 30 de Junho de 1971, e o correspondente Demonstrativo da Conta de Lucros e Perdas na citada data. O exame obedeceu as normas usuais de auditoria e outros procedimentos que julgamos necessários.
Em nossa opinião, o Balanço Geral e o Demonstrativo da Conta de Lucros e Perdas refletem fielmente, a situação financeira e econômica da Emprêsa, em 30 de Junho de 1971, de acôrdo com os preceitos de contabilidade geralmente aceitos, aplicados com uniformidade em relação ao exercício anterior.

GRAHLERT & AXTHELM
CRC-RS. INSC. SEC. 4-SP

Horst Gunter Axthelm
CRC-RS. INSC. SEC. 59-SP

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Nós, os membros do Conselho Fiscal da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) que êste subscrevem, já tendo antes examinado as contas relativas ao primeiro e ao segundo trimestres dêste ano, verificamos a exatidão do balancete da Emprêsa levantado em 30 de junho prestérito, o qual acusa um lucro líquido, do primeiro semestre, no total de Cr$ 12.897.613,77 (doze milhões, oitocentos e noventa e sete mil seiscentos e treze cruzeiros e setenta e sete centavos), a mostrar o estado próspero em que a VARIG se encontra, impondo-se cada vez mais no conceito público.
A exatidão dêsse balancete é comprovada pelo Certificado de Auditoria assinado pela firma Grahlert & Axthelm.

Pôrto Alegre, 29 de outubro de 1971.

Carlos Maria Bins

Oswaldo Vergara

Adroaldo Mesquita da Costa

VARIG, S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)

Sociedade Anônima de Capital Aberto - Registro n.º GEMEC-R-71/2583
C.G.C. n.º 92.772.821

45º RELATÓRIO ANUAL DA DIRETORIA

Prezados Senhores Acionistas:

Temos o prazer de submeter-lhes o Relatório da Diretoria, o Balanço e a Conta de Lucros e Perdas referentes ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 1971, acompanhados do Parecer do Conselho Fiscal, do Parecer dos Auditores e do Parecer da Consultoria Econômica.

1. ANÁLISE DE UM QUINQUÊNIO

1.1 Ao término de seu mandato, julga a atual Diretoria de seu dever fazer uma prestação de contas mais ampla das atividades desenvolvidas desde a sua posse em 31 de dezembro de 1966, ocorrida em virtude da sempre sentida morte de Ruben Martin Berta, a 14 daquele mês, após ter ele exercido a presidência da VARIG por um quarto de século com invulgar capacidade e acendrado patriotismo. A ele rendemos, ainda uma vez, a mais merecida homenagem.

1.2 Enfeixará, portanto, o nosso Relatório uma análise retrospectiva deste quinqüênio, em seu desdobramento nos vários capítulos a seguir apresentados. Antes de fazê-lo, porém, desejamos deixar expresso, de forma bem nítida e sincera, o nosso profundo reconhecimento aos nossos, hoje, 11.000 companheiros de luta e trabalho, pela colaboração e lealdade para com o empreendimento, condições únicas capazes de assegurar o seu êxito. Em toda a sua profundidade é esse reconhecimento extensivo ao nosso Governo que, desde a saudosa Revolução de março de 1964, acha-se voltado para a inadiável obra de criar, no Brasil, as condições básicas e autênticas para o desenvolvimento sócio-econômico, em ritmo acelerado e auto-sustentável, como síntese perfeita da "Grande Tarefa Nacional" que HOJE a todos os brasileiros cabe executar.

1.3 E, em meio a este panorama de uma Nação que procura desenvolver-se à altura da grandeza de seu território, de sua tradição e de seu povo, não poderia a VARIG faltar com o seu esforço e colaboração em sua importante área de atividade; o transporte aéreo. Do empenho que dedicamos a essa missão, ainda que com falhas e deficiências, falam os resultados e índices alcançados e aqui, a seguir, enfocados.

2. POLITICA AERONÁUTICA

2.1 Em nosso Relatório de 1967, primeiro de nossa gestão, afirmávamos, sob este tópico:

"1.1 O ano de 1967 caracterizou-se como aquele em que o transporte aéreo brasileiro começou a colher os frutos da coragem reformuladora da política aeronáutica brasileira, traçada e implantada pelo Governo da Revolução de 1964, após cuidadosamente equacionar seus problemas básicos."

"1.2 Essa política lastrou-se, essencialmente, nos seguintes princípios:
a) verdade e obediência tarifárias;
b) abolição de descontos governamentais e controle de gratuidades;
c) disciplinamento da oferta de capacidade;
d) competição controlada;
e) modernização e padronização da frota.

"1.3 Se a rigorosa aplicação desses princípios disciplinadores não sofrer solução de continuidade, a aviação comercial brasileira haverá de consolidar-se técnica e economicamente, para melhor desempenho do destacado papel que lhe cabe no desenvolvimento de nosso País."

2.2 No que pesem eventuais arranhões e descompasso na aplicação dessas diretrizes básicas, o saldo foi, ainda assim, altamente positivo, como testemunham, de forma irrefutável, os resultados operacionais alcançados pelo conjunto das empresas de transporte aéreo que, de prejuízos acumulados até 1966, da ordem de Cr$ 59 milhões, passaram a totalizar lucros da grandeza de Cr$ 117 milhões.

2.3 Mas, essa auspiciosa reação setorial - aviação comercial - jamais seria possível não fora a firmeza e o acerto da política econômica-financeira que constituiu a base do Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, a qual assegurou, em 1971, o alto índice de 11.3% de crescimento do PIB, após três anos consecutivos na faixa de 9%, prejudicados com a regressão constante do processo inflacionário.

3. EQUIPAMENTO

3.1 Como empresa confinada a um terço da oferta global de capacidade de transporte, em sua expansão nas linhas nacionais, mais comumente chamadas "domésticas" - por acertada diretriz de nossa política aeronáutica orientada para um equilíbrio da competição interna - bem maior dimensão tem sido dada ao crescimento de nossa frota destinada ao campo internacional, essencialmente constituída de quadri-reatores.

3.2 Das 55 aeronaves que em dezembro de 1971 constituiam a nossa frota, 27 foram a ela incorporadas no lustro ora em exame.

3.3 Evidentemente, esse rejuvenescimento e ampliação de nosso equipamento só foi possível graças ao contínuo aumento de nossa rentabilidade, fruto, também, das políticas aeronáutica e econômico financeira, cujos predicados, como toda justiça, já aqui enaltecemos.

3.4 A utilização horária aviões/dia, sobretudo dos quadri-reatores empregados nas rotas internacionais, já atingiu em 1971 índices dos mais elevados no mundo. Os Boeing 707-320C, por exemplo, apresentaram uma utilização de 11.44, sendo que os cargueiros, desse mesmo tipo, de 13.19. O equipamento empregado nas linhas domésticas tem, naturalmente, a sua utilização aviões/dia condicionada pela estrutura das linhas, com etapas médias relativamente curtas, e pela respectiva infraestrutura, especialmente no interior.

3.5 A partir de junho de 1971 começaram a ser operados os turbo-hélice FH-227-B, que passaram à propriedade da União, por ter a empresa a que pertenciam encerrado as suas atividades. Essas aeronaves, em número de quatro, têm a sua operação e manutenção confiadas à VARIG, mas são de uso comum nosso e das três congêneres nacionais, particularmente na Ponte Aérea Rio - S. Paulo.

VARIG • FROTA DE AERONAVES

TIPO DE AERONAVE	JATO	TURBO-HELICE	TOTAL
BOEING 707	11	—	11
DOUGLAS DC-8/30	1	—	1
BOEING 727	4	—	4
ELECTRA II	—	10	10
AVRO 748	—	9	9
TOTAL	**16**	**19**	**35**

3.6 Prosseguimos em nossos cuidadosos estudos para a escolha da aeronave de grande capacidade (wide-body) que se fará necessária ao nosso tráfego internacional a partir de 1974. Temos procurado agir com prudência e segurança nessa avaliação, buscando sempre colher o fruto da experiência dos seus atuais operadores, nem sempre tranquila face ao quadro de excesso marígo de oferta de capacidade, com penosos reflexos em sua economia.

3.7 Mas, estaremos sempre atentos às necessidades de nosso tráfego, ampliando a nossa frota na gama de equipamento mais indicada, de modo, sobretudo, a assegurar a nossa participação crescente nos mercados internacionais, em perfeita sintonia com o ritmo de expansão de nosso intercâmbio comercial e fluxo turístico. Para tanto, estamos certos de que continuaremos a contar com o indispensável apoio e estímulo de nosso Governo.

4. ESTATISTICA DE TRÁFEGO

4.1 Prosseguindo em nossa análise qüinqüenal, merece especial destaque o quadro estatístico a seguir apresentado, pelo qual se constata um crescimento altamente expressivo em relação ao exercício de 1966:

		1966	1971	Aumento
Assento-Quilômetro	(000)	3.064.473	5.444.357	78%
Passageiro-Quilômetro	(000)	1.890.162	3.353.370	77%
Ton-Quilômetro Oferecida	(000)	347.948	792.459	128%
Ton-Quilômetro Util. Cargo	(000)	223.831	468.670	109%
Ton-Quilômetro Util. Carga	(000)	55.131	170.338	209%

4.2 Por sua vez, a comparação dos índices de crescimento de 1971, em relação a 1970, apresenta-os bem acima das médias mundiais já conhecidas, que foram: 5% em pas-km e 4% na ton-km de carga; na VARIG, eles atingiram, respectivamente, 17% e 16%. O mesmo ocorreu no tocante às nossas taxas de aproveitamento de 62% e 59%, aferidas em pas-km e ton-km, respectivamente. Contudo, se consideradas isoladamente as linhas internacionais executadas pela empresa, maior realce ganham esses índices, pois situam-se em: pas-km 63% e ton-km 62%.

Detalhes	1927	1966	1967	1968	1969	1970	1971
Horas de vôo	217	96.852	94.356	92.841	91.512	90.405	95.703
Variação anual		—1,4%	—2,6%	—1,6%	—1,4%	—1,1%	+5,8%
Km. de vôo (000)	55	40.788	40.700	44.490	48.301	52.180	58.379
Variação anual		+4,8%	0,0%	+10,0%	+8,6%	+8,0%	+11,9%
Ass.km. (000)	367	3.064.473	3.266.362	3.816.637	4.372.047	4.830.198	5.444.357
Variação anual		+14,7%	+6,6%	+16,8%	+14,6%	+10,5%	+12,7%
Pas / km. (000)	164	1.890.162	1.985.212	2.264.814	2.500.869	2.662.883	3.353.370
Variação anual		+19,2%	+5,0%	+14,1%	+10,8%	+14,1%	+17,1%
Ton/km. Of. (000)	49	347.948	409.399	486.622	599.931	674.004	792.459
Variação anual		+17,9%	+17,7%	+18,9%	+23,3%	+12,3%	+17,6%
Ton/km-Total (000)	22	223.831	240.549	284.916	348.815	401.746	468.670
Variação anual		+20,6%	+7,5%	+18,4%	+22,4%	+15,2%	+16,7%
Ton/km-Carga (000)	0,1	55.131	60.788	81.848	135.555	147.255	170.338
Variação anual		+18,7%	+10,8%	+34,6%	+65,4%	+17,4%	+15,6%
APROVEITAMENTO							
Pas/km	45%	62%	61%	59%	57%	59%	62%
Ton/km.	55%	64%	59%	59%	58%	60%	59%
Aeronaves-Frota	2	53	57	80	66	41	35
Pistão	2	81	72	59	37	6	—
Turbo-Hélice	—	5	7	18	17	19	19
Jatos	—	7	8	9	12	16	16

5. PARTICIPAÇÃO NOS MERCADOS

5.1 Cônscios do papel que nos está confiado como principal instrumento da política aeronáutica brasileira no campo internacional e procurando sempre corresponder à firmeza e continuidade dessa política - da qual a CERNAI é a pedra angular - buscamos incessantemente melhorar a nossa participação nos mercados, trazendo a nossa contribuição para esse magnífico esforço de desenvolvimento nacional e autêntico a que se devotam, com objetividade e de mãos dadas, Governo e iniciativa privada, abrindo um horizonte imenso na perspectiva desta década.

5.2 Como revelam os dados ora apresentados, em apenas dois dos grandes mercados não detemos ainda uma participação majoritária: Europa e Prata. Quanto ao primeiro, vale assinalar, não o disputamos com outras maiores empresas de transporte aéreo internacional e dispomos, por ora, apenas de 31% das freqüências. Apesar disso, em termos de rentabilidade é o nosso o melhor mercado, e cabe-nos ter a prudencia de manter o equilíbrio oferta-demanda, tendo sempre presentes as resultantes do princípio de reciprocidade de nossos direitos de tráfego. O mercado do Prata, não é, a rigor, por nós disputado, já pelo condicionamento de nossos horários e conexões, já pelo baixo número de nossas freqüências (10% do total). Nele buscamos, essencialmente, o chamado "tráfego de raiz", para as linhas de longo curso. Finalmente, esclarecemos que não dispomos de dados comparativos para o mercado do Japão, dadas as peculiaridades das rotas do Pacífico.

5.3 Como já foi esclarecido sob item 3.1, a nossa participação na oferta do mercado doméstico está fixada em um terço. Mas, a tradição e conceito granjeados nestes 45 anos de atividade pioneira nesse campo nos têm credenciado a uma parcela maior do tráfego realizado.

1971 PASSAGEIROS DE E PARA	PARTICIPAÇÃO DA VARIG		EMPRESAS COMPETIDORAS	
	No Mercado	Nas Frequências	Número	Frequência Semanal
ESTADOS UNIDOS	56%	41%	4	20
EUROPA	36%	31%	11	29
AFRICA DO SUL	56%	56%	1	4
PRATA	15%	10%	14	64
DOMÉSTICO	33%	33%	3	—

6. PESSOAL

6.1 Ao encerrar-se o exercício de 1971, o nosso quadro de pessoal apresentava-se praticamente o mesmo em relação a 1970. Elevou-se de 10.902 para 10.968 funcionários. Como resultante, o índice de produtividade melhorou em 19%, em termos de tonelada-quilômetro transportada, por funcionário. Feita a comparação dentro do qüinqüênio, a produtividade aumentou de 87%.

6.2 Como resposta a esse aumento de produtividade, tem a empresa consagrado os maiores esforços em favor da melhoria do padrão de vida de seus colaboradores, sem excessos que sacrifiquem a aceleração da taxa de rentabilidade essencial ao atendimento dos investimentos vultosos e indispensáveis, por sua vez, ao seu desenvolvimento acelerado auto-sustentável, em sintonia com o objetivo básico do "Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social".

6.3 Assim é que, ao término de 1971, o nosso salário médio era de Cr$ 1.628,00, quando em 1966 se situava em Cr$ 1.100,00 (valor ajustado aos preços de dezembro de 1971). Houve, pois, um acréscimo do salário médio real da ordem de 48%.

6.4 Ainda no terreno da Integração Social, é com justa satisfação que realçamos outro reflexo do aumento de produtividade e rentabilidade da VARIG, em benefício do trabalho mas, sempre, de forma harmônica com o capital; a ampliação constante dos serviços assistenciais e sociais prestados ao nosso funcionalismo e às suas famílias, através da "Fundação Ruben Berta", nos quais foi investida, no período 1967-1971, a apreciável soma de Cr$ 27 milhões.

6.5 Finalmente, ainda no permanente propósito de melhorar as perspectivas de nossa força de trabalho, continuamos a aplicar, anualmente, na sua formação, treinamento e aperfeiçoamento, recursos crescentes, que, em 1971, já se aproximaram de Cr$ 10 milhões. Como parte desse programa, o nosso Centro de Treinamento de "Simuladores de Vôo", até então constituído de unidades para o Boeing 707 e Electra II, foi acrescido de uma terceira unidade, destinada à formação e treinamento dos tripulantes do turbo-hélice Avro-748. Já estão adiantados os estudos técnico-econômicos que dirão da conveniência de aquisição do "Simulador" para o Boeing 727.

7. PROGRAMA DE EXPANSÃO

7.1 No decurso de 1971, tanto as nossas linhas domésticas como internacionais ganharam maior dimensão, com o estabelecimento de novas linhas, freqüências e horários, cujo resumo cronológico assim se apresenta:

Maio - estabelecimento de mais duas freqüências para a Europa, sendo uma com terminal em Frankfurt, que passou a contar com quatro por semana, e outra para Lisboa - a sétima - num total de quatorze vôos semanais para aquele continente;

Agosto - foi concluída a substituição do DC-3 pelas aeronaves turbo-hélice Avro, com capacidade para 40 passageiros, nas linhas do Rio Grande do Sul;

Setembro - melhoria das principais ligações aéreas da Brasília com as capitais estaduais, destacando-se o estabelecimento da nova linha Porto Alegre - Curitiba - Brasília, com dois vôos semanais, executados pelo Electra II.

7.2 A viagem inaugural da Linha Porto Alegre - Curitiba - Brasília realizou-se com a honrosa presença de ilustres convidados, particularmente os Exmos. Senhores Governadores do Distrito Federal e dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, beneficiados por essa ligação mais rápida e econômica. O ponto alto dessa inauguração foi o almoço oferecido pelo Excelentíssimo Senhor Presidente Médici, no Palácio da Alvorada.

7.3 Em termos de expansão, programamos para 1972 os seguintes aumentos de freqüência, sempre na dependência das aprovações dos governos interessados:

Linhas	Freqüências Semanais: Atuais	Propostas	Aumento
México	1	3	200%
África do Sul e Angola	1	2	100%
Tóquio	3	4	33%
Miami	4	5	25%
Nova Iorque	9	11	22%
Europa	14	17	21%

8. REDE DE HOTÉIS

8.1 Foram favoráveis os resultados de 1971 da "Companhia Tropical de Hotéis", de cujo capital a "VARIG" possui a metade das ações. A ampliação do "Hotel das Cataratas do Iguaçú" favoreceu grandemente a respectiva exploração e o aproveitamento da nossa linha de Assunção, com escala em Foz do Iguaçú.

8.2 A "Companhia Tropical de Hotéis da Amazônia", de cujas ações ordinárias a "VARIG" detém 60%, inaugurou, no exercício de 1971, impulso acelerado à construção do "Tropical Hotel-Manaus", segundo nôvo projeto arquitetônico. A inauguração está prevista para abril de 1973. Em Santarém, no Estado do Pará, a Prefeitura fez doação de terreno à margem do Rio Tapajoz, onde foi iniciada a construção do outro hotel. Ambos os empreendimentos são de maior alcance para o plano de integração e desenvolvimento da Amazônia, pela sua localização-chave nas comunicações aéreas, rodoviárias e fluviais. Outras iniciativas hoteleiras e turísticas na Região Amazônica estão em fase adiantada de estudos ou de negociações.

8.3 Na área da Sudene, foi construída a "Companhia Tropical - Hotel Tambaú", especialmente para explorar o hotel construído, pelo Governo do Estado da Paraíba, na praia de Tambaú, em João Pessoa. O hotel foi inaugurado em setembro de 1971 e desde logo demonstrou possibilidades de vir a ter boa utilização. A "Companhia Tropical de Hotéis do Nordeste", da qual a "VARIG" é a maior acionista, contratou com a Companhia Hidro-Elétrica do São Francisco o arrendamento de Hotel por esta edificado nas proximidades da Cachoeira de Paulo Afonso. A abertura do hotel se verificou em 1972.

8.4 Esperamos dar, em 1972, ainda maior desenvolvimento, inclusive na região Centro-Sul do País, ao nosso trabalho no ramo hoteleiro, cuja exploração, nos dias de hoje, se manifesta como complemento necessário dos serviços de transporte aéreo, a par de ser atividade de indiscutível interesse nacional.

9. CAPITAL SOCIAL

9.1 Como foi assinalado no Relatório de 1970, merecia então nosso cuidadoso exame a hipótese de elevação do capital social, seguida de subscrição pública de ações. Essa iniciativa, de grande alcance sócio-econômico e em consonância com a sábia política governamental orientada para o aceleramento do desenvolvimento nacional e estímulo à poupança, foi coroada de êxito.

9.2 Assim, a 16 de novembro de 1971 encerrou-se o prazo para integralização do valor da subscrição do aumento do capital social para Cr$ 185 milhões, mediante emissão de 31.937.451 novas ações preferenciais sem direito a voto, do valor nominal de um cruzeiro (Cr$ 1,00) cada uma, com o ágio de cinquenta centavos (Cr$ 0,50) por unidade.
Esse ágio de Cr$ 0,50 por ação subscrita foi registrado como reserva específica, até sua futura incorporação ao capital da sociedade, de acordo com o Art. 58 da Lei n.º 4.728, de 14 de julho de 1965, na redação que lhe deu o Art. 49 da Lei n.º 4.862, de 29 de novembro de 1965.

9.3 Essa emissão de ações preferenciais beneficiou-se da faculdade de serem ao portador, assegurada pela Lei n.º 5.710, de 7 de outubro de 1971.

9.4 Pelos então acionistas, foi exercido, até o dia 19 de outubro de 1971, seu direito de preferência na subscrição do aumento de capital. Entre os que subscreveram ações, na totalidade de seu direito de preferência, cabe assinalar o Estado do Rio Grande do Sul, que dessa maneira reafirmou sua confiança, que tanto nos honra, nos destinos da empresa. O saldo de 26.881.455 ações preferenciais foi totalmente subscrito em "Underwriting" pelos seguintes Bancos: Nacional de Investimentos, S.A., Crefisul de Investimentos, S.A., Investimentos M.F.M., S.A., Provincia de Investimentos, S.A., e Industrial de Investimentos, S.A.

9.5 O afluxo desses novos recursos é de grande alcance para o reforço do capital de giro, aliviando as necessidades creditícias e, consequentemente, o custo financeiro.

9.6 Ao encerrar-se o exercício de 1971, o capital social, sob a forma de ações nominativas, estava distribuido entre 16.471 acionistas, dos quais 3.301 são funcionários da empresa. Além disso, a Fundação Ruben Berta, administrada pelos funcionários, é a acionista majoritária, com 70% do capital votante da sociedade.

10. PROGRAMA ADMINISTRATIVO E RESULTADOS

10.1 Prosseguindo na análise retrospectiva do qüinqüênio que ora se encerra, e que coincide também com 45 anos de constante progresso da pioneira da aviação comercial brasileira, caberia uma síntese da orientação administrativa que norteou os trabalhos da empresa nesse período e das respectivas consequências:
- modernização e padronização da frota, que possibilitaram, simultaneamente, grande aumento da capacidade de transporte e redução do número de aeronaves de 93 para 35;

CONT.

"VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)

Sociedade Anônima de Capital Aberto-Registro n.º GEMEC-R-71/2583 C.G.C. n.º 92.772.921

46º RELATÓRIO ANUAL DA DIRETORIA

Prezados Senhores Acionistas: Temos o prazer de submeter-lhes o Relatório da Diretoria, o Balanço e a Conta de Lucros e Perdas referentes ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 1972.

1. INTRODUÇÃO

1.1 Ao encerrarmos a nossa prestação de contas do exercício de 1971, assim nos pronunciamos em nosso Relatório:

"Buscando sempre o ponto de equilíbrio entre o interesse nacional, o capital e o trabalho, aqui fica reiterada a nossa palavra de confiança e agradecimento aos Governos Federal e do Estado do Rio Grande do Sul, ao público que nos tem distinguido com a sua preferência, aos acionistas que nos tem prestigiado e, muito em particular e de forma a mais cordial, aos nossos companheiros de trabalho que não faltaram com a sua indispensável, dedicada e leal cooperação, possibilitando à VARIG celebrar o seu 45.º aniversário no ápice de uma sólida pirâmide de realizações e com amplo horizonte de perspectivas."

1.2 Agora, ao início deste Relatório, desejamos, preliminarmente, renovar, em toda sua profundidade e plenitude, essas palavras de confiança e agradecimento, que ganham ainda maior significado em face da dimensão do programa cumprido em 1972 e das metas alcançadas.

1.3 Na raiz desses resultados encontramos a firmeza, o acerto e a continuidade de nossa política econômico-financeira, que constitui a base do Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, paralelamente às mesmas características de firmeza, acerto e continuidade de nossa política aeronáutica, seja no campo doméstico como no internacional, ambas traçadas pelo Governo da Revolução de 1964. E, hoje respeitadas no contexto mundial pela sua bem sucedida trajetória.

1.4 Em suas principais áreas, as nossas internas atividades no exercício findo se desdobraram no ritmo a seguir exposto.

2. EQUIPAMENTO

2.1 Voltada precipuamente para as linhas internacionais de longo curso, o ininterrompido crescimento da política aeronáutica brasileira nessa área alimente competitiva, a Varig empenhou-se em manter o alto índice de utilização aviária que se situa entre os mais elevados no mundo.

2.2 O crescimento do tráfego exigiu a aquisição, em 1972, de 3 Boeing 707-320C, dos quais 2 ainda no primeiro trimestre. Ainda, esse tipo de equipamento respondeu por 66% da receita operacional de 1972 e apresentou uma utilização aviária de 11:12.

2.3 Em fins de exercício, foi dado um grande e decisivo passo visando a assegurar a continuidade de nossa capacidade competitiva nas ligações aéreas com o Brasil, face à entrada em tráfego, em 1974, das aeronaves da nova geração, comumente identificadas como "jumbo" ou "wide-body". A nossa escolha, como foi amplamente divulgado na imprensa, recaiu no Douglas DC-10-30. Como dissemos em nosso Relatório da Diretoria de 1971: "temos procurado agir com prudência e segurança nessa avaliação, buscando sempre colher o fruto da experiência dos seus atuais operadores, nem sempre tranqüila face ao quadro de excesso maciço de oferta de capacidade, com penosos reflexos em sua economia".

2.4 Quanto ao equipamento empregado nas linhas domésticas, evidenciou-se a inadiável necessidade de ampliação de nossa frota de jatos, como revela a queda de nossa participação no mercado de 31,8% em 1971 para 31,3% em 1972, índice embora as direrizes da política aeronáutica nos facultem participar de 33,3% da oferta de capacidade. Contudo, já está prevista a aquisição a Boeing 727, que deverão entrar em tráfego a partir do segundo semestre de 1973, o que deverá proporcionar a recuperação do terreno perdido.

2.5 A maior produtividade da frota empregada nas linhas dentro do país está estrutiamente vinculada à melhoria de nossa infraestrutura, particularmente das pistas e pátios. Ainda, a política recentemente formulada pelo Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica, propondo a constituição de uma empresa pública, denominada Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO, visa a assegurar maior dinamização e atualização desse importante setor básico do transporte aéreo. Essa corajosa e objetiva iniciativa será, sem dúvida, de grande alcance para o aceleramento da melhoria dessa infra-estrutura.

TIPO DE AERONAVE	JATOS	TURBO-HÉLICE	TOTAL
BOEING 707	14	—	14
DOUGLAS DC-8/30	1	—	1
BOEING 727	4	—	4
ELECTRA II	—	10	10
AVRO 748	—	8	8
TOTAL	19	18	37

3. ESTATÍSTICA DE TRÁFEGO

3.1 O quadro estatístico a seguir apresentado abrange o último quinquênio, mas indica, também, a trajetória do movimento de 1927, ano em que a Varig — a pioneira da aviação comercial brasileira — iniciou as suas atividades.

3.2 Merece especial destaque o elevado índice de aproveitamento da nossa capacidade de transporte de passageiros, o qual se manteve no mesmo nível de 62%, assinalado em 1971, não obstante um aumento de oferta de quase 16%.

3.3 Igualmente, cabe realçar o excepcional crescimento de 36,6% na carga transportada, como reflexo direto da grande arrancada em que governo e empresas se empenham no campo das exportacões, e, também, do crescente importação de equipamentos e matérias-primas a serem empregadas de nosso parque industrial.

3.4 Nas linhas internas, assumiu ainda maiores proporções o volume de carga transportada, cujo aumento foi de 42%.

DETALHES	1927	1968	1969	1970	1971	1972
Horas de vôo	377	32.941	31.512	30.496	34.703	108.408
Variação anual		+ 8,8%	+ 14,8%	+ 1,1%	+ 13,8%	+ 212,3%
Km de vôo (000)	35	44.400	46.261	52.186	58.278	87.803
Variação anual		+ 10,0%	+ 16,8%	+ 12,8%	+ 11,7%	+ 50,7%
Ass-Km (000)	2.500	2.012.577	2.312.247	2.830.198	3.444.047	6.377.198
Variação anual		+ 19,8%	+ 14,8%	+ 15,5%	+ 19,5%	+ 85,2%
Passageiros (000)	168	2.246.844	2.600.983	3.082.280	3.421.127	4.678.218
Variação anual		+ 14,1%	+ 18,5%	+ 18,4%	+ 11,0%	+ 36,7%
Tarifa Km (CR$ 1000)	45	448.822	599.815	814.054	1.042.421	1.968.581
Variação anual		+ 33,6%	+ 35,7%	+ 35,8%	+ 28,1%	+ 88,9%
Carga (000)	12	284.518	348.815	451.748	598.470	1.178.357
Variação anual		+ 22,6%	+ 22,5%	+ 29,5%	+ 32,5%	+ 97,0%
Tarifa Km - Carga (CR$)	3,1	81.865	125.555	167.755	197.149	332.844
Variação anual		+ 53,3%	+ 33,6%	+ 17,4%	+ 19,5%	+ 68,8%
APROVEITAMENTO						
Passageiros	43	58	59	58	62	62
Carga		34	34	34	34	34
Aeronave-Hora		66	68	67	71	72
Frota	1	14	17	19	19	19
Tripulantes de vôo		18	17	19	19	18
Tripulantes de cabina		18	17	19	19	18

4. PARTICIPAÇÃO NOS MERCADOS

4.1 Em não poucas oportunidades, tivemos o ensejo de afirmar, mas vale repetir — o binômio política aeronáutica e trabalho responde pelo êxito na difícil conquista dos mercados internacionais, assegurando a marcante presença da bandeira brasileira. A primeira, pela sua característica de continuidade, firmeza e objetividade. O segundo, pelo esforço que vimos permanentemente empregando na crescente melhoria do padrão e da regularidade de nossos serviços.

4.2 Ainda uma vez, em apenas dois dos mercados internacionais não detivemos uma participação majoritária: Europa e Prata. Quanto ao primeiro, embora participando com apenas 33% das frequências, asseguramos a nossa bandeira 38% do mercado, em adiantada e, por vezes, desigual disputa com once das maiores empresas de trans-porte aereo internacional. Como é sabido, o mercado do Prata não é, pela Varig, disputado em sua característica regional, mas sim como tráfego de raiz para as suas rotas de longo curso.

4.3 Por sua vez, a receita das linhas internacionais, expressa em dólares, cresceu de US$ 113 milhões em 1971 para US$ 138 milhões em 1972, ou seja, um aumento superior a 22%. A ausência da bandeira brasileira significaria o carreamento dessa significativa receita para outros países.

4.4 Em 1971 (últimas estatísticas publicadas pela IATA) a Varig ocupava, entre as 105 empresas-membros desse organismo internacional, um invejável 14.º lugar em extensão de linhas.

4.5 Com uma participação de 31,3% no tráfego de passageiros, mantivemos a liderança no mercado doméstico. No tocante a carga, essa liderança se destacou com um índice de 48%.

PASSAGEIROS DE E PARA	PARTICIPAÇÃO DA VARIG NO MERCADO	NAS FREQUÊNCIAS	NÚMERO	EMP. COMPETIDORAS FREQUÊNCIA SEMANAL
EST. UNIDOS	54%	41%	4	26
EUROPA	38%	33%	11	31
ÁFRICA DO SUL	59%	50%	1	2
PRATA	18%	11%	14	36
DOMÉSTICO	31%	—	3	—

5. PESSOAL

5.1 A nossa atenção está permanentemente voltada para o aumento do produtividade de nossa força de trabalho, como igualmente para a melhoria de seu padrão de vida, tudo convergindo para um nível de rentabilidade capaz de assegurar ao empreendimento a capacidade de continuar crescente ritmo de investimentos, essenciais, por sua vez, a abertura de novas oportunidades e horizontes.

5.2 Quanto à produtividade — aferida pela tonelada-quilômetro transportada por capita — foi novamente aumentada no expressivo índice de 16%.

5.3 Essa foi a encorajadora resposta de nossos 11.500 colaboradores ao nosso incansável empenho de assegurar-lhes uma melhoria de ganho sem prejuízo da taxa de poupança indispensável ao fortalecimento e expansão das atividades da empresa.

5.4 Prosseguimos — ainda uma vez em perfeita sintonia com os objetivos do Governo da Revolução de Março, através da Integração Social, através dos inúmeros serviços assistenciais e sociais prestados por intermédio da "Fundação Ruben Berta" ao nosso funcionalismo. Igual atenção vem sendo dispensada à formação, treinamento e aperfeiçoamento de nosso quadro de funcionários.

6. PROGRAMA DE EXPANSÃO

6.1 Cronologicamente, a expansão de nossas linhas internacionais processou-se, em 1972, assim:

Janeiro — Reformulação de nossas linhas cargueiras, de modo a atender a crescente exportação brasileira, com o acréscimo de 2 frequências para Nova York e uma para a Europa.

Abril — Aumento de frequência semanal na linha Rio de Janeiro — Joanesburgo — Luanda — Rio de Janeiro.

Maio — Aumento de frequências para a Europa, elevando-as (sem considerar as duas cargueiras) de trezе para dezesseis.

Junho — Aumento de um vôo para Miami, que passou de quatro para cinco vôos semanais.

Agosto — Estabelecimento da escala em Genebra, duas vezes por semana, na linha Rio de Janeiro — Madri — Zurique.

Outubro — Início de quarta viagem semanal na linha Rio de Janeiro — Lima — Los Angeles.

Dezembro — Estabelecimento da linha São Paulo — Rio de Janeiro — Nova York, elevando para oito vôos semanais a ligação com aquela cidade norte-americana, além do início da sexta frequência para Miami.

6.2 Não obstante o máximo empenho de nosso Governo, não foram bem sucedidas, até agora, as negociações para o estabelecimento da linha Rio de Janeiro — Caracas — México, nem para a introdução da quarta frequência para Tóquio.

6.3 No campo doméstico, deslocamos o estabelecimento da linha Belo Horizonte — Vitória (quatro frequências), com conexão direta, na capital mineira, para Brasília, bem como a ligação Brasília — Teresina — Fortaleza, duas vezes por semana, estas, com Boeing 727-100.

6.4 Varias linhas foram beneficiadas com aumento de frequência; outras, com reestruturação de horarios.

6.5 Em consequência do conjunto dessa programação, a oferta nas linhas internas teve um aumento de oferta de 16%, em relação a 1971.

7. REDE DE HOTÉIS

7.1 Através de empresas subsidiárias demos prosseguimento a atividades hoteleiras e a execução de projetos de ramo.

7.2 A construção dos hotéis de Manaus e Santarém desenvolveu-se satisfatoriamente e eles deverão ser inaugurados no curso de 1973. A exploração do Hotel Tambaú, em João Pessoa, e do Hotel de Paulo Afonso processou-se dentro das características.

7.3 Foi consultida nova empresa, destinada à construção e exploração de hotéis nas Regiões Centro-Oeste e Sul do país, a qual já adquiriu terreno em Guarapari, no Estado do Espírito Santo, e belíssimo parque em Gramado, no Rio Grande do Sul, além de haver tomado em arrendamento um hotel em Porto Alegre.

7.4 Foi elaborado o ante-projeto do hotel a ser construído na Praia da Pradada, em Recife.

7.5 Deu-se andamento a entendimentos para a construção de hoteis e motels em outros pontos turísticos do territorio nacional.

7.6 Nossa associada Companhia Nacional de Hoteis continuou suas atividades com resultados compensadores.

8. RESULTADOS E PERSPECTIVAS

8.1 O biênio 1972/73 se avulta como um período de profunda repercussão para o futuro da empresa. Pois é fundamental que, lastreado pela continuidade e firmeza de nossa política aeronáutica, particularmente no tocante ao ingresso gradativo da oferta de capacidade e a obediência tarifaria, se confirma um sólido patamar financeiro e econômico financeiro, essencial ao sucesso da operação, em 1974, com as aeronaves de grande porte e vultoso investimento DC-10-30.

8.2 Essa foi a nossa permanente e impostergável preocupação no exercício findo. E, com real satisfação podemos constatar que o intenso e bem-sucedido trabalho de equipe de nossa organização, com rigorosa contenção de gastos, paripassu com o apoio e compreensão de nosso Governo, aliados a uma sempre reconhecida e agradecida preferência do usuário, proporcionou resultados de grande valia para ajuste meta.

8.3 E o que se verifica pelo simples confronto dos seguintes índices do Balanço de 31.12.72 com aqueles de 31.12.71:

	31.12.71	31.12.72	Variação
	(Cr$ 1.000)		
Liquido	58.424	85.258(1)	+ 46%
Patrimônio liquido (2)	268.864	397.228	+ 53%
Índice de liquidez corrente	1,3	1,5	
Liquro liquido sobre capital	31%	46%	+ 19%
Participação do capital próprio nos recursos totais (3)	44%	51%	+ 7%
Valor patrimonial da ação			
VARIG (2)	Cr$ 1,39	Cr$ 2,15	+ 53%
Lucro por ação	Cr$ 0,31	Cr$ 0,46	+ 48%

OBSERVAÇÕES:

(1) Depois da provisão para Imposto de Renda, no valor de Cr$ 16 milhões.

(2) Não considerada a correção monetária contabilizada após o fechamento do balanço.

(3) Computadas também as depreciações, apresentadas entre as "provisões", em 1971, e deduzidas do Ativo Imobilizado em 1972.

8.4 Na forma do estatuto da sociedade, foi feita a seguinte aplicação do Resultado Líquido, somado ao Lucro Líquido do Exercício (CR$ 85.258.771,52) mais Saldo Anterior (CR$ 20.228.272,07):

Reserva Legal (5%)	CR$	4.262.786,37
Reserva Estatutária (30%)		25.576.731,45
Saldo à Disposição da A.G.O.		75.642.523,57
Total	CR$	105.482.043,39

De acordo com o estatuto, a soma correspondente ao dividendo mínimo de 6% deverá ser distribuída equitativamente entre os 16.082 acionistas.

8.5 Finalizando, lembramos que a nossa palavra de confiança e agradecimento já foi expressa, de início, nesta Relatório. Quanto às perspectivas para 1973, quando contaremos com a incorporação à nossa frota de seis unidades, três do tipo Boeing 727 e igual número de Boeing 707-320C, alimentamos a nossa confiança no prosseguimento de nossa trajetória de progresso e rentabilidade nos mesmos fatores básicos que prevaleceram no exercício findo.

Porto Alegre, 14 de março de 1973.

Erik de Carvalho
Diretor-Presidente

Os membros do Conselho Consultivo

Erik de Carvalho — Presidente
Harry Schutzmann — Vice-Presidente

Aguinaldo Junqueira F.	Helio Smidt
Alexandre R. Gahe	João A. Lorenz
Antonio J. Schittini Pinto	José Rocheda
Carlos Hoenen	Nelson Zerwes
Erni S. Peixoto	Oswaldo Trigueiros Jr.
Götz Herzfeldt	

PARECER DA CONSULTORIA ECONÔMICA

I — PRELIMINARES

Empresa de capital aberto, tem a VARIG as demonstrações financeiras de 1.972 ajustadas aos critérios da resolução n.º 179, do Banco Central do Brasil, circunstância que explica apenas reduções nos valores do "ativo fixo" e do "passivo não exigível", quando comparados aos do balanço anterior, e que refletiu na apuração do lucro contábil do exercício, como se comentará em tópico especial.

Nas conclusões de nosso "Parecer" de 10/03/72, acreditávamos justificadas as projeções de resultados ainda melhores para o exercício de 1.972 e recomendávamos que a empresa tivesse entre suas diretrizes básicas a formação de reservas.

Os números do balanço ora encerrado confirmaram plenamente nossas previsões, no tocante à rentabilidade, e nos dão o espelho de uma sólida situação econômica, na qual se apresenta o capital social resguardado por um fator de reservas que lhe é bastante superior.

II — DESEMPENHO ECONÔMICO EM 1972

Do mesmo balanço simplificado, para melhor visualização, o quadro seguinte nos mostrará a composição de Ativo e Passivo, em 12/71 e 12/72:

ATIVO	12/71 (Cr$ milhões)	12/72 (Cr$ milhões)
Disponível	27,3	46,5
Realizável – curto prazo	248,9	472,9
Realizável – longo prazo	19,9	23,6
Imobilizado (1)	1.080,5	1.293,9
Pendente	73,7	50,0
	1.440,0	1.886,7

PASSIVO	12/71 (Cr$ milhões)	12/72 (Cr$ milhões)
Exigível – curto prazo	193,0	210,8
Exigível – longo prazo	610,1	642,0
Não exigível (2)	574,8	772,5
Pendente	62,1	51,4
	1.440,0	1.886,7

NOTAS

1) o valor do imobilizado não leva em conta a correção monetaria de Cr$ 60 milhões, relativa a 1.971.

2) o passivo não exigível inclui as provisões para depreciações e para devedores duvidosos, não deduzidas do ativo; não inclui a correção monetária referida na nota (1).

A partir desses dados, verificamos que, no exercício de 1.972, foram movimentados recursos da ordem de Cr$ 294,8 milhões, cuja aplicações e origens são a seguir demonstradas:

A – APLICAÇÕES	VALOR (Cr$ milhões)	PARTICIPAÇÃO NO TOTAL %
Aumento do disponível	9,2	3,0
Aumento do realizável a curto prazo	24,1	8,2
Aumento do realizável a longo prazo	3,7	1,2
Aumento do ativo imobilizado	232,4	79,1
Redução do pendente	24,4	8,3
Total	294,8	100,0

B – ORIGENS		
Aumento do passivo corrente	17,8	6,0
Aumento do passivo a longo prazo	31,9	10,5
Recursos próprios	245,1	83,5
Total	294,8	100,0

Cerca de 80% dos investimentos feitos se concentraram nas imobilizações técnicas (principalmente equipamentos de vôo) e financeiras (aplicações de incentivos fiscais).

Como recursos auto-gerados, que cobriram 83,5% desses investimentos, foram considerados: depreciações no valor de Cr$ 105,7 milhões (das quais Cr$ 102,1 estão lançadas no "custo dos serviços"); provisões revertidas, no valor de Cr$ 2,8 milhões; e lucros gerados, os quais aparecem no balanço depois da apropriação às contas do pendente e da formação de provisões para devedores duvidosos e para imposto de renda.

Do aumento das exigibilidades coube apenas a parcela de 16,5% dos recursos movimentados. E importante considerar que parte dessa elevação do endividamento decorreu das correções (monetária ou cambial) de financiamentos "em ser" e, também, da formação, no último exercício, de provisão para imposto de renda, no valor de Cr$ 16 milhões.

III — SITUAÇÃO FINANCEIRA

A liquidez corrente, calculada em 1,5 no balanço anterior, manteve-se mesmo nível:

Ativo Circulante = Cr$ 319.721 mil = 1,5
Passivo Corrente Cr$ 210.912 mil

Embora uma análise estática de liquidez geral leve a um índice negativo, é importante considerar que, em empresas de prestação de serviços, a capacidade de pagamento provém, basicamente, de lucros e depreciações gerados no prazo das exigibilidades, as quais, no caso da VARIG, alcançam até 10 anos.

IV — RENTABILIDADE

O aspecto "rentabilidade" exige um esclarecimento preliminar: a adaptação das demonstrações financeiras ao modelo da Resolução n.º 179, implicou em que o resultado de 1.972 sofresse duplo gravame de imposto de renda: o imposto pago relativo a 1.971 (Cr$ 6 milhões) e o imposto a pagar (Cr$ 16 milhões) de 1.972.

Além disso, no uso da faculdade criada pela Portaria GB 195, quanto à apropriação de perdas cambiais e de correção monetária sobre financiamentos de aeronaves, 1/3 dessas perdas foram somados às despesas financeiras. Chegamos, assim, ao lucro de balanço de Cr$ 85,2 milhões, sendo o lucro real, do exercício, de Cr$ 102,6 milhões, a saber:

Lucro de balanço	Cr$	85,2 milhões
Mais: reversão do imposto de renda referente a 1.971	Cr$	8,0 milhões
Mais: despesas financeiras não relativas a operações do exercício	Cr$	9,4 milhões
Lucro real de 1.972	Cr$	102,6 milhões

Este lucro real alcançou 55% de capital social e 40% do patrimônio líquido existente no início do período. Representou, além disso, uma elevação de, praticamente, 100% sobre o lucro do exercício anterior (50,4 milhões, deduzido o imposto de renda a pagar). A duplicação de lucros decorreu de fatores de ordem física, tais como: aumento de frequências de vôo, aumento da frota de jatos, elevação da carga transportada, entre outros destacados pelo Relatório da Diretoria; e de ordem financeira, entre os quais a crescente participação dos recursos próprios na expansão dos investimentos, mais parcelas cobrindo o declinante custo das operações de crédito.

V — ANÁLISE DA AÇÃO

Voltando-nos para a análise da "ação VARIG", devemos pôr em relevo dois aspectos fundamentais:

1 — Valor patrimonial da ação

Calculando-o pelos dados do último balanço, chegamos a Cr$ 2,15; adotando, porém, o critério de ajustamento daqueles dados, encontramos uma cifra bastante superior, como passamos a demonstrar.

Deduzíremos do saldo de "Lucros Suspensos" a verba de Cr$ 11.100 mil, dos dividendos mínimos assegurados pelos estatutos: somaremos ao grupo de contas patrimoniais a correção monetária já calculada para o exercício de 1972 e não constante do balanço (Cr$ 75.471 mil), e teremos:

		Cr$ 1.000
Capital Social		185.000
Reservas		119.115
Ajuste s/subscrição		17.489
Saldo de lucros suspensos		64.542
Corr. monet. ref. 1972 –		75.471
SOMA		461.538
Valor Patrimonial:		Cr$ 2,50

– 2 – Lucro disponível por ação

Limitando-nos aos dados de balanço, encontramos um lucro disponível, após provisão para imposto de renda, de Cr$ 85.258 mil; dividindo o pelos 185.000.000 de ações do capital social, chegamos a um:

Lucro disponível por ação = Cr$ 0,46, cociente este superior, em 48%, ao do exercício de 1971 (Cr$ 0,31).

VI — CONCLUSÃO

O balanço de 12/72 confirmou nosso parecer anterior, na afirmativa de que os resultados de 1971 não tinham caráter de excepcionalidade, porque espelhavam o potencial técnico e mercadológico alcançado pela Companhia. O programa de expansão para o biênio 73/74, compreendendo o aumento da frota de trijatos BOEING 727 e de quadri-reatores BOEING 707, em 1973, a operação dos "jumbos" DC-10-30, em 1974, bem como os correlatos investimentos de infra-estrutura demandada a contratação de financiamentos de grande vulto, no mercado financeiro externo.

As condições extremamente vantajosas em que tais recursos estão disponíveis, realmente, de um lado, a favorável imagem da nossa país no panorama das finanças internacionais; e, por outro lado, refletem a margem de segurança oferecida pela empresa no equilíbrio de sua situação econômico-financeira e na crescente capacidade de pagamento.

Apoiados nos indicadores da eficiência operacional da VARIG, concluímos que os novos investimentos programados repercutirão, em taxas não menores que as já alcançadas, na lucratividade do capital próprio.

São Paulo, 15 de março de 1.973

NOVO NORTE – Orientação Econômica e Projetos Ltda.

Lélio Laurelli – CREP 1.834 – 2.ª Região.

"VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) Balanço em 31 de Dezembro de 1972

Sociedade Anônima de Capital Aberto-Registro n.º GEMEC-R-71/2583 C.G.C. n.º 92.772.821

ATIVO

DISPONÍVEL			
Bens Numerários		13.217.402,11	
Depósitos Bancários à Vista		33.250.148,85	46.467.550,96
REALIZÁVEL A CURTO PRAZO (180 dias)			
Estoques			
Materiais Diversos	97.833.147,65		
Ordens de Trabalho em Andamento	4.227.619,93		
Importação em Andamento	6.703.792,77		
Outros	47.284,74	108.811.845,09	
Contas a Receber			
de Clientes	115.283.091,52		
(–) Provisão p/Devedores Duvidosos	3.458.492,74		
	111.824.598,78		
de Empresas Subsidiárias ou Coligadas	3.570.468,03		
de Orgãos do Governo	8.171.700,20		
do Governos Estrangeiros	6.322.728,99		
de Congêneres, Agentes e Outros	22.995.641,89	152.885.137,89	
Valores e Bens			
Títulos e Valores Mobiliários	151.273,14		
Depósitos e Fundos Especiais	7.396.622,50	7.547.895,64	269.244.878,62
	ATIVO CIRCULANTE		316.712.429,58
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO			
Contas a Receber de Clientes	18.754.843,46		
(–) Provisão p/Devedores Duvidosos	562.645,30	18.192.198,16	
Empréstimos Compulsórios		1.301.944,42	
Outros Créditos		3.493.624,36	22.987.766,94
IMOBILIZADO			
Imobilizações técnicas:			
Valor Histórico	865.774.710,82		
(+) Correção Monetária	401.294.814,29		
(=) Valor Corrigido	1.267.069.525,11		
(–) Deprec. Acumuladas	405.482.024,23	861.587.500,88	
Aquisição de Ativo Fixo em Andamento		22.815.969,19	
Variações cambiais a compensar		48.711.920,07	
Imobilizações Financeiras:			
Participação em Empresas Subsidiárias ou Coligadas	5.025.678,00		
Participação em Outras Empresas	2.980.839,74		
Aplicações por Incentivos Fiscais	4.153.856,12		
Bens Incorpóreos	3.247.594,53	15.407.968,39	948.523.358,53
	ATIVO REAL:		1.287.223.555,05
RESULTADO PENDENTE			
Despesas Diferidas			
Seguros a Vencer, Comissões e Outras.	2.590.771,10		
Valores Amortizáveis	41.206.394,09	43.797.165,19	
Depós. p/Proc. Adm. e Ações Legais		1.662.774,58	
Outros Valores Pendentes		4.559.623,42	50.019.563,19
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Ações Caucionadas		50,00	
Fianças – BNDE/Outras		634.632.078,84	
Valores Segurados		857.320.066,44	
FGTS – Não Optantes		25.527.068,37	
Outras Contas		107.759.293,00	
		1.625.238.556,65	
		CrS	1.337.243.118,24

PASSIVO

EXIGÍVEL A CURTO PRAZO (180 dias)			
Fornecedores		60.646.044,73	
Financiamentos		97.440.384,82	
Provisão para Imposto de Renda		6.667.302,26	
Outras Exigibilidades:			
Obrigações a Pagar	981.129,88		
Arrecadação p/Conta de Terceiros	9.920.032,54		
Contribuições Compulsórias	8.486.424,54		
Dividendos – Exercícios Anteriores	1.646.872,51		
Taxas Aeroportuárias	4.760.596,39		
Ordenados e Salários	11.345.204,24		
Credores Diversos	8.918.469,72	46.058.729,82	210.812.461,65
EXIGÍVEL A LONGO PRAZO			
Financiamentos		632.572.145,28	
Obrigações a Pagar		58.496,21	
Provisão para Imposto de Renda		9.410.418,00	642.041.059,49
NÃO EXIGÍVEL			
Capital Social		185.000.000,00	
Capital Excedente – Ágio s/Ações		17.468.725,50	
Reservas:			
Legal	8.521.032,14		
Estatutária	48.454.285,22		
Correção Monetária do Ativo	60.083.686,83		
de Participações – Ações Bonificadas	2.057.422,15	119.116.426,34	
Provisões:			
p/Legislação Social	6.845.259,26		
p/Revisão Equipamento de Vôo	18.944.478,54		
Lucros Suspensos:			
Saldo à Disposição da Assembléia	75.642.523,57	101.432.261,37	423.017.413,21
RESULTADO PENDENTE			
Receitas Diferidas			
Transportes a Executar		59.487.837,66	
Diversas		1.884.346,23	61.372.183,89
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Caução da Diretoria		50,00	
Fiadores – BNDE/Outros		634.632.078,84	
Seguros em Vigor		857.320.066,44	
FGTS – Não Optantes		25.527.068,37	
Outras Contas		107.759.293,00	
		1.625.238.556,65	
		CrS	1.337.243.118,24

DEMONSTRATIVO DE RESULTADOS

Renda Operacional Bruta-Prestação de Serviços			
Receitas de Vôo		1.130.916.947,05	
Outras Receitas Operacionais		52.673.257,19	
Subvenção RIN (Rede Integração Nacional)		27.137,98	1.183.617.342,22
Custo dos Serviços Prestados			
Custo de Vôo		957.066.596,27	
Outras Despesas Operacionais		31.624.347,33	988.690.943,60
LUCRO BRUTO			194.926.398,62
Provisão p/Devedores Duvidosos		4.021.138,04	
(–) Reversão Saldo Anterior		2.856.867,46	1.164.270,58
Gastos Gerais:			
Honorários da Diretoria		1.217.741,00	
Despesas Administrativas		47.487.457,13	
Despesas Financeiras		9.489.497,69	58.194.695,82
Deprec. não incluídas custo serviços			3.616.767,64
LUCRO OPERACIONAL			131.950.664,58
Rendas Não Operacionais			
Financeiras		14.629.171,54	
de Participação		313.222,42	
Eventuais		7.354.322,01	22.296.715,97
Despesas Não Operacionais			44.898.091,55
LUCRO LÍQ. ANTES DO IMPOSTO DE RENDA			109.349.289,00
Imposto Renda pago no período			8.015.797,20
Provisão para Imposto de Renda			16.077.720,28
LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO			85.255.771,52
Saldo Anterior			20.226.272,07
RESULTADO A DISTRIBUIR		CrS	105.482.043,59
Reserva Legal (5%)			4.262.788,57
Reserva Estatutária (30%)			25.576.731,45
Saldo à Disposição da Assembléia			75.642.523,57
		CrS	105.482.043,59

Erik de Carvalho
Presidente
CPF 008218887

Lauro Zerwes
Contador – C.R.C. RS 251
CPF 005502218

NOTAS EXPLICATIVAS

Nota 1 – Observamos neste Balanço as novas normas aprovadas pelo Banco Central do Brasil, através da Circular n.º 179, aplicáveis às Sociedades Anônimas de Capital Aberto, bem como as recomendações do Departamento de Aeronáutica Civil, cuja Padronização da Contabilidade das Empresas Aéreas também observamos, do que resultaram as seguintes conseqüências:

a) O Exercício Social ficou onerado com a Provisão para o Imposto de Renda, no valor de CrS 16.077.720,28, sendo CrS 6.667.302,28 pagáveis a Curto e CrS 9.410.418,00 a Longo Prazo. Esta Provisão inclui os encargos com PIN, PIS, PROTERRA e MOBRAL.

b) Quanto ao Imposto de Renda relativo ao lucro do exercício anterior, foi contabilizado como despesa do exercício em foco. Desta forma, o atual exercício foi onerado com CrS 8.015.797,20 referente ao Lucro do Balanço encerrado em 31-12-71.

c) A Apresentação gráfica do Balanço Geral e Demonstrativo da Conta de Resultado passou a obedecer aos modelos do Banco Central do Brasil.

Nota 2 – Imobilizações técnicas:

	Vlr. Histórico	Corr. Monetária	Depreciação:	Total
Equip. de Vôo	782.465.247,94	322.177.145,39	350.028.876,07	754.613.517,26
Imóveis	32.084.572,60	32.463.212,42	10.423.035,89	54.124.749,13
Eq. Terrestre	51.224.890,28	46.654.456,48	45.030.112,27	52.849.234,49
	865.774.710,82	401.294.814,29	405.482.024,23	861.587.500,88

Nota 3 – Participação em Empresas Subsidiárias ou Coligadas: Como complemento necessário dos serviços de transporte aéreo, a par de ser atividade de indiscutível interesse nacional, a empresa se dedica ao ramo hoteleiro, através de participação acionária e administrativa nos seguintes empreendimentos: Cia. Tropical de Hoteis; Cia. Tropical de Hoteis da Amazônia; Cia. Tropical-Hotel Tambaú; Cia. Tropical de Hoteis do Nordeste; Cia. Tropical de Hoteis-Centro Sul.

Nota 4 – Financiamentos. Cronograma dos vencimentos (após 180 dias):

1973	1974	1975	1976	1977
96.371.240,02	168.299.975,14	116.260.233,31	83.809.932,75	60.080.091,52
1978	1979	1980 em diante		TOTAL
54.160.755,84	34.166.414,00	19.403.502,70		632.572.145,28

Nota 5 – Valores Amortizáveis: A partir de 31-7-72 procedemos a modificação de critério na amortização das diferenças de câmbio, integradas no item acima, ao abrigo da Portaria 195 do Ministério da Fazenda.

Nota 6 – Capital Social: É constituído de 185.000.000 de ações de CrS 1,00 cada, assim distribuídas:

TIPO		ORDINÁRIAS:	PREFERENCIAIS
Ao portador	(não identificado)	–	9.357.201
	(identificado-País)	–	23.978.337
Nominativas-País		123.230.807	27.930.874
Nominativas-Exterior		459.942	42.839
		123.690.749	61.309.251

As ações nominativas existentes no Exterior pertencem a funcionários da Empresa residentes em outros países.

CERTIFICADO DE AUDITORIA

Ilmos. Srs.
Diretores da
"VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)
Porto Alegre

São Paulo, 16 de Março de 1973

Examinamos o Balanço Geral da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense), levantado em 31 de Dezembro de 1972 e o respectivo demonstrativo de resultados do exercício social findo na citada data. O exame obedeceu as normas usuais de auditoria e exigências do Banco Central do Brasil incluindo, conseqüentemente, as provas nos registros contábeis e outros procedimentos de comprovação que julgamos necessários nas circunstâncias.

Em nossa opinião o Balanço Geral e o demonstrativo de resultados acima referidos, refletem com propriedade a situação patrimonial e a posição financeira da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) em 31 de dezembro de 1972, e o resultado de suas operações correspondentes ao exercício findo naquela data, de acordo com os princípios de contabilidade geralmente aceitos, aplicados com uniformidade em relação ao exercício anterior, com exceção das alterações discutidas nas notas explicativas n.ºs 1 e 5 que fazem parte do balanço geral.

Sócio Responsável:
Horst Gunter Antheim
CPF 001428838
Contador CRC-RS-99/"S"-SP AI-PF 27
GEMEC-RAI 72/312-PJ

GRAHLERT & AXTHELM – CRC-RS-4 "S"-SP AI-PJ 10
CGC 61155602/001 GEMEC-RAI – 72/012-PJ

Horst Gunter Antheim
Contador CRC-SP-30383

PARECER DO CONSELHO FISCAL

1. Membros do Conselho Fiscal da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense), obedecendo à prescrição legal e obrigação imposta por seu Estatuto, vimos oferecer o resultado de exame a que procedemos com minúcia no Relatório da Diretoria, contas e balanço social, referentes ao exercício pretérito de 1972; e, de acordo com o Certificado da Auditoria Grahlert & Axthelm, concluimos que o demonstrativo dos resultados mencionados naqueles papéis reflete, com propriedade, a situação patrimonial e a posição financeira da VARIG, em 31 de dezembro de 1972. Por tais razões somos levados a recomendar à próxima assembléia a aprovação dos referidos documentos.

2. E, fazendo-o, queremos ressaltar, mais uma vez, a perfeição do relatório, sobretudo no tocante à formação do lucro apurado em balanço, representado pela parcela jamais alíquota de CrS 85.255.771,52 e amplamente explicado, com um saldo de CrS 75.642.523,57 a ser aplicado segundo o destino que lhe vier a dar a Assembléia Geral.

O balanço, deste feito, observou as novas normas aprovadas pelo Banco Central do Brasil, através da circular n.º 179, aplicáveis às Sociedades Anônimas de Capital Aberto, bem como corresponde às recomendações do Departamento de Aviação Civil, cuja padronização da Contabilidade das empresas aéreas foi observada, resultando de tal aplicação a maior clareza e perfeição do balanço.

3. E de se ressaltar também, como o fez a brilhante exposição do Relatório, que o biênio de 1972/73 avaliará na vida da Empresa como um período de alta significação para o seu futuro; e isso, graças à aplicação de uma política de continuidade e firmeza que tem orientado o Governo e a diretoria, merecedora dos maiores encômios.

4. Como das vezes anteriores, não podemos deixar de chamar a atenção dos senhores acionistas para as considerações constantes no parecer emitido pela Consultoria Econômica da "Nova Norte". Constitui ele, na verdade, um documento que bem evidencia, com exatidão, a próspera situação econômica e financeira da VARIG, a atestar a competência e o valor da sua administração.

5. Ao cabo, cumpre-nos o dever de pôr em evidência o magnífico trabalho apresentado através do relatório e das peças que o instruem, tudo dentro das mais rigorosas normas de contabilidade, aplicadas, conforme assinalou o Certificado de Auditoria, com uniformidade em relação ao exercício findo de 1972.

Por esse motivo relevante, queremos propor à Assembléia um voto de louvor ao sr. Presidente e toda a sua brilhante e operosa equipe de servidores da VARIG, que cada vez mais se impõe e se afirma entre as suas congêneres, tanto no País como no exterior.

Porto Alegre, 28 de março de 1973

Oswaldo Vergara

Carlos Maria Bins

Fernando M. M. Osório

"VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)

Sociedade Anônima de Capital Aberto-Registro n.º GEMEC/RCA-200-73/111 C.G.C. n.º 92.772.621

47.º RELATÓRIO ANUAL DA DIRETORIA

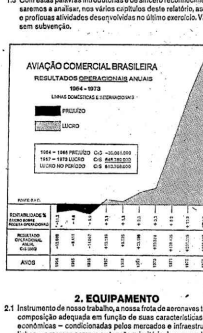
Prezados Senhores Acionistas: Temos o prazer de submeter-lhes o Relatório da Diretoria, o Balanço e a Conta de Lucros e Perdas referentes ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 1973.

1. INTRODUÇÃO

1.1 O ano de 1973 nos trouxe bem próximos de nossos objetivos básicos, na raiz dos quais se encontra o fortalecimento de nossa estrutura econômico-financeira, em sintonia com o de nossos níveis de trabalho, à qual creditamos, assim como ao nosso Governo, o acervo das realizações e dos resultados alcançados. A primeira, pela sua crescente dedicação e eficiência. Ao segundo, pela estabilidade político-social, fator fundamental ao desenvolvimento acelerado e auto-sustentável de uma economia nacional, que atingiu o seu ápice em 1973, com índice de 11,4% de crescimento do P.I.B.

1.2 Por outro lado, seja também, de início, reconhecido que a recuperação da saúde econômico-financeira do transporte aéreo brasileiro é uma das muitas êxitos do Governo a partir de 1964, como comprova o gráfico a seguir apresentado. Pedra angular do edifício desde então reconstruído (sic), sem dúvida, a contribuição e o acerto de nossa política aeronáutica, nela enfeixado o trinômio: interesse público, controle de capacidade e realidade tarifária. Como corolário, recuperação também a confiança dos acionistas e financiadores, e assegurado ao usuário um melhor padrão de serviço.

1.3 Com estas palavras iniciais de sincero reconhecimento, passaremos a analisar, nos vários capítulos deste relatório, as internas e profícuas atividades desenvolvidas no último exercício. Vale frisar, sem subvenção.



2. EQUIPAMENTO

2.1 Instrumento de maior relevância na frota de aeronaves tem a sua composição adequada em função de suas características técnico-econômicas – condicionadas pelos mercados e infraestrutura das linhas – e nenhum sempre a atenção prioritária de nossa administração. Da propriedade e acerto das decisões nesse difícil terreno tomadas decorrem, em última análise, os resultados finais do empreendimento. Assim entendendo, concentramos o nosso trabalho de equipe na ampliação e atualização de nosso equipamento de vôo.

2.2 Para o setor internacional, foram adquiridas três aeronaves Boeing 707-320C, uma das quais entrou em tráfego em maio e duas em agosto, de 1973. Foram encomendadas 4 Douglas DC-10-30, de grande capacidade, com entregas previstas para maio, junho e novembro de 1974, e mais de 1975.

2.3 As 16 unidades que hoje constituem a nossa frota de quadri-reatores apresentaram uma utilização avião/dia de 11 horas, e responderam por 70% da receita de tráfego.

2.4 Como fora previsto, no segundo semestre de 1973 entraram em tráfego mais 3 Boeing 727-100, elevando, assim, a frota desse tipo de aeronave para 7. Esse equipamento ainda é parcialmente usado nas linhas para Miami e México, mas, tão logo o prolongamento da pista do aeroporto de Manaus seja concluído, nelas deverá ser substituído por aeronaves Boeing-727-100.

2.5 Com essa revitalização de nossa frota utilizada na rede doméstica, a nossa participação nesse mercado cresceu de 31,2% em 1972 para 32,5% em 1973. Paralelamente, os resultados operacionais dessa mesma rede elevaram-se de Cr$ 32 milhões para Cr$ 72 milhões, ou seja em 125%. A esta a evidência do acerto da escolha do Boeing 727-100.

2.6 Mas, o desempenho ainda existente entre a vertiginosa expansão do tráfego nas linhas internas e a infraestrutura aeroportuária, no que pese o esforço do Governo para diminuí-lo, torna inadiável a introdução de um novo tipo de jato nessa setor. Em consequência, foram adquiridas 10 aeronaves "Boeing 737-200 Advanced", bireatores, com capacidade para 114 passageiros. A entrega deverá iniciar-se em outubro de 1974 e terminar em junho de 1975. Com essa aquisição, poder-se-á gradativamente liberar aeronaves Electra II para a Ponte Rio - São Paulo, melhoria que desde já se faz sentir. Por outro lado, significativo também é o fato de possibilitar maior oferta de capacidade de transporte com aeronaves a jato, hoje de apenas 67%, quando nas congêneres se situa em 86%.

2.7 Todos esses investimentos, tanto para as linhas internacionais como para as internas, eram de caráter inadiável e atingiram, em seu conjunto, cerca de US$ 227,1 milhões, dos quais US$ 28,4 milhões referentes às aeronaves já entregues e US$ 198,7 milhões para as aeronaves cuja entrega ocorrerá entre maio de 1974 e junho de 1975.

2.8 As condições dos financiamentos de tais investimentos são bastante favoráveis, pelos participando os seguintes Bancos:

a) Export-Import Bank of the United States ... US$ 92,5 milhões
b) Export Development Corp. – Canadá ..... 1,3 "
c) Grupo European – American Bank (E.A.B.) ..... 79,9 "
d) The Chase Manhattan Bank, N.A. ..... 25,4 "
US$ 227,1 milhões

Os dois primeiros a serem garantidos com aval do Tesouro Nacional. Os dois restantes sem garantias outras que as promissórias emitidas. Aqui fica registrado o nosso reconhecimento ao bom relacionamento com os Bancos financiadores e a certeza de que a conclusão de nossos negócios nos conduzirá, em futuras transações, ao aprimoramento e melhoria das condições.

TIPO DE AERONAVE	JATOS	TURBO-HÉLICE	TOTAL
BOEING 707	15	–	15
DOUGLAS DC-8/30	1	–	1
BOEING 727	7	–	7
ELECTRA II	–	10	10
AVRO 748	–	8	8
TOTAL	23	18	41

3. ESTATÍSTICAS DE TRÁFEGO

3.1 Como reflexo da conjuntura nacional já realçada e do desempenho da empresa, o quadro estatístico que tradicionalmente temos apresentado em nosso relatório anual apresenta, em 1973, comparações bastante significativas e animadoras.

3.2 O índice de aproveitamento da capacidade de transporte de passageiros foi de 69%, superior ao de nossas congêneres brasileiras. Situa-se entre as mais elevadas do mundo.

3.3 Não menos significativo foi o crescimento da tonelada-quilômetro transportada, nos seguintes níveis: internacional 22%; doméstica 32%; total 24%. O índice de aproveitamento foi de 60%, também superior à média da indústria: 57%.

3.4 Em número de passageiros transportados, manteve a Varig a liderança tanto no mercado doméstico (1.598.830), como no internacional (707.394), ou seja, um total de 2.306.324.

3.5 Finalmente, no contexto mundial ocupava a Varig, em 1972 (últimas estatísticas publicadas pela IATA), entre 108 empresas filiadas daquela organização, a seguinte colocação:

Extensão de linhas	14.º lugar
Horas Voadas	23.º "
Ton-Kms	24.º "
Pass-Kms	25.º "

DETALHES	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Horas de vôo	117	117,512	121,125	127,123	138,438	151,552	171,552
Variação anual		+0,4%	+3,1%	+4,9%	+8,9%	+9,5%	+13,2%
Dia de vôo/ACFT	25	25,1	25,9	27,2	29,6	32,4	36,8
Variação anual		+0,4%	+3,2%	+5,0%	+8,8%	+9,5%	+13,6%
Passageiros Transportados	652	1.243.414	1.370.157	1.496.440	1.617.207	2.030.324	2.306.324
		+90,7%	+10,2%	+9,2%	+8,0%	+25,5%	+13,6%
Assh-Km 2000	387	427.027	456.108	544.027	623.728	829.800	1.010.000
Variação anual		+10,4%	+6,8%	+19,2%	+14,6%	+33,0%	+21,7%
Passha-Km 2000	164	300.608	290.988	333.320	379.728	475.874	585.000
Variação anual		+83,3%	-3,2%	+14,5%	+13,9%	+25,3%	+22,9%
Tonelas-Km 2000	40	59.631	61.004	74.128	88.534	116.372	142.000
Variação anual		+49,2%	+2,3%	+21,5%	+19,4%	+31,4%	+22,0%
Tonelas-Km Pagas 2000	23	34.815	40.170	49.870	56.137	71.418	
Variação anual		+51,3%	+15,4%	+24,2%	+12,6%	+27,2%	
Tonelas-Km Oferecidas	51	130.031	137.000	150.000	164.000	200.000	
Variação anual		+27,3%	+5,4%	+9,5%	+9,3%	+21,9%	
APROVEITAMENTO							
Passha-Km	41%	51%	45%	42%	42%	42%	43%
Tonelas-Km	44%	46%	44%	49%	53%	58%	60%
Aeronaves Frota	3	3	3	3	3	3	41
Vôos	2	27	4	–	–	–	–
Pousos		27	4	–	–	–	–
Horas		12	10	10	10	10	22

4. PARTICIPAÇÃO NOS MERCADOS

4.1 A nossa continuidade e estabilidade permanecem de sólidas e escoltadas próprias de grande capacidade promocional e de penetração nos mercados, num total de 99 no território nacional e 88 no exterior, abrangendo os cinco continentes. Estas últimas sempre atentas à maior divulgação do Brasil e hoje, e procurando sempre melhor servir aos brasileiros em geral e aos que nos distinguem com a sua preferência.

4.2 Na aberturas e melhoria de agências, bem como em instalações no aeroporto internacional do Nova York, foram aplicados cerca de Cr$ 17,5 milhões. Por outro lado, estamos investindo cerca de um milhão de dólares na instalação de centros de reservas no Rio, São Paulo e Lisboa, através de Computador, os quais deverão funcionar em abril de 1974, em conjugação com o dos Estados Unidos, em operação desde 1971.

4.3 Nos mercados internacionais, projeta-se a nossa posição de forma destacada em todos aqueles de que participamos, não obstante o número de bandeiras nelas representadas e a acirrada competição que os caracteriza. Sem maior expressão é apenas a nossa presença na área do Pratia, já que ai buscamos essencialmente o tráfego de ida, para alimentação das linhas internacionais de longo curso.

4.4 Ainda uma vez, nossa foi a liderança no mercado interno no tocante ao transporte de passageiros, com uma participação de 32,5%, contra 31,2% em 1972. No transporte de carga, destacou-se a nossa liderança com um índice de 52%.

4.5 Fruto de nossa objetiva política aeronáutica e de nossa capacidade competitiva, foi possível elevar a receita de nossas linhas internacionais, expressa em dólares, de US$ 138 milhões em 1972 para US$ 177 milhões em 1973. Um aumento de 28%. A ascendente balança brasileira significativo o desvio dessa expressiva receita para outras países.

PASSAGEIROS RE C PARA	PARTICIPAÇÃO DA VARIG MERCADO	FREQUÊNCIAS	NÚMERO	FREQUÊNCIA SEMANAL
ESTADOS UNIDOS	50%	59%	4	24
EUROPA	37%	33%	11	33
ÁFRICA DO SUL	39%	50%	1	4
PRATA	19%	11%	14	56
DOMÉSTICO	32%	32%	3	–

5. PESSOAL

5.1 Visando sempre abrir caminhos mais amplos ao funcionalismo da companhia, não temos descurado de seu preparo técnico, melhoria de ganho, assistência médica-social e condições de trabalho. Para que esse objetivo seja alcançado é mister que a produtividade de nossa força de trabalho seja aumentada, paralelamente ao incremento da lucratividade do empreendimento, de forma a suprir a inacável necessidade de novos investimentos que a sua continua expansão requer.

5.2 Para a Diretoria de Ensino tem convergido os recursos necessários ao preparo técnico e formação de pessoal, tanto aquele devotado aos serviços em terra como aos tripulantes. Particularmente no último trimestre de 1973 foi intensa e o será no primeiro semestre de 1974 a atividade desse setor, de modo a tirar imediato e seguro rendimento das aeronaves DC-10 e Boeing 737-200 (Advanced), que entraram em tráfego no segundo semestre de 1974.

5.3 A "Escolinha Varig", tradicional centro de formação de nossos pilotos, localizada em Porto Alegre, teve a sua capacidade de trabalho ampliada pela aquisição de mais 3 aviões de treinamento monomotores, do tipo "Cabanne", assim elevando para 9 o número de unidades desse tipo. No mesmo passo, foram investidos cerca de US$ 800.000 na aquisição de 3 aeronaves bimotores, "Piper PA-31 Navajo", para instrução avançada, as quais deverão iniciar as suas operações no primeiro semestre de 1974.

5.4 Ainda no terreno do aprovoitamento e atualização técnica dos tripulantes, prosseguiram a ampliação do nosso "Centro de Treinamento de Simuladores de Vôo", encomendando mais 3 unidades "Redifon" para as aeronaves do tipo Boeing 727-100, Boeing 737-200 (Advanced) e DC-10-30. Trata-se de um investimento da ordem de US$ 5.800.000. Dessa forma, essa "Centro de Treinamento", já hoje o maior da América Latina, ficará dotado de 6 tipos de simuladores de vôo, do mais alto nível técnico.

5.5 Ainda nessa linha de formação e aprimoramento de nosso pessoal de vôo, foi por nós constituído e instalado em nosso hangar no Aeroporto Santos Dumont um "Simulador de Procedimentos de Emergência", único na América Latina. Nesse equipamento simulam-se as mais variadas situações de emergência que implicam na evacuação da aeronave e casos de despressurização, além de ministrar-se treinamento de eficiência dos diferentes tipos de serviço de bordo. Esse investimento foi da ordem de Cr$ 800.000,00.

5.6 Ao término de 1973, o nosso salário médio no Brasil era de Cr$ ..... 2.450,00, quando em 1972 se situava em Cr$ 1.950,00. Houve, pois, uma melhoria média de ganho de 26%.

5.7 No campo da assistência social, foram aplicadas somas apreciáveis em 1973, através da Fundação Ruben Berta, destacando-se serviço médico, Cr$ 4,4 milhões; auxílios diversos, Cr$ 1,3 milhões; auxílio alimentação, Cr$ 2,4 milhões. Um total de cerca de Cr$ 8 milhões.

5.8 Em resposta a esse esforço, tivemos a satisfação de ver o índice de produtividade de nosso funcionalismo – 12.853 colaboradores – aumentado de 16%. Alta, por 3 anos consecutivos mantivemos esse mesmo índice de melhoria.

6. PROGRAMA DE EXPANSÃO

6.1 Cronologicamente, a expansão de nossas linhas internacionais processou-se, em 1973, assim:

Janeiro – Início de 2.ª freqüência (semanal) para o México com escala em Bogotá.

Maio – Aumento de 15 para 17 freqüências para a Europa, inclusive o estabelecimento da linha para a cidade de Porto.

Junho – Acréscimo de freqüência para Miami, passando a serviço diário.

Aumento de 8 para 9 freqüências para Nova York. Estabelecimento da 5.ª freqüência cargueira para Nova York.

Julho – Aumento de mais 1 freqüência para Nova York, elevando-as para 10.

Agosto – Aumento de 1 freqüência para Los Angeles, que passou de 4 para 5 por semana, inclusive a 1 freqüência cargueira. Tóquio. Estabelecimento de mais 2 freqüências cargueiras para a Europa, uma das quais (Paris) quinzenal.

6.2 Não obstante o contínuo empenho de nosso Governo, não foram concluídas satisfatoriamente as negociações para o estabelecimento da linha Rio de Janeiro-Caracas-México. O mesmo ocorreu no tocante à introdução da quarta freqüência para Tóquio, do maior interesse para o crescente intercâmbio comercial entre o Brasil e o Japão.

6.3 Quanto às linhas domésticas, várias melhorias e ampliações de serviços foram nelas implantadas:

Janeiro – Aumento de 7 para 8 freqüências (semanais) na ligação São Paulo-Itajaí, assim como de 1 para 2 freqüências entre Brasília e Salvador, via Ilhéus. Estabelecimento de um serviço São Paulo-Curitiba-Foz do Iguaçú, com 4 freqüências, operado com Electra II.

Agosto – Estabelecimento de serviços diretos e diários São Paulo-Recife e São Paulo-Salvador, com Boeing 727.

Outubro – Aumento de 6 para 7 freqüências na linha São Paulo-Rio Branco-Manaus, com Boeing 727.

6.4 No decorrer do ano, foram feitas vários reestruturações de horários e melhorias de serviços, sobretudo nas "Rotas Aéreas".

6.5 A VARIG é a empresa que maior amplitude de linhas e serviços executa na área da SUDENE.

7. REDE DE HOTÉIS

7.1 No campo das atividades hoteleiras, foram concluídas através de nossas subsidiárias Companhia "Tropical", cabe assinalar os seguintes fatos:

a) Área da SUDAM: A 28 de julho de 1973, inaugurou-se o "Tropical Hotel Santarém" (Estado do Pará), de grande categoria e de arquitetura harmoniosa, o qual dispõe de 120 apartamentos e uma suíte presidencial, de moderna composição e requintada decoração interna. O ato foi presidido pelo Exmo. Senhor Ministro da Indústria e Comércio, Dr. Marcus Vinicius Pratini de Moraes, e contou com a presença de autoridades e personalidades ligadas à área econômica. Estabeleceram-se entendimentos para a compra de hotel em Boa Vista, atendendo pedido do Governo do Território de Roraima, já quanto livre de ônus, a bom termo. Teve andamento a construção do Hotel de Manaus (Estado do Amazonas), cuja inauguração deverá ocorrer em 1974. Cuidou-se do início de obras de hotel em Porto Velho, um de origem italiana, outro francês, a serem instalados em Itaituba (Estado do Pará) e em São Luís (Estado do Maranhão).

b) Área da SUDENE: Além do referido hotel, São Luís contará com um hotel de classe internacional: a área onde será edificado foi adquirida e aprovado o ante-projeto arquitetônico. Concluiu-se o projeto do hotel a ser construído em Recife (Estado de Pernambuco). Adiantaram-se entendimentos para a obtenção de terreno em Porto Seguro (Estado da Bahia), onde se pretende erigir hotel adequado à situação geográfica daquele sítio, de notáveis atrativos turísticos e de muitas reminiscências históricas. As negociações para a compra do Hotel da Bahia foram concluídas: organizou-se para sua exploração, nova entidade – a "Cia. Tropical Hotel da Bahia".

A exploração dos hotéis de Tambaú (Estado da Paraíba) e de Pedra Azul (Estado da Bahia) ultrapassou as expectativas de aproveitamento.

c) Região Centro-Sul: Adequou-se o projeto do centro turístico de Três Praias, em Guarapari (Estado do Espírito Santo). Foi preparado o ante-projeto do hotel a ser construído em Ouro Preto (Estado de Minas Gerais). Escolhido o terreno, concluímos o projeto arquitetônico do hotel que terá por moldura o Parque Knorr, em Gramado (Estado do Rio Grande do Sul). Foi promissor o desempenho do Plantour Hotel, em São Paulo.

7.2 As atividades de nossa associada Companhia Tropical de Hotéis foram intensas em 1973 e produziram resultados satisfatórios.

8. RESULTADOS E PERSPECTIVAS

8.1 O confronto dos valores do balanço ora encerrado, e respectivos índices, com os do exercício de 1972, revela a solidez do empreendimento, com o fortalecimento de um patamar econômico-financeiro favorável ao ritmo de contínua e acelerada expansão, o que, por sua vez, exige grande velocidade e volume de novos investimentos para que ela ocorra em condições de descompasso – em nossa área atuação – com o vertiginoso processo de desenvolvimento sócio-econômico do País.

	31.12.72	31.12.73 (Cr$ 1.000)	Variação
Lucro Líquido (1)	Cr$ 85.256	Cr$ 178.681	+ 110%
Patrimônio Líquido (2)	Cr$ 397.729	Cr$ 641.228	+ 62%
Índice de liquidez corrente	1,5	1,8	+ 20%
Lucro Líquido sobre capital (antes da correção de renda)	59%	102%	+ 43%
Participação do capital próprio nos recursos totais (3)	51%	56%	+ 5%
Valor patrimonial de ação (2)	Cr$ 2,19	Cr$ 2,90	+ 35%
Lucro disponível por ação	Cr$ 0,46	Cr$ 0,80	+ 74%

Observações:
(1) Depois da provisão para Imposto de Renda.
(2) Não considerada a correção monetária contabilizada após o fechamento do balanço.
(3) Computadas também as depreciações.

8.2 A lucratividade alcançada em 1973 situa-se em nível superior à grande maioria das principais empresas de transporte aéreo, em âmbito mundial.

8.3 O nosso desempenho em 1973 espelha, em primeiro plano, o quadro geral do nosso País: estabilidade político-social lastreando um processo de desenvolvimento sócio-econômico, e de controle progressivo da inflação, que tem conquistado a confiança e admiração dentro e fora de nosso País.

8.4 Em segundo lugar, está o nosso desempenho alicerçado nos seguintes fatores básicos:
a) continuidade e objetividade da política aeronáutica brasileira orientada para:
– o interesse público;
– controle de capacidade, evitando a ociosidade;
– realidade tarifária.
b) programa administrativo da empresa visando a:
– melhor atendimento do usuário;
– elevado índice de aproveitamento da capacidade de transporte oferecida;
– contenção de custos;
– compatibilização de novos investimentos com a expansão.
8.5 Em contraposição, a crise que assola o transporte aéreo em outras áreas do globo, parece residir nos seguintes fatores germinativos:
– excesso de capacidade;
– irrealidade tarifária;
– elevação de custos;
– distorcia de investimentos

8.6 A partir do outubro de 1973 os horizontes mundiais se toldaram com a grave crise do petróleo, de profundas e repercussões econômicas. Felizmente, em nossa área de atividades não tivemos de desacelerar o processo de expansão, o têm os governos compreendido que as taxas devem refletir os aumentos de custos no setor de transporte aéreo. Assim, tudo indica que o transporte aéreo brasileiro não enfrentará dificuldades outras que as de própria conjuntura nacional.

8.7 Aos nossos acionistas 15.000 agradecimentos, com confiança no nosso futuro, certos de que o País continuará crescendo a taxas comparíveis aos de dois últimos anos, fiel às diretrizes básicas do "Desenvolvimento e Segurança".

8.8 Na forma do estatuto da sociedade, foi feita a seguinte aplicação do Resultado a Distribuir, constante do Lucro Líquido do Exercício Cr$ 178.680.581,91: mais Saldo Anterior (Cr$ 63.094.651,80):

Reserva Legal (5%)	Cr$ 8.934.029,09
Reserva Estatutária (10%)	Cr$ 17.868.058,18
Reserva Manutenção Capital Giro Próprio	2.859.148,66
Saldo a Disposição da A.G.O.	116.377.861,39
	Cr$ 241.779.233,11

Porto Alegre, 14 de março de 1974.

Erik de Carvalho
Diretor-Presidente

Os membros do Conselho Consultivo
Erik de Carvalho – Presidente
Harry Schuetz – Vice-Presidente
Aguinaldo Junqueira Fº | Eduardo C. Neves | João A. Lorenz
Alexandre R. Dias | Ernesto Dias | José Rocheco
Antonio J. Schittini Pinto | Götz Herzfeldt | Lauro Zenwes
Carlos Hornich | Hélio Smidt | Oswaldo Trigueiros Jr.

PARECER DA CONSULTORIA GERÁLICA

Analisamos as demonstrações financeiras da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense), relativas ao exercício encerrado em 31.12.1973, sob seus aspectos econômico-financeiros, que confrontamos com os do exercício anterior, cabendo-nos por ainda examinar as seguintes elevações constantes nos índices de rentabilidade, liquidez e solidez da empresa:

No equilíbrio da situação econômica, apoiado no crescimento dos recursos próprios:

Nos novos níveis de reservas sobre capital e de lucro por ação, e, finalmente,

Na plausibilidade da empresa, expressa pela geral, de dar a seus bens dos programas de expansão.

I – Desempenho econômico de 1973

Os recursos investimentos em 1973 (Cr$ 442,8 milhões) representaram 100% do montante relativo a 1972 (Cr$ 224,8 milhões), correspondendo, a seguir, sua origem e aplicação:

A – ORIGENS Cr$ 1.000

Lucro líquido	33.058
Aumento do capital	73
Aumento do exigível a longo prazo	93.022
Lucro líquido do exercício	178.680
Depreciações, amortizações e provisões dentro do exercício	137.735
Total	442.568

B – APLICAÇÕES Cr$ 1.000

Aumento do disponível	32.649
Aumento do realizável a curto prazo	69.888
Aumento dos imobilizados	296.010
Aumento dos imobilizados financeiros	12.851
Outras aplicações	31.170
TOTAL	442.568

Como no exercício anterior, os recursos se canalizaram predominantemente para os ativos fixos (66,8%), em harmonia com o aumento líquido do expansão da capacidade operacional (aquisição de equipamentos e investimentos de infra-estrutura de vôo). Deste modo, entre as origens, os recursos auto-gerados (lucro líquido mais provisões) que responderam por 73,7% do total, ao passo que disponibilidades vindas, portanto, uma parcela de 26,3% nesse montante.

II – Situação Financeira

A liquidez da empresa, e, a seguir, examinada sob três aspectos: a) líquidez de curto prazo

Ativo disponível mais realizável a curto prazo	427.827
Exigível a curto prazo	235.869
Superavit financeiro	193.947
Índice de liquidez	1,8

Nota-se uma elevação do índice, que era de 1,5 no balanço anterior. Uma análise dinâmica da liquidez nos conduz a ressalvas, pois, excluído dos estoques, a um superavit maior e, nesse vai, mais realista, dada a circulação de valores de empresa de prestação de serviços.

b) líquidez dinâmica

Período: 180 dias	
Duplicatas	93.400
Contas a receber	186.300
Receitas do Período (1)	1.195.700
Exigível a curto prazo	243.000
Despesas do período (1)	757.700
Superavit financeiro	248.100

(1) Base: 2º semestre 73.
(2) Base: 2º semestre 73, excluídas depreciações e amortizações.

c) líquidez geral

A líquidez nos conduz a um índice negativo, valia que o balanço ora em comparação com praticamente a 8 anos, ao final dos investimentos de aeronaves, mas não registra a geração de recursos próprios nesse período, consequentes à realização de lucros e a formação de provisões.

O confronto das elegibilidades deverá ser feito, portanto, com a necessidade de pagamento que, em 1973, atingiu o segundo nível.

Lucro líquido	Cr$ 1.000
Depreciações, amortizações e outras provisões	178.680
SOMA	137.735
	316.420

Temos, no balanço, financiamentos a longo prazo no montante de Cr$ 93.022 mil, verificados de 1969 a 1973, sendo que, em 1973, o nível de 1972 (Cr$ 326.420 mil), a capacidade de pagamento da empresa ultrapassa a necessidade dessa financiamento em 23 vezes e 13 vezes (posos mais de 2 anos). Poderiam, a partir desse dado, ultrapassar a capacidade de reinvestimento (ao) a curto prazo.

Cr$ 979.967 mil	
Cr$ 1.922.100 mil	1 ano
Cr$ 3.264.200 mil	2 anos

Nos anos seguintes, a capacidade de pagamento ultrapassa a necessidade de pagamento, a partir de 1977, antes de ser ultrapassada em 1976.

III – Rentabilidade

Precisamente, convém ressaltar que, na comparação entre "lucro líquido após impostos de renda" de 1973 com 1972, deve ser considerada a diferença de utilização do imposto calculado. As correspondências do transporte aéreo pagam 17% de imposto quando o lucro tributável não exceda a faixa de 12% sobre o "capital a empregar" fixado pelo DAC, incidindo na tributação de 30% quando ela, sua, é excedida.

As "provisões" foram calculadas com base na alíquota de 17%, sobre o lucro de 1972 e de 30% sobre o de 1973.

O quadro abaixo resume as principais relações econômicas e financeiras do exercício de 1972 para 1973:

RECEITAS E DESPESAS	Cr$ 1.000.000	VARIAÇÕES
1. Receita operacional	1.195,7	1.357,1	+ 13,5%
2. Despesas operacionais	969,7	1.131,6	+ 16,7%
3. Lucro operacional	226,0	225,5	– 0,2%
4. Receitas não operacionais	24,1	32,7	+ 35,7%
5. Despesas não operacionais	164,9	79,9	– 51,5%
6. Lucro líquido (1-2)	164,9	207,8	+ 26,0%
7. Lucro líquido (3-5)	61,1	178,6	+ 192,3%
8. Ativo Circulante	357,9	427,8	+ 19,5%
9. Ativo Permanente	1.147,7	1.296,0	+ 12,9%
10. Exigível a curto prazo	211,1	235,7	+ 11,6%
11. Exigível a longo prazo			
12. Patrimônio Líquido	397,7	641,2	+ 61,2%

Uma análise sumária dos números acima nos dá duas ordens de grandeza: a primeira, que o aumento das receitas operacionais (de 13,5%) ultrapassou as despesas operacionais (16,6 contra 33,6%), predominando sob o aspecto financeiro, a partir da Lei de 1964.

Sobretudo, ocorreu um aumento apenas de 14,4 nas despesas administrativas, contra a receita operacional, uma redução de 46,5 no "Lucro líquido não operacional", principalmente, a partir da Lei de 1964, quando a "Varig" passou a ser tributada em 17% (antes de 1964 – Lei de 1964 – 30%), e, em 1973, depois do ano 1972, a redução foi de 51,5%.

Ao lado, ocorreu um aumento de 192,3% no "Lucro líquido", que, em 1972, era de 61,1 milhões e, em 1973, 178,6 milhões, ou seja, um aumento de 26%.

Ao lado, ocorreu um aumento de 19,5% no "Ativo Circulante", que, em 1972, era de 357,9 milhões e, em 1973, 427,8 milhões, ou seja, um aumento de 19,5%.

Ao lado, ocorreu um aumento de 12,9% no "Ativo Permanente", que, em 1972, era de 1.147,7 milhões e, em 1973, 1.296,0 milhões, ou seja, um aumento de 12,9%.

Ao lado, ocorreu um aumento de 11,6% no "Exigível a curto prazo", que, em 1972, era de 211,1 milhões e, em 1973, 235,7 milhões, ou seja, um aumento de 11,6%.

Ao lado, ocorreu um aumento de 61,2% no "Patrimônio Líquido", que, em 1972, era de 397,7 milhões e, em 1973, 641,2 milhões, ou seja, um aumento de 61,2%.

Ao lado, ocorreu um aumento de 35,7% no "Lucro líquido não operacional", que, em 1972, era de 24,1 milhões e, em 1973, 32,7 milhões, ou seja, um aumento de 35,7%.

Ao lado, ocorreu um aumento de 51,5% no "Lucro líquido não operacional", que, em 1972, era de 164,9 milhões e, em 1973, 79,9 milhões, ou seja, um aumento de 51,5%.

Ao lado, ocorreu um aumento de 26,0% no "Lucro líquido", que, em 1972, era de 164,9 milhões e, em 1973, 207,8 milhões, ou seja, um aumento de 26,0%.

Ao lado, ocorreu um aumento de 192,3% no "Lucro líquido", que, em 1972, era de 61,1 milhões e, em 1973, 178,6 milhões, ou seja, um aumento de 192,3

"VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) Balanço em 31 de Dezembro de 1973

Sociedade Anônima de Capital Aberto-Registro n.º GEMEC/RCA-200-73/111 C.G.C. n.º 92.772.821

ATIVO

DISPONÍVEL				
Bens Numerários		14.129.041,83		
Depósitos Bancários à Vista		53.410.692,56		
Títulos Vinculados ao Mercado Aberto		31.677.629,41	99.417.363,80	
REALIZÁVEL A CURTO PRAZO (180 DIAS)				
Estoques:				
Materiais Diversos (a preço médio)	122.167.101,81			
Ordens de Trabalho em Andamento	5.509.506,10			
Importação em Andamento	10.444.311,80			
Outros	45.653,03	138.166.572,74		
Contas a Receber				
de Clientes	139.370.957,14			
(–) Previsão p/Deved. Duvidosos	4.181.128,00			
	135.189.829,14			
de Empresas Subsidiárias ou Coligadas	868.574,96			
de Órgãos do Governo	13.495.738,27			
de Governos Estrangeiros	8.163.411,36			
de Congêneres, Agentes e Outros	28.541.517,34	186.259.071,07		
Valores a Bens				
Títulos e Valores Mobiliários	186.415,20			
Depósitos e Fundos Especiais	13.797.741,10	13.984.156,30	338.409.800,11	
	ATIVO CIRCULANTE		437.827.163,91	
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO				
Contas a Receber de Clientes	16.724.525,95			
(–) Previsão p/Deved. Duvidosos	501.735,00	16.222.790,95		
Empréstimos Compulsórios		1.430.780,53		
Outros Créditos		4.926.587,65	22.580.159,13	
IMOBILIZADO				
Imobilizações Técnicas (1)				
Valor Histórico	1.060.256.116,17			
(+) Correção Monetária	526.937.258,98			
(=) Valor Corrigido	1.587.193.375,15			
(–) Depreciações Acumuladas	556.115.856,17	1.031.077.518,98		
Aquisição Ativo Fixo em Andamento (2)		124.345.090,27		
Variações Cambiais e Corr. Monetárias		15.242.456,03		
Imobilizações Financeiras				
Participação em Empresas Subsidiárias ou Coligadas (3)	10.469.983,38			
Participação em Outras Empresas	5.092.713,35			
Aplicações por Incentivos Fiscais	9.178.024,72			
Bens Incorpóreos	3.318.141,47	28.058.862,92	1.198.723.928,20	
	ATIVO REAL		1.659.131.251,24	
RESULTADO PENDENTE				
Despesas Diferidas				
Seguros a Vencer, Comissões e Outras	6.599.476,26			
Valores Amortizáveis	35.181.549,40	41.781.025,66		
Depos. p/Proc. Adm. e Ações Legais		1.324.918,53		
Outros Valores Pendentes		15.560.666,63	58.666.610,82	
CONTAS DE COMPENSAÇÃO				
Ações Caucionadas		50,00		
Fianças BNDE/Outras		644.518.304,39		
Valores Segurados		1.013.573.629,20		
FGTS – Não Optantes		33.148.611,51		
Outras Contas		107.354.088,68		
		1.798.594.683,78		
		Cr$		1.717.797.862,06

PASSIVO

EXIGÍVEL A CURTO PRAZO (180 DIAS)				
Fornecedores		52.473.945,45		
Financiamentos		109.629.870,74		
Provisão para Imposto de Renda		17.378.309,00		
Outras Exigibilidades				
Obrigações a Pagar	1.260.018,82			
Arrecadação p/Conta de Terceiros	14.637.904,73			
Contribuições Compulsórias	10.310.334,64			
Dividendos – Exercícios Anteriores	2.097.493,47			
Taxas Aeroportuárias	7.248.501,30			
Ordenados e Salários	16.270.510,21			
Seguros	2.296.889,01			
Credores Diversos	10.276.836,69	64.398.488,87	243.880.614,06	
EXIGÍVEL A LONGO PRAZO				
Financiamentos (5)		692.026.417,36		
Obrigações a Pagar		106.704,08		
Provisão para Imposto de Renda		32.930.355,00	725.063.476,44	
NÃO EXIGÍVEL				
Capital Social (6)	222.000.000,00			
Capital Excedente-Ágio s/Ações	17.468.725,50	239.468.725,50		
Reservas:				
Legal		17.455.061,23		
Estatutárias		102.058.456,79		
Correção Monetária Ativo Imobilizado		98.555.065,58		
De Participações – Ações Bonificadas		3.005.910,85		
Corr. Monetária s/Títulos ou Depósitos		1.447.871,77		
Manutenção Capital Giro Próprio (4)		2.859.148,66	225.381.517,88	
Previsões:				
para Legislação Social		8.882.856,64		
para Revisão Equipamento de Vôo		19.230.654,41		
Lucros Suspensos:				
Saldo à disposição da Assembléia		176.377.881,39	204.491.392,44	669.341.635,82
RESULTADO PENDENTE				
Receitas Diferidas				
Transportes a Executar		76.887.673,58		
Diversas		2.624.462,16	79.512.135,74	
CONTAS DE COMPENSAÇÃO				
Caução da Diretoria		50,00		
Fiadores BNDE/Outros		644.518.304,39		
Seguros em Vigor		1.013.573.629,20		
FGTS – Não Optantes		33.148.611,51		
Outras Contas		107.354.088,68		
		1.798.594.683,78		
		CrS		1.717.797.862,06

DEMONSTRATIVO DE RESULTADOS

Renda Operacional Bruta-Prestação de Serviços				
Receitas de Vôo		1.522.852.846,00		
Outras Receitas Operacionais		94.470.678,15	1.617.323.524,15	
Custo dos Serviços Prestados				
Custo de Vôo		1.244.393.113,63		
Outras Despesas Operacionais		71.494.461,73	1.315.887.575,36	
LUCRO BRUTO			301.435.948,79	
Previsão para Devedores Duvidosos		4.682.863,00		
(–) Reversão Saldo Anterior		3.156.160,56	1.526.702,44	
Gastos Gerais				
Honorários da Diretoria		1.350.365,00		
Despesas Administrativas		68.807.396,56		
Despesas Financeiras		4.600.324,50	74.758.086,06	
Diversos Reajustes				
+ Depreciação incluída a maior no custo dos serviços		6.605.320,76		
– Reajustamento Estoques e Previsões (7)		2.457.468,42	4.147.852,34	
LUCRO OPERACIONAL			229.299.012,63	
Rendas Não Operacionais				
Financeiras		16.781.267,39		
de Participação		455.032,86		
Eventuais		4.764.089,52	22.000.389,77	
Despesas Não Operacionais			24.088.324,77	
LUCRO LÍQUIDO ANTES DO IMPOSTO DE RENDA			227.211.077,63	
Provisão para Imposto de Renda	50.308.664,00			
(–) Reversão Saldo Anterior	1.778.168,28	48.530.495,72		
LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO			178.680.581,91	
Saldo Anterior			63.094.651,80	
RESULTADO A DISTRIBUIR		CrS	241.775.233,71	
Reserva Legal (5%)			8.934.029,09	
Reserva Estatutária (30%)			53.604.174,57	
Reserva Manut. Capital Giro Próprio (4)			2.859.148,66	
Saldo à Disposição da Assembléia		CrS	176.377.881,39	
			241.775.233,71	

Erik de Carvalho
Presidente
CPF 00821887

Lauro Zerwes
Contador – C.R.C. RS 251
CPF 005502218

NOTAS EXPLICATIVAS

Nota 1 – Imobilizaç. Técnicas

	Valor Histórico	Corr. Monetária	Depreciação	TOTAL
Equip. de Vôo	950.698.333,14	421.281.563,58	482.143.349,61	889.836.547,11
Imóveis	36.911.758,31	47.824.331,08	16.231.703,06	68.504.386,33
Equip. Terrestre	72.646.024,72	57.831.364,32	57.740.803,50	72.736.585,54
CrS	1.060.256.116,17	526.937.258,98	556.115.056,17	1.031.077.518,98

Nota 2 – Aquisição Ativo Fixo em Andamento: O aumento considerável registrado neste Item, em relação ao exercício anterior, é motivado pela aquisição das aeronaves DC-10.

Nota 3 – Participação em Empresas Subsidiárias ou Coligadas: Além dos serviços de transporte aéreo, a empresa se dedica ao ramo hoteleiro, através de participação acionária e administrativa nos seguintes empreendimentos:

		Valor do Investimento	% no capital votante (aprox.)
Cia. Tropical de Hotéis – São Paulo		2.999.718,00	50%
+ Cia. Tropical de Hotéis da Amazônia	ON	4.653.935,00	60%
	PN	430.284,00	–
+ Cia. Tropical de Hotéis do Nordeste	ON	540.000,00	60%
	PN	60.000,00	–
+ Cia. Tropical de Hotéis – Centro Sul	ON	600.000,00	60%
Cia. Tropical – Hotel da Bahia	ON	547.000,00	55%
Soc. Bras. Turismo – ROTATUR – LTDA.		49.700,00	99%
Realtur Norte S.A. (em liquidação)		17.976,00	82%
		9.898.613,00	
Ágio ações CTH/Amaz. e CTH/Nord.		571.370,38	
	CrS	10.469.983,38	

+ Em realidade, a nossa participação nas Cia. Trop. de Hotéis da Amazônia, Cia. Trop. de Hotéis do Nordeste e Cia. Trop. de Hotéis – Centro Sul, é de cerca de 80%, visto que a Cia. Trop. de Hotéis – São Paulo, detém a quase totalidade do restante do capital votante destas mesmas companhias. A Cia. Tropical – Hotel Tambaú é mantida sob controle acionário da Cia. Tropical de Hotéis do Nordeste.

Nota 4 – Pela primeira vez o cálculo da Manutenção de Capital do Giro Próprio propiciou resultado positivo, redundando em Reserva na ordem de CrS 2.859.148,66.

Nota 5 – Financiamentos: Cronograma dos vencimentos (após 180 dias):

1974	1975	1976	1977	1978
98.661.853,57	150.953.812,34	130.325.829,53	104.884.347,92	97.253.850,05
1979	1980	1981 em diante		TOTAL
77.459.126,89	32.432.682,76	34.914,40		692.026.417,36

Nota 6 – Capital Social: É constituído de 222.000.000 de ações de CrS 1,00 cada, a saber:

TIPO		ORDINÁRIAS	PREFERENCIAIS
	(Não identificados	–	12.416.424
Ao portador	(identificados – País	–	28.654.892
	(identificados – Exterior	–	6.000
Nominativas – País		148.011.573	32.463.663
Nominativas – Exterior		417.326	90.122
		148.428.899	73.571.101

As ações nominativas existentes no Exterior pertencem a funcionários da Empresa, residentes em outros países.

Nota 7 – Reajustamento de Estoques e Previsões: No corrente exercício este item figurou destacamente no Demonstrativo de Resultados, critério não adotado no ano anterior, quando foi incorporado às Despesas não Operacionais

CERTIFICADO DE AUDITORIA

Ilmos. Srs. Diretores da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)
Porto Alegre

São Paulo, 14 de Março de 1974

Examinamos o Balanço Geral da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense), levantado em 31 de Dezembro de 1973 e o respectivo demonstrativo de resultados do exercício social findo na citada data. O exame obedeceu às normas usuais de auditoria e exigências do Banco Central do Brasil incluindo, conseqüentemente, as provas nos registros contábeis e outros procedimentos de comprovação que julgamos necessários nas circunstâncias.

Em nossa opinião o Balanço Geral e o demonstrativo de resultados acima referidos, refletem com propriedade a situação patrimonial e a posição financeira da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) em 31 de Dezembro de 1973, e o resultado de suas operações correspondentes ao exercício findo naquela data, de acordo com os princípios de contabilidade geralmente aceitos, aplicados com uniformidade em relação ao exercício anterior.

Sócio Responsável
Horst Günter Axthelm
CPF 00148938
Contador CRC-RS-SP-DF-ALPF 22
GEMEC-RAI 72/212-HG

GRAHLERT & AXTHELM – CRC-RS-SP-MG-PI
CGC 61135800/0001 GEMEC-RAI – 72/212-PG

Horst Günter Axthelm
Contador CRC-SP-35381

PARECER DO CONSELHO FISCAL

1. Os membros do Conselho Fiscal da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense), abaixo assinados, reunidos nesta data na sede social, as 14 horas, examinaram pormenorizadamente o Relatório da Diretoria, datado de 14 de março de 1974, o Balanço Geral da sociedade e o Demonstrativo de Resultados (conta de Lucros e Perdas) relativos ao exercício encerrado a 31 de dezembro de 1973. Concluiram que essas peças refletem, com propriedade e clareza, a situação patrimonial e econômico-financeira da sociedade na data referida, pelo que recomendam sua aprovação pela Assembléia Geral Ordinária dos acionistas.
2. E de assinalar-se o excelente resultado obtido no exercício social de 1973, que apresentou o lucro líquido – já deduzida "provisão para imposto de renda" – de CrS 178.680.581,91, os quais, somados ao saldo anterior de lucros acumulados, perfazem CrS 241.775.233/71. Feita a distribuição desse resultado final para fundos legais e estatutários, restam à disposição da Assembléia Geral CrS ..... 176.377.881.39, parte dos quais deverá ser destinada a dividendos, respeitado o mínimo fixado no estatuto social.
3. Inegavelmente, as cifras indicadas acima demonstram a segurança e a eficiência com que a Administração tem orientado os destinos da sociedade. Por isso, é que o programa de expansão, o ritmo e a envergadura dos investimentos previstos merecem o apoio e o estímulo dos acionistas, que podem olhar com otimismo e confiança o contínuo desenvolvimento de nossa empresa.
4. E com satisfação que apresentamos nossas congratulações ao Diretor-Presidente e à equipe de seus auxiliares diretos, bem como a todos os empregados e colaboradores da Companhia.
5. Por último, cumpre-nos lamentar, nesta oportunidade, mesmo profundo pesar pelo falecimento, no curso do exercício de 1973, do nosso saudoso Dr. Oswaldo Vergara, que foi durante vários anos conselheiro fiscal da empresa, à qual prestou relevantes serviços, com seus conselhos sempre seguros e com sua incansável dedicação.

Porto Alegre, 29 de março de 1974

Carlos Maria Bins

Bernardo M. M. Ossorio

"VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)

Sociedade Anônima de Capital Aberto
Registro n.º GEMEC/RCA-200-73/111
C.G.C. n.º 92.772.821/0001-64

48º RELATÓRIO ANUAL DA DIRETORIA

Prezados Senhores Acionistas: Temos o prazer de submeter-lhes o Relatório da Diretoria, o Balanço e a Conta de Lucros e Perdas referentes ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 1974.

1. INTRODUÇÃO

1.1 O ano de 1974 viu agravarem-se os desafios emergentes da crise mundial de energia, que atingiu diversamente o transporte aéreo, levando inúmeras empresas e governos a uma série de medidas tendentes à reformulação de seus planos e de sua política.

1.2 O Brasil, no seu todo, não poderia fazer imune aos percussos efeitos desse conjuntura internacional, mas tem demonstrado estar cônscio das dificuldades para manter o crescimento acelerado dos últimos anos, no mesmo tempo que reafirma a sua determinação de ultrapassá-las, explorando novos caminhos e alternativas.

1.3 A situação conjectural brasileira, dentro desse contexto, tem a ventura de poder contar com a compreensão de nossos acionistas — particularmente no da Aeronáutica, às quais está diretamente subordinada, e nos outros órgãos nacionais, que também enfrentam os mesmos problemas e lutam para superá-los no âmbito de suas atividades.

1.3 Já em fins de 1973, no fundo do horizonte, prenunciava-se o vôo dos problemas econômicos com que o transporte aéreo iria defrontar em 1974, o que, evidentemente, aconselhava prudência e realismo. De nossa parte, esse foi o caminho escolhido. Os resultados alcançados em 1974, malgrado a difícil conjuntura, assim o confirmam.

2. EQUIPAMENTO

2.1 Dando prosseguimento ao programa de renovação e ampliação de nossa frota, no decorrer de 1974 entraram em tráfego as aquisições seguintes: 3 Boeing 737-200C, 3 DC-10-30, 2 Boeing 727-100 e 4 Boeing 737-200 "Super Advanced", num total de dez (10) jatos.

2.2 No primeiro semestre de 1975 será concluído o referido programa, com o recebimento do 11º jato — o 5º Boeing 737-200 "Super Advanced".

2.3 Por ocasião do encerrado de 1974, a nossa frota constituía-se das seguintes aeronaves:

JATOS	UNIDADES	UTILIZAÇÃO ANÁLOGA (%)
DOUGLAS DC-10-30	3	1,00
DOUGLAS DC-8-30	1	0,21
BOEING 707	16	11,07
BOEING 727-100	9	7,66
BOEING 737-200 "ADVANCED"	4	2,49 (1)
Sub-total	33	8,76
TURBO-HÉLICES		
ELECTRA II	10	6,50
AVRO 748	8	7,35
Sub-total	18	6,94
TOTAL	51	8,36

(1) A partir de novembro, 1974.

2.4 A utilização média dêste dos diversos tipos de aeronaves de nossa frota situa-se em nível saudável tanto do ponto de vista econômico-financeiro como operacional, sempre em função da rota operada e da sua infraestrutura.

2.5 Na base dos horários aprovados pelo D.A.C. e vigentes em 31.12.74, a participação de aeronaves a jato nas linhas domésticas da Varig era de apenas 74% no total da oferta semanal (ass-kms), quando a oferta das demais empresas nacionais com esse tipo de equipamento se situava em 92%. Esse inferioridade competitiva deverá estar corrigida em 1975, com o recebimento dos seis (6) restantes Boeing 737-200 "Super Advanced".

3. ESTATÍSTICAS DE TRÁFEGO

3.1 O ciclado estabilizou a seguir apresentado, que abrange os últimos cinco anos e, como referência histórica, a ano de 1937, em que foi fundada a empresa, revela um ritmo de crescimento bastante satisfatório, se levarmos em conta as dificuldades conjunturais, nacionais e internacionais, que marcaram o exercício de 1974.

3.2 Indicador de maior importância para eficácia do desempenho de uma empresa aérea é o índice de aproveitamento de sua capacidade de transporte, sobretudo quando trata-se de uma empresa de transporte aéreo de uma rota de grande extensão e de alta densidade, como a nossa. Infelizmente, especial destaque os índices pela Varig apresentados em 1974, no mesmo nível de 1973:

Passageiro-Quilômetro	63%
Tonelada-Quilômetro	60%

3.3 Posição de relevância ocupa a Varig no contexto mundial entre 111 companhias filiadas à IATA (International Air Transport Association), cujas últimas estatísticas se referem a 1973:

Extensão de linhas	16º lugar
Horas Voadas	22.º »
Km-Avião	18.º »
Pass-Kms	25.º »

DETALHES	1937	1970	1971	1972	1973	1974
Horas de vôo	317	46.480	51.120	58.420	63.098	70.348
Tonelada-km/		+14,7%	+10,0%	+14,3%	+8,0%	+11,5%
Km-Avião (mil)	35	14.400	15.840	18.240	19.680	21.600
		+14,7%	+10,0%	+14,3%	+8,0%	+11,5%
Passageiros transportados	1.970	1.210.000	1.330.000	1.610.000	1.800.000	1.910.000
		+10,0%	+10,0%	+21,0%	+11,8%	+6,0%
Assento-km/	387	2.550.108	2.440.000	2.210.700	2.270.000	2.340.000
Tonelada-km/		+0,0%	+0,0%	+0,0%	+0,0%	+0,0%
Passageiro-km/	1.000	1.000.000	1.100.000	1.320.000	1.386.000	1.455.000
Tonelada-km/		+10,0%	+10,0%	+20,0%	+5,0%	+5,0%
Passageiro-km/	40	1.000.000	1.100.000	1.320.000	1.386.000	1.455.000
Tonelada-km/		+10,0%	+10,0%	+20,0%	+5,0%	+5,0%
Tarifa-t/ (mil Jl0)	31	411.108	448.000	510.700	512.000	540.000
Receita-km/		+9,0%	+9,0%	+14,0%	+0,3%	+5,0%
Tarifa-t/ (Cr$)	0,1	141,00	170,00	154,00	369,00	372,00
Receita-km/		+21,0%	+21,0%	+0,0%	+0,0%	+0,0%
Desembarques						
Nacionais	40%	90%	90%	92%	92%	92%
Internacionais	60%	10%	10%	8%	8%	8%
Participação						
Nacional	1	1	1	1	1	1
Internacional	1	1	1	1	1	1
Frota	1	1	1	1	1	1
Frota-Aviões-Km/Ano/	1	1	1	1	1	1

* Para de Contábil de Varig

4. PARTICIPAÇÃO NOS MERCADOS

4.1 A extensa malha de agências e escritórios próprios, num total de 131 no território nacional e 106 no exterior, que cobre os cinco continentes, assegura-nos um preferencioso entrelaçamento com as Agências de Viagem credenciadas, com o intuito expresso de ampliarmos a crescente penetração nos mercados.

4.2 Infelizmente, as estatísticas disponíveis nesta data cobrem apenas o período de janeiro a novembro de 1974, na forma do quadro a seguir apresentado:

JANEIRO/NOVEMBRO 1974				
PASSAGEIROS DE ETAPA	PARTICIPAÇÃO DA VARIG		DIFERENÇAS COMPORTADAS	
	NO MERCADO	NAS PASSAGENS	NÚMERO	FREQUÊNCIA SEMANAL
ESTADOS UNIDOS	82%	49%	4	20
EUROPA	41%	22%	11	24
ÁFRICA DO SUL	81%	80%	1	2
ÁSIA	100%	11%	13	26
DOMÉSTICO	21%	21%	1	2

4.3 A exceção da área do Prata, onde buscamos preponderantemente o tráfego de raio, para alimentação de nossas linhas internacionais de longo curso, mercante a nossa presença nos mercados que discriminamos, em acirrada competição com quadrotes empresas estrangeiras, entre as quais algumas das das maiores do mundo.

4.4 Pouquena de divisas é o que representa a presença da bandeira brasileira nessa disputa de mercados, sendo de assinalar-se que em 1974 a receita das linhas internacionais executadas pela Varig, expressa em dólares, elevou-se de US$ 177 milhões em 1973 para US$ 239 milhões em 1974. Um significativo aumento de 35%. A ausência da bandeira brasileira significaria o desvio daqueles expressiva receita para outros países.

5. PESSOAL

5.1 Ao encerrar-se o exercício, o nosso quadro de funcionários compunha-se de 14.395 colaboradores, figura um aumento de 1.542 funcionários em relação à 1973, correspondente a 12%.

5.2 Cabe, em consequência, para 1% o ritmo de melhoria anual do índice de produtividade de nossa funcionalismo, melhoria esta que nos últimos três anos estiliou entre 16% e 19%. Essa queda, entretanto, tem a sua explicação no fato de 1974 ter sido um ano atípico, já que nele se concentrou o programa de formação e preparo de elementos humanos indispensáveis à absorção de 18 jatos (dos quais 4 de grande porte, DC-10) no curto período de dezoito meses, de janeiro de 1974 a junho de 1975.

5.3 Fácil é de avaliar-se o que representa de planejamento e trabalho a entrada em operação desse número de aeronaves, em tão curto lapso de tempo. Por outro lado, o pleno rendimento desse equipamento não é imediato, ao passo que o treinamento de pessoal e a adaptação da infraestrutura antecedem de muito o seu uso em tráfego regular. Como resultado, há uma queda nos índices de produtividade e de rentabilidade, que deverão ser gradativamente reparados no decorrer do ano 1975, mais acentuadamente no segundo semestre.

5.4 Esse programa de treinamento intensivo exigiu, como tem exigido, grande dedicação, eficiência e entusiasmo dos integrantes da companhia. Na difícil conjuntura que o transporte aéreo vem enfrentando, sobretudo no cenário mundial de combustível e o seu violento aumento de preço, tudo isso se torna ainda mais meritório. Felizmente, essa compreensão e colaboração não nos têm faltado, e todos são merecedores de nosso profundo reconhecimento.

5.5 De nossa parte, em que pesem todas as dificuldades e problemas de um período crítico, oriundo dos fatores econômicos já aqui relatados, não temos poupado esforços para, na conclusão dos legítimos interesses do binômio capital-trabalho, proporcionar a ambos um tratamento justo e compensatório.

5.6 Com relação ao primeiro — a atividade aérea — a política de sua adequada remuneração, e de fortalecimento do empreendimento.

5.7 Quanto ao segundo — o trabalho — proporcionando-lhe também uma remuneração justa, de par com benefícios outros, sobretudo, de natureza social, que o capacitem a concorrer à remuneração paga pela VARIG, cabe assinalar que, no Brasil, o salário médio elevou-se de Cr$ 2.460,00 em 1973 para Cr$ 3.249,00 em 1974. Um aumento de 32%. Quanto ao menor salário na Varig, situa-se em Cr$ 709,00, portanto 88% acima do mínimo vigente no Rio, Cr$ 376,80.

5.8 Através da Fundação Ruben Berta, e em sintonia com as possibilidades financeiras, foram aplicadas importâncias apreciáveis em 1974, visando a assistência social. Merecem destaque as seguintes rubricas: Serviço Médico, Cr$ 8,0 milhões; Gêneros Diversos, Cr$ 17 milhões; Auxílio Alimentação, Cr$ 3,7 milhões. Um total de, aproximadamente, Cr$ 11 milhões.

6. CAPITAL SOCIAL

6.1 A par de uma distribuição de dividendos de 10% a Companhia subscreveu em 1974 bonificação em ações de 20% sobre o capital, por incorporação de reservas.

6.2 Prosseguiu a execução do capital social dentro em montante subscrição em dinheiro, por montante igual ao da bonificação recém-citada, e mais Cr$ 44.400.000,00. Esse aumento foi integralmente subscrito e realizado, com a participação de instituições financeiras "underwriters". Cabe assinalar a colaboração do acionista Estado do Rio Grande do Sul, que, titular de 9,25% do capital, subscreveu todas as ações novas correspondentes a ser dividido preferencia. Consignamos aqui nossos agradecimentos ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul, aos "underwriters" Banco de Investimento do Brasil S.A., Banco Crefisul de Investimento S.A., Banco de Investimento B.C.N. S.A., Banco de Investimentos Lar Brasileiro S.A., I.C.I. - Banco de Investimento, Comércio e Indústria de Minas Gerais S.A., e bem assim a todos os acionistas que nos distinguiram com sua confiança.

7. PROGRAMA DE EXPANSÃO

7.1 A plenitude dos efeitos de nossa programa de expansão iniciado em fins de 1973, envolvendo a aquisição de 10 Boeing 737-200 "Super Advanced" para as linhas internas e 4 Douglas DC-10 para o setor internacional, farão-se sentir não somente em 1974 mas também em 1975. Contudo, já se fizeram eles parcialmente presentes em 1974, normatos no caso específico da Varig, cabendo em trilogo de 3 unidades DC-10 no segundo semestre, e na rede doméstica com a introdução de 4 Boeing 737-200 "Super Advanced" no último trimestre.

7.2 Cronologicamente, os fatos que revestem maior destaque, no tocante às linhas internacionais, tiveram o seguinte desdobramento:

Julho — Entrada em tráfego dos 2 primeiros DC-10, nas linhas de New York (3 freqüências) e Miami (1 freqüência). Na Europa, a freqüência passou a ser operada com esse equipamento, abrangendo Lisboa, Paris, Frankfurt e Roma.

A linha Rio — Brasília — Manaus — Caracas — Miami passou a ser operada com o mesmo equipamento quadrimotor e mesmo tendo ocorrido na linha Rio — Manaus — Bogotá — México.

Agosto — As linhas carguejas foram reestruturadas, passando de 11 para 15 freqüências, com os seguintes destinos:

New York	7	Paris	1
Miami	2	Zurich	1
Los Angeles	1	Londres	1
Frankfurt	1	Buenos Aires	1

Setembro — Foi estabelecida a quarta freqüência para Tóquio.

Dezembro — O terceiro DC-10 possibilitou o aumento de mais 1 freqüência para Miami, passando essa linha a ser operada 4 vezes por semana pelo DC-10 e 4 pelo Boeing 707.

O aguardado ampliado o uso do DC-10 para a Europa, na rota Rio — Madri — Zurich.

A linha Manaus — Bogotá foi beneficiada com a substituição do Electra II pelo Boeing 737-200 "Super Advanced".

7.3 Do campo doméstico, cabe ainda o registro do tráfego das primeiras unidades Boeing 737-200 e a reestruturação de vários serviços e linhas, com aumentos de frequência em alguns casos.

8. REDE DE HÓTÉIS

8.1 Com o objetivo de diversificar o espectro de suas atividades, e num desdobramento natural e universitário seguido pelos demais transportes e correntes de turismo, a VARIG tem se dedicado à expansão gradativa da rede de hotéis que explora através de suas subsidiárias Transporte Turístico.

8.2 Considerando o crescente interesse turístico que as regiões Amazônica e do Nordeste funcionam para o nosso hotéis Tropical Santarém, à margem do Rio Tapajós, e o Tropical Boa Vista, na capital do Território de Roraima. Prosseguem as obras do Tropical Hotel Ponta Negra, em Manaus, cuja conclusão está prevista para setembro de 1975. Os estudos estão a grande adiantados, e o investimento no sub-desenvolvido e sem privilégios. As restrições e mais curtos devem compensar resultados benéficos aos hotéis em funcionamento.

9. RESULTADOS E PERSPECTIVAS

9.1 A história do transporte aéreo mundial haverá de registrar em diversos capítulos bem distintos: antes e depois da crise de energia. Crise que, em seu bojo, trouxe um violento e galopante aumento no preço do combustível, com o seu corolário de agravamento dos custos em geral, fenômeno que teve um impacto terrível na economia do transporte aereo. Esse efeito será, em nosso entender, e bênia 1974-1975) embora se deva reconhecer que no ano 1973 já se faziam sentir os primeiros efeitos desqueles fatores.

9.2 Em consequência desse quadro, raras, poucíssimas mesmo, foram as companhias de aviação comercial, grandes ou pequenas, que em 1974 apresentaram lucro e as que o tiveram situaram-se bem abaixo do índice desejável.

9.3 No caso da VARIG, que de forma alguma poderia fiar imune aos fatores e problemas inerentes à crise do combustível, foi a ano de 1974 extremamente difícil, mas ainda assim encerrou-se o exercício com um lucro líquido, após provisão para o Imposto de Renda, de aproximadamente, CR$ 147 milhões, inferior em apenas 17,5% ao lucro de 1973, no valor de CR$ 178 milhões.

9.4 Malgrado os inúmeros fatores adversos, essencialmente de natureza econômica, mantive-se a VARIG em nível nível de lucratividade, o que será certíssimo motivo de satisfação não só para os seus acionistas e funcionários, como para o Governo Brasileiro. Ainda, e o fazer com tão único para assegurar a capacidade de remuneração adequada do capital e do trabalho, e a de investimento, indispensável ao progresso do conjunto e à prestação do bom serviço.

9.5 Desse desempenho cabe mérito à Organização em seu todo, orientada para um trabalho de equipe. Mas, merito cabe igualmente ao nosso Governo, que, através do Ministério da Aeronáutica e de seus órgãos especializados do Departamento de Aviação Civil-DAC, e do Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional — CERNAI, com tanta sabedoria e firmeza tem sabido evitar, no interesse público, a engandaras e traqueiras ações excessivas na fixação de tarifas aéreas.

9.6 Do acerto dessa política, o melhor testemunho está no fato de, ante a crise energia, os governos e empresas de outras bandeiras se haverem defrontado com a única alternativa de passar a repassar aos usuários dos fretes menos econômicos — que por certo não se afirmam com a anterior competição desenfreada, eliminda de um excesso de capacidade que desapareceu do horizonte tarifário, fruto de uma preocupação crônica de lotar os aviões a qualquer preço, mesmo concorrência nítrica e suicida.

9.7 A decomposição e composição de nossos resultados operacionais, em 1973 e 1974, expressos de acordo com as normas do DAC, pelas linhas domésticas e internacionais, apresentam-se:

RESULTADOS DAS LINHAS

Linhas	1973 Milhões	% do Total	1974 Milhões	% do Total
Domésticas	CR$ 203	35%	CR$ 203	35%
Índice de Rentabilidade	16,7%	—	7,5%	—
Internacionais	CR$ 178	65%	CR$ 87	65%
Índice de Rentabilidade	12,5%	—	5,4%	—
Total	CR$ 208	100%	CR$ 290	100%
Índice de Rentabilidade	13,7%	—	6%	—

9.8 Como se verifica, pelos fatores econômicos extremamente gravosos neste relatório já analisados, o índice de rentabilidade, aferido em relação à receita operacional, cai de 13,7% em 1973 para 6% em 1974. Se positivo fosse este presente ano 1974 o indicador meta de rentabilidade (12,5%), o lucro operacional, calculado sobre a receita de trilogo de Cr$ 2.290 etc, teria alcançado Cr$ 282 milhões. O fato de ter-se mantido em 50% o índice de rentabilidade, mesmo que aquele de transporte, em anbos os exercícios, evidencia que esse acerto de rentabilidade decorreu de violento agravamento de custos, provenientes de fatores estagnos, especialmente do combustível, com que a companhia conseguiu tarifas bem menores, ocorrido em seu justo valor e no devido tempo. Ainda, o combustível, que em 1973 representava 25% do custo direto e 15% do custo total, passou em 1974 a 41% e 26%, respectivamente.

De outro lado, o custo dos financiamentos para compra de aeronaves e equipamentos aeroportuários, sucedaneamente, O "prime rate", que em 1973 era de 7%, chegou a atingir 12% em 1974 e 10%.

9.9 O quadro comparativo revela ainda que a queda de rentabilidade foi menos acentuada no caso das linhas domésticas, exemplo mais que comprovado a correção tarifária sofrer menor decomposição. Porém, nas linhas internacionais, esse fenômeno foi mais acentuado, devido a complexidade do mecanismo regulador, que envolve inúmeras empresas e governos.

9.10 Ficou, outrossim, evidenciado que a estrutura tarifária internacional sofre atrito, e que, em consequência do fato, perpassa erosão por força da predigalidade de tarifas especiais e promocionais, que geram queda de rentabilidade. Essa, a razão básica pela qual as linhas domésticas continuam, em nosso caso, a apresentar melhor rentabilidade que as internacionais, por ainda inumeras a tais fenômenos, embora lamentavelmente defasadas-se com a concorrência tarifária vulnosa.

9.11 A nossa rede doméstica tende a crescer de importância para o resultado final das operações; representou nos dois últimos exercícios, cerca de 35% uma participação de 35% no lucro operacional. Ainda, as linhas domésticas da VARIG confirmam a apresentar o melhor índice de rentabilidade, em conjunto das 4 empresas aéreas brasileiras, embora a sua participação na oferta tenda sido de apenas 21%, e não os autorizado 30%.

9.12 Finalmente, nunca será demais repetir desde 1969 nenhuma subvenção recebeu a VARIG para as suas linhas internacionais e, a partir de 1973, nenhuma totalmente a linha subvenção que, em escala decrescente (CR$ 27 mil, em 1973), ainda recebia para a Rede de Integração Nacional.

9.13 A coincidência do início de execução do programa de renovação e expansão da nossa frota, fato já por si normalmente onerosa, com a crise de combustível e seu vertiginoso aumento de preço, agravou as repercussões negativas em nossa estrutura econômico-financeira. E o que revela o confronto dos valores do balanço e das contas de respectivos índices, com os do exercício de 1973:

	31.12.73 (CR$ 1.000)	31.12.74	Variação
Lucro líquido (após Imposto de Renda)	CR$ 178.881	CR$ 147.384	— 17%
Patrimônio Líquido	CR$ 641.228	CR$ 874.255	+ 36%
Índice de Liquidez Corrente	1,8	1,4	— 22%
Lucro Líquido sobre Capital (após Imposto de Renda)	80%	53%	— 27%
Participação Capital Próprio nas Receitas	56%	45%	— 11%
Valor Patrimonial da Ação	CR$ 2,89	CR$ 2,81	— 3%
Lucro Disponível por Ação	CR$ 0,80	CR$ 0,47	— 41%

Contudo, cabe assinalar o fato de o Balanço e Contas de 1974 refletirem um aumento de 36% no patrimônio no montante de, aproximadamente, CR$ 23,8 milhões, como excedente na Nota Explicativa n.º 8, do Balanço.

9.14 As inúmeras aplicações feitas para a Indispensável e inadiável aumento e modernização da nossa frota respondem quase que integralmente pelo aumento do imobilizado. Tendo, no montante de, aproximadamente, CR$ 1 bilhão e correspondente a 82% das aplicações no período, o aumento do imobilizado, seu valor, haveria que repousar em financiamentos, refletidos no aumento dessa rubrica, a curto e longo prazo, a qual sofreu uma elevação, no exercício de 1974, de 52%.

9.15 Como já foi dito na introdução e sob o item 8.1 desse relatório, os efeitos da conjuntura econômica mundial se fazem reflexos profundos no panorama nacional, continuamos a se fazer sentir em 1975, já que ocorre o reajuste de nossa economia em novo patamar. Assim ocorrerá, também, no transporte aéreo. Mas, enfatizamos com confiança a nossa capacidade de enfrentar esse novo desafio. Para tanto, dispomos de uma frota amplíada e rejuvenescida, e estamos cientes da coesão, como empêa, com a independência e coesão vez mais dedicada colaboração de nossos companheiros de trabalho, e bem assim com o apoio político-econômico-financeiro de nosso Governo. Em nossa parte, prosseguiremos com a execução de nosso programa administrativo, com as adaptações que se fizerem necessárias, norteando-nos por:

- melhor atendimento do usuário;
- aumento da produtividade;
- elevado índice de aproveitamento da capacidade de transporte;
- contenção de custos;
- disciplina tarifária e de crediário;
- compatibilidade dos investimentos com a possibilidade.

9.16 A forma de estatuto da sociedade, foi feita a seguinte aplicação do Resultado e Distribuí; semestre do Lucro Líquido do Exercício (CR$ 147.383.770,39) mais Saldo Anterior (CR$ 126.777.884,92):

Reserva Legal (5%)	CR$ 7.369.188,50
Reserva Estatutária (35%)	44.215.131,00
Saldo à Disposição da A.G.O.	209.577.565,81
	CR$ 257.161.651,76

Porto Alegre, 14 de março de 1975.

Erik de Carvalho
Diretor-Presidente

Os Membros do Conselho Consultivo
Erik de Carvalho - Presidente
Harry Schuetz — Vice-Presidente
Alguindigue Lourenço Filho
Alexander R. Gale
Antônio J. Schmitt Filho
Carlos Henrich
Eduardo C. Neves
Emi S. Pelosio

Gótz Herzfeld
Hélio Smidt
João A. Lorenz
José Rocheda
Laurer Jacques
Oswaldo Trigueiro Jr.

PARECER DA CONSULTORIA ECONÔMICA

As demonstrações financeiras da "VARIG", S.A (Viação Aérea Rio-Grandense), referentes ao exercício encerrado em 31/12, 1974, obedecem, a estilos, os seguintes aspectos relevantes:

a) nova dimensão econômica dos recursos gerados e aplicados (ciclo de exploração);

b) a ampliação da capacidade de pagamento, a despêito de uma série de fatores limitativos da rentabilidade;

c) os efeitos da alteração econômica, no curto e no longo prazo, e, ainda;

d) os altos níveis de reservas e do lucro por ação sobre o novo capital social.

I — Desempenho econômico da VARIG

Contra Cr$ 284,6 milhões de 1973, a Cr$ 442,5 milhões em 1973, o exercício de 1974 apresentou movimento de receitas da ordem de Cr$ 1.379,7 milhões, líquido, basicamente, ao simples da expansão e adequação e modernização da frota, bem como investimento no Ativo-Imobilizado.

A — ORIGENS (em milhões de cruzeiros)

		(%)
Aumento nos financiamentos para aplicação	867,5	64,3
Depreciações e provisões	237,2	17,2
Lucro líquido do exercício	147,4	10,7
Aumento de capital em dinheiro	44,5	3,2
Aumento das Receitas Diferidas	63,1	4,6
	1.379,7	100

B — APLICAÇÕES

Aumento do Imobilizado técnico(*)	1.081,4	78,4
Aumento do Imobilizado financeiro	38,3	2,8
Dividendos distribuídos	22,2	1,6
Aumento de aplicações em valores amortizáveis (**)	44,3	3,2
Aumento de despesas pagas e diferidas	13,8	0,9
Reforço do capital de giro próprio	180,4	13,1
TOTAL	1.379,7	100,0

(*) Não coincidentes aumentos por correção monetária ou variação cambial.
(**) Especialmente despesas com introdução de novos equipamentos.

Canalizando-se com absoluta predominância, para os ativos fixos, os recursos provieram — em cerca de 2/3 do total — de financiamentos a longo prazo obtidos no exterior; além disso, expressivas contribuições veio dos recursos auto-gerados (depreciações, provisões e lucro líquido), que aumentam 32,8% de total, complementando-se com 3,2% de recursos novos de acionistas, sob a forma de aumento do capital em dinheiro.

II — Variação do capital de giro próprio é demonstrada a seguir:

	1973	1974
	Cr$ milhões	
Valores circulantes, incluído contas a receber	458,24	774,9
Menos: elegibilidades correntes de curto e longo prazo, exclusivos os financiamentos a longo prazo	167,7	303,3
Capital de giro próprio	291,0	471,4
Variação de 1973 para 1974	180,4	

Fixamo-nos, nesse aspecto, em um critério puramente técnico, com o qual não se harmoniza a classificação de "capital de giro próprio" inovada pelo Decreto-Lei 1338/74 e pela Portaria 544/74 do Ministério da Fazenda, segundo a qual, a empresa — por ter imobilizado superior ao patrimônio líquido — apresenta uma situação de "capital de giro negativo".

III — Situação Financeira

Vamos analisá-la sob três aspectos:

a) liquidez de curto prazo (6 meses): além disponível mais realizável a curto prazo 721,294
exigível a curto prazo 506,555
superavit 221,695
Índice de liquidez 1,4

O índice retornou aos níveis médios observados nos balanços de 1970/72; o nível de 1973 (1,8) refletia uma conjuntura excepcionalmente favorável.

Tratando-se de empresa de prestação de serviços, a análise dinâmica da liquidez não cria nenhum vício de relação.

b) liquidez dinâmica (período: 180 dias) (Cr$ 1.000)

Disponível	84.930
Contas a receber	301.870
Receitas do período (*)	1.280.000
Exigível a curto prazo	506.600
Despesas do período (**)	1.104.000
Superavit financeiro	157.200

(*) base: 2º semestre 74.
(**) base: 2º semestre 74, exclusive depreciações.

c) liquidez global

O balanço registra um comprometimento total da empresa, no curto e no longo prazo, mas só oferece a indicação dos recursos existentes na data do fechamento. Essa posição emão dimensionar a "geração de caixa" e confrontá-la com aqueles exigibilidades.

Ativo líquido do exercício:	Cr$ 147,4 milhões
Depreciações e provisões:	Cr$ 237,2 milhões
Geração de Caixa	Cr$ 384,6 milhões

Constatamos, então, que: no nível de 1974, a empresa liquida a totalidade de seu exigível no "prazo a longo prazo" (Cr$ 1.648,4 milhões) em apenas 4 anos e 3 meses, ao ritmo, praticamente na metade dos prazos contratuais.

IV — Análise de Ações

a) lucro por ação do capital atual ..... Cr$ 0,47
b) lucro sobre capital médio do exercício ..... Cr$ 0,55
c) valor patrimonial em 1974 ..... Cr$ 2,81
d) índice "preço/lucro" à cotação de Cr$ 0,70 1,50

No exercício de 1974, a VARIG distribuiu um dividendo em dinheiro de 10%, um bonificação em ações de 20%, e aumento o capital, por subscrição, em 20%. Apesar disso, e dos níveis de lucro por ação e de valor patrimonial demonstrados nos balanços timestrais, a cotação "de ações papéis de dólar (preferencial) está de Cr$ 1,80 para Cr$ 0,70, nos últimos 12 meses. A falta de justificativas de ordem técnicas seja esse comércio, indiscriminado e especulativo os investidores se têm impressionado mais pelo noticiário, nem sempre correto, sobre os problemas da aviação comercial, do que pela estimativa objetividade dos dados econômico-financeiros que a empresa divulga trimestralmente.

V — CONCLUSÕES

O crescimento, no período de recursos, da participação de capitais de terceiros, a expiração gradativa do prazo médio de investimentos em expansão da frota e em obras de infraestrutura. Ainda nos anos valuosa, as ofertas dos companheiros assumidos se comportam na capacidade de pagamento administrativo e projetada da empresa.

Para dos novos equipamento já operou em alguns meses de 1974. Em 1975, com o recebimento das restantes aeronaves adquiridas, estará a VARIG operacionalmente estruturada para atender aos acréscimos acontecidos em sua receita, circunstância que, em face da previsão de um comportamento menos tumultuado dos fatores de custo, pode assegurar a rentabilidade e o lucro após a experiência demonstrou vitaveis.

São Paulo, 19 de março de 1974

NOVO NORTE — Orientação Econômica e Projetos Ltda.

Lélio Lauxeil
CRE 1934 - 2.ª Região

VARIG

"VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)

Sociedade Anônima de Capital Aberto
Registro n.º GEMEC/RCA-200-73/111
C.G.C. n.º 92.772.821/0001-64

BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1974

ATIVO

DISPONÍVEL				
Bens Numerários		28.052.661,18		
Depósitos Bancários a Vista		66.281.104,75	94.333.765,93	
REALIZÁVEL A CURTO PRAZO (180 DIAS)				
Estoques:				
Materiais Diversos	189.883.120,74			
Ordens de Trabalho em Andamento	13.446.694,57			
Importação em Andamento	88.974.776,97			
Outros	17.013,23	292.321.605,51		
Contas a Receber				
de Clientes	235.798.200,77			
(–) Previsão p/ Deved. Duvidosos	7.073.946,00			
	228.724.254,77			
de Órgãos do Governo	12.501.435,91			
de Governos Estrangeiros	7.458.218,87			
de Congêneres, Agentes e Outros	53.189.087,48	301.872.997,03		
Valores e Bens:				
Títulos e Valores Mobiliários	179.008,60			
Depósitos e Fundos Especiais	42.586.392,31	42.765.400,91	636.960.003,45	
ATIVO CIRCULANTE			731.293.769,38	
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO				
Contas a Receber de clientes	37.484.550,19			
(–) Previsão p/ Deved. Duvidosos	1.124.536,00	36.360.014,19		
Empréstimos Compulsórios		259.041,78		
Outros Créditos		6.914.414,41	43.533.470,38	
IMOBILIZADO				
Imobilizações Técnicas: (1)				
Valor Histórico	2.076.131.944,41			
(+) Correção Monetária	683.230.470,48			
(=) Valor Corrigido	2.759.362.414,89			
(–) Depreciações Acumuladas	940.364.546,44	1.818.997.868,45		
Aquisição Ativo Fixo em Andamento		163.785.531,13		
Variações Cambiais e Corr. Monet. (2)		166.779.318,34		
Imobilizações Financeiras:				
Participação em Empresas Subsidiárias (3)	29.317.724,38			
Participação em Outras Empresas	6.184.779,95			
Aplicações por Incentivos Fiscais	26.800.299,15			
Bens Incorpóreos	3.402.148,12	65.704.951,60	2.215.267.669,52	
ATIVO REAL			2.990.094.909,28	
RESULTADO PENDENTE				
Despesas Diferidas (4)				
Seguros a Vencer, Comissões e Outras	20.411.273,76			
Valores Amortizáveis	79.588.152,91	99.999.426,67		
Depósitos p/Pros. Adm. e Ações Legais		1.821.331,48		
Outros Valores Pendentes		- 14.117.477,97	115.938.236,12	
Reajuste Depreciações – Port. 52/74-MF (5)			107.805.242,39	
CONTAS DE COMPENSAÇÃO				
Ações Caucionadas		50,00		
Fianças BNDE/Outras		1.235.123.035,28		
Valores Segurados		2.176.658.280,14		
FGTS – Não Optantes		26.860.753,66		
Outras Contas		298.794.825,00		
		3.737.436.944,08		
		Cr$	3.213.838.387,79	

PASSIVO

EXIGÍVEL A CURTO PRAZO (180 DIAS)				
Fornecedores		150.825.822,59		
Financiamentos (6)		212.495.497,45		
Provisão para Imposto de Renda		16.282.995,00		
Outras Exigibilidades:				
Obrigações a Pagar	27.001.797,08			
Arrecadação p/Conta de Terceiros	21.562.434,66			
Contribuições Compulsórias	15.695.164,63			
Dividendos – Exercícios Anteriores	3.137.628,36			
Taxas Aeroportuárias	7.000.618,94			
Ordenados e Salários	2.766.259,22			
Seguros	4.516.589,12			
Empresas Subsidiárias	522.593,72			
Credores Diversos	26.791.580,96	129.994.666,79	509.598.981,83	
EXIGÍVEL A LONGO PRAZO				
Financiamentos (6)		1.643.437.818,09		
Obrigações a Pagar		13.422,71		
Provisão para Imposto de Renda		6.314.261,00	1.649.765.501,80	
NÃO EXIGÍVEL				
Capital Social (7)	310.800.000,00			
Capital Excedente – Ágio s/Ações	19.446.725,50	330.246.725,50		
Reservas:				
Legal	24.824.249,73			
Estatutária	146.273.590,79			
Corr. Monetária Ativo Imobilizado	159.747.982,21			
de Participações – Ações Bonificadas	3.276.412,32			
Corr. Monet. s/Títulos ou Depósitos	1.447.871,77			
Manutenção Capital Giro Próprio	2.859.148,66	338.429.255,48		
Previsões:				
para Legislação Social	17.751.352,86			
para Revisão Equipamento de Vôo	19.801.541,30			
Lucros Suspensos:				
Saldo à disposição da Assembléia	205.577.332,28	243.130.326,44	911.808.307,42	
RESULTADO PENDENTE:				
Receitas Diferidas:				
Transportes a Executar		138.013.577,61		
Diversas		4.652.019,13	142.665.596,74	
CONTAS DE COMPENSAÇÃO				
Caução da Diretoria		50,00		
Fiadores BNDE/Outros		1.235.123.035,28		
Seguros em Vigor		2.176.658.280,14		
FGTS – Não Optantes		26.860.753,66		
Outras Contas		298.794.825,00		
		3.737.436.944,08		
		Cr$	3.213.838.387,79	

DEMONSTRATIVO DE RESULTADOS

Renda Operacional Bruta – Prestação de Serviços			
Receitas de Vôo	2.260.453.662,00		
Outras Receitas Operacionais	142.284.867,95	2.402.738.529,95	
Custo dos Serviços Prestados			
Custo de Vôo	2.030.137.093,46		
Outras Despesas Operacionais	99.898.326,71	2.130.035.420,17	
LUCRO BRUTO		272.703.109,78	
Previsão para Devedores Duvidosos	8.198.482,00		
(–) Reversão Saldo Anterior	3.425.844,47	4.772.637,53	
Custo Gerais:			
Honorários da Diretoria	1.779.546,00		
Despesas Administrativas	93.330.074,09		
Despesas Financeiras	8.496.882,34	103.606.502,43	
Diversos Reajustes:			
+ Depreciação Incluída a maior no custo dos serviços	8.121.991,47		
+ Reajustamento Estoques e Previsões	8.624.205,40	16.746.196,87	
LUCRO OPERACIONAL		181.070.166,69	
Rendas Não Operacionais			
Financeiras	30.935.915,42		
de Participação	127.899,76		
Eventuais	6.849.853,19	37.913.668,37	
Despesas Não Operacionais		26.263.799,74	
Variação Duodécimos da Depreciação (8)		22.803.154,93	
LUCRO LÍQUIDO ANTES DO IMPOSTO DE RENDA		169.916.880,39	
Provisão para Imposto de Renda	22.597.256,00		
(–) Reversão Saldo Anterior	64.146,00	22.533.110,00	
LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO		147.383.770,39	
Saldo anterior		109.777.881,39	
RESULTADO A DISTRIBUIR	Cr$	257.161.651,78	
Reserva Legal (5%)		7.369.188,50	
Reserva Estatutária (30%)		44.215.131,00	
Saldo à Disposição da Assembléia		205.577.332,28	
	Cr$	257.161.651,78	

NOTAS EXPLICATIVAS

Nota 1 - Imob. Técnicas	Vlr. Histórico	Corr. Monetária	Depreciação	Total
Equip. de Vôo	1.894.312.886,73	555.075.614,65	811.883.854,18	1.627.504.647,20
Imóveis	47.520.513,92	58.066.461,66	36.226.017,37	69.360.958,21
Eq. Terrestre	138.378.594,24	69.646.040,35	90.575.114,17	117.449.220,42
Aviões Trelnam	6.020.249,52	442.363,82	1.875.560,72	4.783.052,62
Cr$	2.076.131.944,41	683.230.470,48	940.364.546,44	1.818.997.868,45

Nota 2 – Variações Cambiais e Corr. Monetária: As variações cambiais de correção monetária, decorrentes da atualização dos financiamentos para ativo fixo, serão compensadas na próxima correção monetária das imobilizações técnicas, considerando a opção da Port. 544 de 15-10-74, uma vez que este procedimento não produz qualquer efeito sobre o resultado do exercício.

Nota 3 – Participação em Empresas Subsidiárias: Além dos serviços de transporte aéreo, a empresa dedica-se ao ramo hoteleiro, através da participação acionária e administrativa nos seguintes empreendimentos:

		Valor do investimento	% no capital votante (aprox.)
Cia. Tropical de Hoteis-S. Paulo	ON	2.999.718,00	50%
Cia. Tropical de Hoteis da Amazônia	ON	23.501.676,00	90%
	PN	430.284,00	–
Cia. Tropical de Hoteis do Nordeste (*)	ON	540.000,00	80%
	PN	60.000,00	–
Cia. Tropical de Hoteis-Centro Sul (*)	ON	600.000,00	80%
Cia. Tropical - Hotel da Bahia	ON	547.000,00	85%
Soc. Brasileira Turismo-ROTATUR Ltda.		49.700,00	99%
Realtur Norte S/A (em liquidação)		17.976,00	82%
		28.746.354,00	
Ágio Ações Iniciais-CTH/Amaz. e CTH/Nord.		571.370,38	
	Cr$	29.317.724,38	

(*) Em realidade a nossa participação nas CTH's Nordeste e Centro Sul, é de cerca de 80% visto que a Cia. Tropical de Hoteis – S. Paulo, detém a quase totalidade do restante do capital votante destas mesmas companhias. A Cia. Tropical Hotel Tambaú, é mantida sob controle acionário da Cia. Tropical de Hotéis do Nordeste.

Nota 4 – Despesas Diferidas:
- Seguros a Vencer – Cr$ 15.057,168,83 – Despesa apropriável no período JAN a ABR/ 1975.
- Comissões e Outros – O restante (Cr$ 5.354.104,93) – Correspondente a comissões sobre transporte a apropriar e pagamentos antecipados.
- Valores Amortizáveis – Despesas para o próximo período de JAN a DEZ/1975: montam a Cr$ 23.408.242,59. O remanescente – Cr$ 56.179.910,32 – é apropriável nos exercícios subsequentes, destacando-se a parcela de Cr$ 48.546.393,71, relativa aos gastos com a introdução de equipto. novo (DC-10/B-727/B-727 e Outros), amortizados no mesmo prazo da depreciação, desde a data de entrada das aeronaves em serviço, conforme critério legalmentado pelo D.A.C.

Nota 5 – Reajuste de Depreciações: De acordo com a Port. 52/74-MF, as parcelas relativas às diferenças de depreciação da corr. monetária do ativo imobilizado, apuradas na mudança da sistemática introduzida pelo DL 1302 de 31-12-73, foram adicionadas às "depreciações acumuladas" como se já tivessem sido contabilizadas até 31-12-73 (Instr. Normativa n.º 017-SRF) e destacadas em conta partida, em conta do pendente. Estas parcelas serão apropriadas como custos, a partir do ano base 1975, de acordo com o Parecer Normativo CST n.º 83, de 17-5-74.

Nota 6 – Financiamentos: Os financiamentos em moeda estrangeira, foram atualizados em função das taxas de câmbio oficiais, em 31-12-74. O aumento substancial verificado nesta rúbrica, decorre principalmente dos contratos de financiamento aplicados na compra de novos aviões: 3 DC-10/30 e 4 B-737 Advanced (parte de uma série de 10), incorporados ao nosso Ativo Imobilizado durante o exercício.

Financiamento de:	Curto Prazo	Longo Prazo	Total Cr$	Venc.
Capital de Giro-Brasil	51.230.048,00	60.024,00	51.290.072,00	–
Exterior	11.219.255,97	74.350.000,00	85.569.255,97	1986
Ativo Fixo-Aviões, peças e outros equiptos	100.031.929,99	576.495.810,20	776.527.740,19(*)	1981
Aviões Novos-DC-10/30 e B-737 Advanced	49.426.459,10	888.712.488,12	938.138.947,22	1984
Imóveis e Outros	587.804,39	3.819.495,77	4.407.300,16	1978
Cr$	212.495.497,45	1.643.437.818,09	1.855.933.315,54	

(*) Inclui juros pré-calculados.

Nota 7 - Capital Social: E constituído de 310.800.000 ações de Cr$ 1,00 cada, a saber:

		Ordinárias	Preferenciais
Ao Portador – não identificadas		–	44.925.580
– Identificadas		–	27.385.586
Nominativas – no Brasil	177.578.097		60.345.607
– no Exterior	436.582		28.748
	178.114.679		132.685.521

As ações nominativas existentes no Exterior pertencem a fundações da Empresa, residentes em outros países.

Nota 8 – Variação Duodécimos da Depreciação: De acordo com a Port. MF-52/74 (item VII) e Parecer Norma/CST n.º 84 de 17-5-74, computamos neste exercício, a título de depreciação da correção monetária, parcela correspondente à variação dos duodécimos mensais de depreciação, calculada às mesmas taxas utilizadas para correção das ORTN's.

Erik de Carvalho
Presidente
CPF 008218887

Lauro Zerwes
Contador – C.R.C. RS 251
CPF 005502218

CERTIFICADO DE AUDITORIA

Ilmos. Srs. Diretores da
"VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)

Examinamos o Balanço Geral da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense), levantado em 31 de Dezembro de 1974 e o respectivo demonstrativo de resultados do período social findo na citada data. O exame obedeceu as normas usuais de auditoria e exigências do Banco Central do Brasil incluindo, consequentemente, as provas nos registros contábeis e outros procedimentos de comprovação que julgamos necessários nas circunstâncias. Em nosso opinião o Balanço Geral e o demonstrativo de resultados acima referidos, refletem com propriedade a situação patrimonial e a posição financeira da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) em 31 de Dezembro de 1974, e o resultado de suas operações correspondentes ao exercício findo naquela data, de acordo com os princípios de contabilidade geralmente aceitos, aplicados com uniformidade em relação ao exercício anterior, exceto quanto às alterações mencionadas na nota explicativa n.º 5.

Sócio Responsável: GRAHLERT & AXTHELM – CRC-RS-4 "S"SP-AI-P110
Hans Gunter Axthelm CGC 81185603/0001-03
CPF 001428838 GEMEC – RA – 73/015-PJ
Contador CRC-RS-59 "S"-SP-AI-PP 27
GEMEC-RA 72/013-PJ

Hans Gunter Axthelm
Contador CRC-SP – 33983

PARECER DO CONSELHO FISCAL

1. Os membros do Conselho Fiscal da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense), abaixo assinados, reunidos neste dia, às nove horas, na sede social, examinaram cuidadosamente o Relatório da Diretoria, datado de 14 de março de 1975, o Balanço e o Demonstrativo de Resultados (Conta de Lucros e Perdas) da sociedade relativos ao exercício encerrado a 31 de dezembro de 1974. Consideram que esses papéis refletem com precisão e clareza a situação econômico-financeira da sociedade na data referida e, por isto, recomendam sua aprovação pela Assembléia Geral Ordinária dos acionistas.
2. Cabe assinalar o esforço administrativo exigido no ano de 1974, em que, paralelamente à elevação de custos, em particular o de combustível, a sociedade realizou substanciais aplicações na modernização e no aumento de seu equipamento de vôo.
3. A despeito das dificuldades do período – de natureza não exclusivamente setorial, mas de caráter geral e de repercussões mundiais – foi possível alcançar o apreciável lucro líquido de Cr$ 147.383.770,39, já deduzida provisão para imposto de renda.
4. Congratulamo-nos, portanto, com a Diretoria da empresa, que soube manter a em situação econômica plenamente satisfatória, sem deixar de expandir suas atividades e de reforçar grandemente a frota de aeronaves.

Porto Alegre, 20 de março de 1975.

Carlos Weiss Blos

Adroaldo Mesquita da Costa

Fernando Madel Moreira Chaves

VARIG

"VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)

Sociedade Anônima de Capital Aberto
Registro nº GEMEC/RCA-200-75/113
C.G.C. nº 92.772.821/0001-64

49º RELATÓRIO ANUAL DA DIRETORIA

Prezados Senhores Acionistas: Temos o prazer de submeter-lhes o Relatório de Diretoria, o Balanço e o Demonstrativo de Resultados referentes ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 1975.

1. INTRODUÇÃO

1.1 O transporte aéreo continuou a ressentir-se, em 1975, do profundo abalo sofrido pelo sistema econômico mundial, desde a crise do petróleo e o início de agravamento em seus preços, com o corolário de perturbações monetárias; processos inflacionários, desequilíbrios estruturais e de balanço de pagamentos. Uma profunda mudança estrutural da economia mundial.

1.2 Contudo, a aviação comercial brasileira apresentou um desempenho que claramente indica estar retomando o caminho de uma expansão sólida, e demonstrando a indispensável melhoria de rentabilidade.

1.3 E o que revelam os resultados do conjunto de indústria, no exercício findo, abaixo indicados, em que pese ao insucesso com que, lamentavelmente, se deformou uma das quatro empresas. Esse insucesso acarretou a redução do índice médio de rentabilidade, sobre a receita operacional, de 6,9% para 4,5%, em 1975, igualando-o ao de 1974.

Operacional	1974	1975
	Cr$ milhões	
Receita	Cr$ 3.741	Cr$ 5.750
Despesa	Cr$ 3.572	Cr$ 5.491
Resultado	Cr$ 169	Cr$ 259
Rentabilidade	4,5%	4,5%

1.4 A perseverança e o acerto de nossa política sensível — preservadora da rentabilidade tarifária, com sérias objetivas para o controle de capacidade, de modo a evitar a ociosidade anti-economica — respondem, em grande parte, pela recuperação assinalada. Outro fator decisivo foi a retomada da expansão da economia nacional que, em nosso setor, se deve notar a partir de mais de 1975.

1.5 A continuidade da Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul no âmbito da iniciativa privada é fato marcante no ano de 1975, e eleitadora comprovação dos propósitos do Governo Federal de fortalecimento da livre empresa.

2. FROTA

2.1 Como previsto em nosso programa de renovação e ampliação da frota, formulado em fins de 1972, entraram gradativamente em tráfego no decurso de 1975, até junho, as seguintes aeronaves: 1 (um) DC-10-30 e 6 (seis) Boeing 737-200 "Super-Advanced".

Para a concretização desse programa, ainda uma vez, contou a Varig com o indispensável apoio do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (B.N.D.E.) que, como agente do Tesouro Nacional, concorreu decisivamente para os prestados em 1974, para a 4ª aeronave DC-10, no valor, aproximadamente, US$ 13,9 milhões, para financiamento de US$ 29,5 milhões. Portanto, para 53% da operação, coberta pelo sindicato de bancos liderado pelo Europe-American Banking Corporation, foi dispensado aval, prova do elevado crédito da Varig também no Exterior. A parte avalizada foi coberta pelo Eximbank, norte-americano, e ao Export Development Corp. canadense.

2.2 Ao encerrar-se o exercício de 1975, a nossa frota achava-se estruturada na forma do quadro abaixo:

JATOS	UNIDADES	UTILIZAÇÃO AVIÃO/DIA HORAS
DOUGLAS DC-10-30	4	8,30
DOUGLAS DC-8-32	-	-
BOEING 707	16	10,04
BOEING 727-100	9	8,65
BOEING 737-200 "Super Advanced"	10	5,14
Sub-total	39	8,13
TURBO-HÉLICES		
ELECTRA II	10	5,22
AVRO 748	6	4,45
Sub-total	16	4,84
TOTAL	55	7,24

*Destinado em novembro de 1974.

2.3 A falxa de utilização média diária dos diversos tipos de aeronaves está compatível com a fase de introdução das novas unidades, de forma harmoniosa com índice nível de aproveitamento da capacidade de transporte.

2.4 Visando à padronização da frota, foi desativada, em novembro de 1974, a única aeronave DC-8-32, até então utilizada em algumas linhas internacionais, entre as Américas. Ainda em busca da padronização, foi re-exportado um Avro 748, e os seis restantes estão sendo objeto de negociações para a venda no exterior.

3. ESTATÍSTICAS DE TRÁFEGO

3.1 Apresentamos, a seguir, o quadro estatístico abrangendo dois últimos cinco anos, para melhor referência histórica e segurando a tradição, o ano de 1927, data de fundação da empresa.

3.2 A política de consciencioso aplicação da capacidade de transporte, já comentada sob o item 2.3, deste relatório, assegurou melhor taxa de aproveitamento, em nível realmente inovejável, na conjuntura:

Indicador	1974	1975
Passageiro-Quilômetro	63%	64%
Tonelada-Quilômetro	60%	60%

3.3 O crescimento do tráfego em 1975, comparado com 1974, tanto em passageiro-quilômetro (15%) como em tonelada-quilômetro (10%), está dentro da faixa de índole mundial, de cerca de 6%.

3.4 Em termos comparativos com o quadro mundial da indústria, sobretudo, igualmente, a performance da Varig no exercício de 1974, último divulgado pela IATA (International Air Transport Association), mostrando 110 companhias e ela associadas:

	1973	1974
Extensão de linhas	15º lugar	11º lugar
Horas Voadas	22º	18º
Ton-Kms	25º	21º
Pass.-Kms	26º	24º

Nessa classificação, destaca-se a posição da Varig, de maior empresa aérea da América Latina, que há alguns anos conquistou.

3.5 Na ausência, nesta data, de estatística atualizada, não é possível, neste relatório, dar continuidade a prática de analisar a participação da Varig nos mercados internacionais que dispõe. Mesmo assim, em face do nível de aproveitamento de nossas linhas (63%), não hesitamos em admitir o alargamento da participação da empresa nos principais mercados.

3.6 Como objetivo, não tem a companhia poupado esforços visando a promover o turismo para o Brasil, desenvolvendo uma intensa campanha no Exterior. Apenas para ilustrar, a apresentação do audio-visual produzido pela Varig, "Sua Viagem ao Brasil", já foi exibido, desde 1972, em 10 versões (português, espanhol, francês, italiano, inglês — promovia americana e britânica — alemão, holandês, japonês e russo). Foram feitas 704 apresentações nos 5 continentes, abrangendo uma audiência de 59.214 pessoas. Além dessas exibições, outras foram feitas nas Feiras Internacionais de Leipzig (Moscou, Frankfurt, Londres, Budapest, Bonn, Barcelona, Atenas, Bucarest, Chicago, Pittsburgh, Lisboa, Santiago, Lima, Madri e Milão. E, na região leste do Mediterrâneo, Lisboa, de transmissão por canais de televisão para um público estimado em 250.000 espectadores. O investimento feito nesse programa já atingiu US$ 330 mil dólares.

3.7 Não faltamos com a nossa colaboração ao 45º Congresso Mundial da ASTA (American Society of Travel Agents), realizado na cidade do Rio de Janeiro em outubro de 1975, e que teve por objetivo principal a promoção do Brasil no campo do turismo internacional. Considerando-se as despesas promovidas, e as concessões de transporte aos ilustres participantes, essa nossa colaboração se beaurou em cerca de US$ 666 mil dólares.

DETALHES	1927	1931	1972	1973	1974	1975
Horas de vôo	277	481.722	108.495	117.709	134.898	137.453
Variação anual		+73,8%	+12,0%	+8,5%	+14,6%	+1,9%
Km de vôo (000)	35	69.179	81.903	89.731	97.736	99.945
Variação anual		+97,7%	+12,0%	+9,6%	+8,9%	+2,3%
Passageiros-quilômetro	612	34.117.000	3.117.000	3.500.000	4.000.000	4.600.000
Variação anual			+12,3%	+12,3%	+14,3%	+15,0%
Ton-quilômetro		3.000.000	375.000	411.000	474.000	521.000
Variação anual			+12,7%	+9,6%	+15,3%	+10,0%
Pax-Km — Total (000)	158	2.013.179	2.500.000	2.800.000	3.200.000	3.680.000
Variação anual			+12,0%	+12,0%	+14,3%	+15,0%
Ton-Km — Carga (000)		1.000.000	125.000	137.000	158.000	174.000
Variação anual			+12,0%	+9,6%	+15,3%	+10,0%
Ton-Km Util. — Total (000)	22	489.000	375.000	411.000	458.000	521.000
Variação anual			+12,0%	+9,6%	+11,4%	+13,8%
Ton-Km — Carga (000)	6,1	133.138	22.000	23.000	24.000	26.000
Variação anual			+12,0%	+4,5%	+4,3%	+8,3%
Aeronaves						
Frota	4,0	4,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Variação anual						
Aeronaves Fora	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Variação anual						
Pessoal	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Variação anual						
Pessoal — Total	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Variação anual						
Pessoal — Carga	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Variação anual						
Pessoal — Carga (Utilização Aeroportuaria)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

4. PESSOAL

4.1 A força de trabalho da Varig, ao encerrar-se o exercício de 1975, era de 18.621 colaboradores, assim distribuídos:

Classificação	Em 31.12.75	%
Pilotos e mecânicos de vôo	977	7%
Comissários de vôo	1.238	8%
Pessoal de Terra	12.413	85%
	14.628	100%

4.2 O acréscimo no quadro de funcionários em relação a 1974, foi de apenas 226, representando menos de 2%, em que pese ao aumento de 15% no seu movimento transportada. Em conseqüência, melhorou a produtividade por capita em 13%.

4.3 Por seu lado, não tem a companhia poupado esforços no melhoramento de pessoal, objetivando o bem por com o aprimoramento de sua capacidade de trabalho, e na ampliação da assistência social, essa através da Fundação Ruben Berta, merecendo destaque: Serviço Médico Cr$ ... 5,8 milhões; Auxílio Alimentação Cr$ 5,4 milhões; Auxílios Diversos Cr$ 3,7 milhões; Cr$ 1,5 milhões, aproximadamente, Cr$ 15 milhões.

4.4 Ademais, em permanente esforço para melhorar a remuneração dos funcionários, foi o salário médio, no Brasil, elevado de Cr$ 3.249,00, em 1974 para Cr$ 4.458,00, em dezembro de 1975. Nessa mesma linha de ação, atitude-se o menor salário da Varig, na Zona "D", em Cr$ ... 972,00, portanto, 50% acima do respectivo "salário-mínimo" (Cr$ 532,00).

5. CAPITAL SOCIAL

5.1 O capital social é constituído de 310.800.000 ações, de Cr$ 1,00 cada, assim distribuídas, em 31.12.75:

	Acionistas	Ações	%
Preferenciais	-	40.129.524	-
Não identificados	13.565	92.555.797	-
Identificados	13.565	132.685.321	43%
Sub-total	1.050	178.114.679	57%
Ordinárias	14.615	310.800.000	100%
Total			

5.2 A Fundação Ruben Berta detinha, naquela data, aproximadamente 75% do capital votante e 15% das ações preferenciais sem direito a voto. Por sua vez, as funcionários eram possuidores de aproximadamente 13% daquele tipo de ações e 1% desses. Portanto, direta e indiretamente através da Fundação, são os funcionários detentores de 88% do capital votante, e de 56% do capital total.

5.3 Em seus 48 anos de existência, a Varig evoluiu de um capital inicial de Cr$ 1.000,00 para Cr$ 310.800.000,00 no término de 1975, com a seguinte forma de realização:

Origem	(Cr$ 1.000)	%
Dinheiro	Cr$ 79.357	25,5%
Lucros	57.128	18,4%
Reavaliação	144.340	46,4%
Reservas	23.675	7,6%
Bens	5.558	1,8%
Ações bonificadas	815	0,3%
	Cr$ 310.800	100%

6. REDE DE HÔTEIS

6.1 A inauguração do Hotel Tropical Manaus, o "carro-chefe" da rede de hotéis explorados através de nossas subsidiárias Comnotur e Hotéis Varig, ocorreu em data do primeiro trimestre de 1976. Esse empreendimento, do maior alcance sócio-econômico para o desenvolvimento da Amazônia, deverá proporcionar, juntamente com o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, a criação de um novo e importante pólo de turismo, tanto nacional como internacional. Para a consecução desse objetivo no mais curto prazo, estão a Varig e a Cia. Tropical de Hotéis da Amazônia empenhadas num intenso programa promocional, principalmente no Exterior.

Às vésperas da inauguração do Complexo Turístico constituído pelo Hotel Tropical Manaus, desejamos aqui consignar o nosso reconhecimento pela decisiva e indispensável apoio do B.N.D.E., através do empréstimo complementar concedido à Cia. Tropical de Hotéis da Amazônia. Igualmente, é esse reconhecimento extensivo ao Conselho Nacional de Turismo, EMBRATUR e Banco do Brasil, como aos Bancos Credit Commercial de France e Industrial Bank of Japan.

6.2 Contará, pois, a Amazônia, a partir do segundo trimestre de 1976, com três unidades da Rede Tropical: Manaus, Santarém e Belém. A operação congênere desses hotéis, abrangendo a inviugar beleza dos rios Amazonas, Solimões, Negro, Tapajós e Rio Branco, propiciará várias ocções para o turismo paquela região.

6.3 O programa para 1976 será de consolidação e melhoria dos hotéis já em operação. Paralelamente, será feita a reforma do indicador Hotel da Bahia, de inadiável necessidade. Outrossim, serão os demais estudos e projetos submetidos a cuidadosa reavaliação de viabilidade e prioridade.

7. PANORAMA ECONÔMICO-FINANCEIRO

7.1 O exercício de 1975 encerrou-se com fortalecimento da posição financeira, como revela o quadro a seguir, de origem e aplicação dos recursos.

RECURSOS

ORIGENS (Cr$ milhões)	1974	%	1975	%
A. Próprios				
1. Lucro Líquido exercício	Cr$ 147,4	10,7	Cr$ 192,5	20,4
2. Depreciações e provisões	Cr$ 237,2	17,2	Cr$ 425,6	45,2
3. Aumento de capital em dinheiro	Cr$ 44,5	3,2	—	—
4. Aumento de Receitas Diferidas	Cr$ 63,1	4,6	Cr$ 66,8	7,1
Sub-total:	Cr$ 492,2	35,7	Cr$ 684,9	72,7
B. Do Terceiros				
5. Aumento do financiamento para ativo fixo (1)	Cr$ 887,5	64,3	Cr$ 256,6	27,3
Total:	Cr$ 1.379,7	100	Cr$ 941,5	100

APLICAÇÕES Cr$ milhões	1974	%	1975	%
1. Aquisição de imobilizado técnico (1)	Cr$ 1.081,4	78,4	Cr$ 709,0	75,3
2. Aquisição de imobilizado financeiro	Cr$ 38,5	2,8	Cr$ 70,6	7,5
3. Dividendos distribuídos	Cr$ 22,2	1,6	Cr$ 28,8	3,1
4. Aumento de valores amortizáveis (2)	Cr$ 44,3	3,2	Cr$ 15,5	1,6
5. Aumento de despesas pagas e diferidas	Cr$ 12,9	0,9	Cr$ 5,5	0,6
6. Provisão para Imposto de Renda	Cr$ — (3)		Cr$ 19,0	2,0
7. Reforço do capital de giro próprio	Cr$ 180,4	13,1	Cr$ 93,1	9,9
Total:	Cr$ 1.379,7	100%	Cr$ 941,5	100%

(1) Não considerados aumentos por correção monetária ou variação cambial.
(2) Especialmente despesas com introdução de novos equipamentos.
(3) Já deduzida do lucro.

7.2 Ressalta desse comparativo:
- que a geração de capital próprio, nas aplicações feitas durante o exercício, cresceu 39%, e passou a representar 72,7% dos recursos aplicados, contra 35,7% em 1974;
- que, consequentemente, decresceu a participação de recursos provenientes de financiamentos, em especialmente para amplitude da frota, tudo programa foi traçado em 1972 e concluído neste exercício — de cerca de 2/3 em 1974, para menos de 1/3 em 1975;
- que os recursos continuaram a ser canalizados, com acentuada proporcionalidade, para, com os financiamentos pela incorporação à frota de um DC-10 e 6 Boeing 737-200 "Super Advanced";
- que houve um aumento de 83% no imobilizado financeiro, pela aplicação, na Cia. Tropical de Hotéis da Amazônia do, aproximadamente, Cr$ 67 milhões.

7.3 O conteúdo de valores e de indicadores do balanço ora encerrado com o de exercício de 1974, evidenciam, por todos os aspectos, o melhor desempenho da economia da empresa em 1975.

	31.12.74	31.12.75	Variação
	Cr$	Cr$	
Lucro Líquido (após Imposto de Renda)	147.384	173.518	+18%
Patrimônio Líquido (Cr$ 1.000)	874.255	1.140.314	+30%
Recursos próprios sobre dos (lucro + depreciação)	45%	48%	+ 3%
Índice de liquidez corrente	1,4	1,4	—
Valor Patrimonial de Ação	2,81	3,66	+30%
Lucro/Patrimônio Líquido	0,47	0,56	+ 19%

7.4 Como se vê, a participação dos recursos auto-gerados nos investimentos totais realizados ampliou-se de 45% (até 1974) para 48% (até 1975). Esse índice contrasta, de forma muito favorável, com a situação de quase toda maioria nacional encontrado na indústria do transporte aéreo: 40%. Isto, pela permanente dessa indústria, que, para preservação de sua capacidade competitiva, investimentos maciços e contínuos, em ritmo acelerado, só viáveis através de financiamentos.

7.5 Neste cenário econômico-financeiro, é da maior expressão a receita das linhas internacionais da Varig, expressa em dólares, que se elevou de US$ 239 milhões em 1974 para US$ 299 milhões em 1975, um aumento de 25%. E o resultado da presença da bandeira brasileira na disputa dos mercados internacionais, cuja ausência significaria o desvio dessa valiosa receita para outros países, através de suas empresas aéreas.

7.6 Para que melhor se possa avaliar o impacto, sobre o transporte aéreo, dos aumentos de custo do combustível, desde a crise mundial de energia em fins de 1973, é oportuno assinalar que esse item, então representando apenas 15,4% do custo direto de vôo, passou, em 1975, a representar 45,8%.

8. RESULTADOS

8.1 Em nosso relatório de 1974, dissemos:

"7.1 A plenitude dos efeitos de nosso programa de expansão traçado em fins de 1972, envolvendo a aquisição de 10 Boeing 737-200 "Super Advanced" para as linhas internas, e 1 Douglas DC-10 para o setor internacional, ter-se-á sentir tão somente a partir do segundo semestre de 1975."

8.2 A curva dos resultados operacionais de 1975 (D.A.C.) veio comprovar essa expectativa. Embora o primeiro semestre seja normalmente de menor volume de tráfego, também se caracterizou, ab abrit, por um retraimento da economia nacional, com reflexo no transporte aéreo. Assim, enquanto o primeiro semestre do exercício findo o resultado operacional foi da ordem de Cr$ 35 milhões, com índice de rentabilidade de 2,4%, no segundo semestre se de Cr$ 202 milhões, elevando-se o respectivo índice para 10,3%.

8.3 A decomposição e comparação dos resultados operacionais, em vitma e 1975 (quadro abaixo), foram compiladas de acordo com as normas do Departamento de Aviação Civil (D.A.C.). Por essa razão, diferem um pouco do Lucro Operacional do Demonstrativo de Resultados.

RESULTADO DAS LINHAS	1974		1975	
Linhas	Cr$ milhões	% do total	Cr$ milhões	% do total
Domésticas	Cr$ 48	35%	Cr$ 134	57%
Índice de Rentabilidade	7,5%		13,5%	
Internacionais	Cr$ 87	65%	Cr$ 103	43%
Índice de Rentabilidade	5,4%		4,3%	
Total	Cr$ 135	100%	Cr$ 237	100%
Índice de Rentabilidade	6%		7%	

8.4 Como afirmamos no relatório de 1974: "a nossa rede comercial tende a crescer em importância para o resultado final das operações." Os resultados alcançados em 1975, no conjunto interno, vieram confirmar essa assertiva, e a propriedade das correções tarifárias aprovadas, em cobertura tão somente de fatores exógenos de agravamento de custos. No outro lado, continua a Varig a apresentar, nesse setor, o melhor índice de rentabilidade do conjunto das 4 empresas aéreas brasileiras.

8.5 Em contraposição, esse quadro comparativo espelha com clareza, particularmente tendo em vista o elevado índice de 67% de aproveitamento da Varig nas linhas internacionais, o alto preço que o transporte aéreo internacional cobra pela necessidade de ignorar a indispensável necessidade de transferir para a tarifa, a tempo e na justa medida, os aumentos de custos decorrentes de aumentos de custos, com que se defronta desde a crise mundial de energia. Cresce essa paradoxo, se considerarmos que a atual geração de aeronaves já via equipada com tecnologia comercial de recursos tecnológicos capazes de assegurar melhor rendimento econômico.

8.6 Apesar da melhoria de 6% em 1974 para 7% em 1975, a lucratividade das linhas está, pelas razões expostas no parágrafo anterior, bem aquém do índice-meta (de 12,5%) e daquele alcançado em 1973, de 13,7%.

8.7 O lucro líquido do exercício, da ordem de Cr$ 173,5 milhões, após provisão para o Imposto de Renda, foi superior em 18% ao de 1974. Contudo, cabe realçar o fato de o exercício de 1975 ter sido penalizado em cerca de Cr$ 86,5 milhões pela desvalorização do peso argentino a partir de março de 1975, que se refleta sobre a nossa receita, cuja transferência para o Brasil sofreu bloqueio por algumas meses. Esse bloqueio, ainda, atinge todos os transportadores.

8.8 Finalmente, prosseguimos e prosseguiremos na exercício de rosto programa administrativo, com as correções que a conjuntura for aconselhando, visando a:
- melhor atendimento do usuário;
- contenção de custos;
- aumento da produtividade;
- elevado índice de aproveitamento da capacidade de transporte;
- disciplina tarifária e de crédito;
- compatibilidade dos investimentos com a poupança.

Por outro lado, tendo sempre presente o fato de o transporte aéreo ser uma atividade que exige, permanentemente, investimentos vultosos e em alta velocidade,é esse programa, que repousa no binômio capital — trabalho, se pedra angular de nosso objetivo-base: obtenção de lucro suficiente para:
- remunerar satisfatoriamente o capital e o trabalho, e manter um ritmo de poupança indispensável à capacidade de investimento, que, por sua vez, possa assegurar a expansão do empreendimento em compasso auto-sustentável, através de reinvestimentos de lucro e captação de capital acionário.

8.9 Não nos falta compreensão pelos problemas e dificuldades a vencer no próximo exercício, que ainda, necessariamente, marcado pela influência de fatores relacionados com a situação do balanço-pagamento, que persistem os desafios da economia, ainda vulnerável aos efeitos da crise de energia. Contudo, se não fomos colhidos por maior surpresa do balanço-pagamento nas linhas internacionais, responsável por 70% de nossa receita operacional, nos próximos anos, por 1976, como uma fase de consolidação de novo patamar, na trajetória de nossa desenvolvimento econômico-financeiro.

8.10 Na forma do estatuto da sociedade, foi feita a seguinte aplicação do Resultado a Distribuir, somatório do Lucro Líquido do exercício de Cr$ 173.518.355,61 mais Saldo Anterior (Cr$ 176.717.332,28).

Reserva Legal (5%)	Cr$ 8.675.917,00
Reserva Estatutária (30%)	Cr$ 52.055.506,00
Saldo à disposição da A.G.O.	Cr$ 289.504.264,89
	Cr$ 350.235.687,89

8.11 Para finalizar, a expressão de nosso sincero reconhecimento ao Governo pela firmeza e objetividade de suas políticas econômicas e aos nossos acionistas pela confiança com que nos distinguem; e aos companheiros de trabalho — diretoria e funcionários — pela dedicada e incansável colaboração.

Porto Alegre, 15 de março de 1976.

Erik de Carvalho
Diretor-Presidente

Os Membros do Conselho Consultivo
Erik de Carvalho — Presidente
Harry Schutz — Vice-Presidente
Aguinaldo Aguiar Hélio Smidt
Alexandre R. Gale João A. Lorenz
Antonio J. Schlatter José Rocha
Eduardo C. Neves Lauro Zerwes
Emi S. Pelaquim Oswaldo Trigueiros Jr.
Gótz Herzfeldt

PARECER DA CONSULTORIA ECONÔMICA

Analisamos as demonstrações financeiras da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) em 31.12.1975 e delas declaramos as seguintes e principais apreciações:

I — Demonstrativo de Resultados de 1975

Os dados de 1974 demonstram uma participação de... 64,2% de custeios de receitas no total de receitas operacionais, contra 35,7% de fontes internas; os relativos ao último exercício revelam uma inversão do processo, caindo a margem dos primeiros para 27,3% enquanto que os recursos próprios passaram a representar 72,7%.

Como consequência, a capacidade de autofinanciamento no período global dos investimentos ascendeu de 45 para 48%, observando, paralelamente, apreciável acréscimo as cortas do "patrimônio líquido", abaixo relatados:

Evolução do Patrimônio Líquido Contábil

a) valor do patrimônio em 31.12.74	Cr$ 1.000 ... 874.255
b) Em 1975 se tornou:	
— P.C.L. líquido	8.676
— F.R. estatutária	52.055
— C.M. ativo monetizado	120.199
— Reserva de participações	1.000
— Reserva de capital	11.111
— Menos dividendos em 1975	(28.862)
c) valor do patrimônio em 31.12.75	1.140.314
d) taxa de crescimento 74/75	30,4%

II — Situação Financeira

C. a seguir, analisada sob três aspectos:

a) liquidez a curto prazo (6 meses)

	Cr$ 1.000
— Ativo disponível mais Realizável a curto prazo	974.357
— Exigível a curto prazo	1.000.000
— Capital Circulante	249.294
— ÍNDICE	1,4

Repetiu-se o índice apurado no balanço anterior.

b) liquidez dinâmica

	Cr$ 1.000
— Disponível	96.775
— Contas a receber	412.625
— Receitas do período (1)	2.038.900
Menos:	
Exigível a curto prazo	798.080
— Despesas do período (2)	2.512.200
SUPERÁVIT FINANCEIRO	249.020

(1) Base: 2º semestre de 1975
(2) Base: 2º semestre de 1975 exclusive depreciações

c) liquidez global

Tratando-se de empresa de prestação de serviços, não faz sentido o levantamento do ativo e do passivo fixo, que constituem de fazendas, tendo em vista que a função é a de transporte, função de "aquisição de pagamento" medida pela receita de vendas, e não das "existências" do Ativo. Esse capacidade alcançou, nos dois últimos exercícios, os seguintes níveis:

1974	1975	VAR.
Cr$ 1.000	Cr$ 1.000	%
— Receita operacional	3.741.474	5.750.375
— Despesas e provisões	3.572.425	5.491.175
Geração de Caixa	169.049	259.200

Simplesmente mantendo, nos anos seguintes, o nível alcançado em 1975 (Cr$ 259.200), a VARIG conseguiu financiar de forma a totalidade de financiamento de "longo prazo" (Cr$ 256,6 milhões) e 1/3 do financiamento de "curto prazo" (Cr$ 93,1 milhões) e ainda pagar os dividendos vigentes. Convém referir que, em 1974, esse conteúdo foi coberto, em cerca de 2 anos e 3 meses.

III — Rentabilidade

O quadro seguinte resume as principais variações nos itens de receitas e despesas, de 1974 e 1975:

RECEITAS	1.000.000	VARIAÇÕES
EXPORTAÇÃO	Em Cr$	%
1. Renda operacional	2.407,7	3.563,0	1.160,3	48,3
2. Receitas acessórias — clonais	2.135,0	3.162,0	1.032,0	48,5
3. Lucro Bruto	1.772,4	2.642,0	869,6	49,0
4. Deep. Adm. e Financ.	1.035,0	1.605,0	570,0	55,0
5. Lucro Líquido	147,4	192,5	45,1	30,6
6. Lucro operacional	169,0	259,2	90,2	53,3
7. Rendas não tipicas	37,0	88,8	48,8	131,9
8. Despesas não tipicas	49,0	110,7	61,7	125,9
9. Lucro líquido (ARN)	169,9	259,2	89,3	52,6
10. Lucro líquido	147,4	192,5	45,1	30,6
11. Lucro líquido corr.	147,4	173,5	26,2	17,8

Demonstram as variações acima registradas que:

a) receitas e despesas de operação evoluiram a taxas praticamente iguais, anulando a despesa deflagrada que se registrara em 1974, no expressivo crescimento da receita, pesou o aumento efetivo do transporte realizado, tendo em vista a capacidade ociosa em proporção compatível com o desenvolvimento monetário;

b) evolução a uma taxa superior à de crescimento das receitas, das despesas financeiras, que, em 1974, se ressentiram do principal fator de elevação do custo operacional, o aumento do preço do combustível;

c) a taxa ainda mais superior à de crescimento das receitas, do lucro operacional, que, em 1974, se ressentiu do principal fator de elevação do custo operacional, o aumento do preço do combustível;

d) o "rendas não operacionais", especialmente o produto da venda de sucatas e bagagens perdidas, que, nos anos anteriores, vinham sendo pouco creditados, conseguiram neutralizar quase o aumento das despesas não operacionais, que se ressaltam predominarem as perdas de câmbio no área de operação e as despesas de "Manutenção e Reparo" de aeronaves e equipamentos de Operações — Portaria ... 557/74 - MF (Cr$ 212,2 milhões);

e) o Art. 225 do novo Regulamento do Imposto de Renda definiu a tentação sobre os lucros originários de receitas não operacionais, circunstância que justifica a "contribuição impôsto de renda" menor em 1975, mesmo em face de maior lucro operacional;

f) operações especiais de correção monetária do Ativo Fixo tiveram reflexos cambiais de receitas e despesas, no montante de Cr$ 263,4 milhões, que, então absorvidos pelo lucro operacional, geraram, em 1975, um lucro líquido de 30,04%, impondo esta em Cr$ 44,8 milhões, sem uma reforma na Reserva de Correção Monetária de ordem de Cr$ 41 milhões.

IV — Análise de ações

a) lucro por ação em 1975 ... Cr$ 0,56
b) valor patrimonial em 31.12.75 ... Cr$ 3,66
c) valor nominal das ações ... Cr$ 1,00
d) Durante o exercício findo, a VARIG distribuiu um dividendo em dinheiro de 10% e outro por meio de ações, ao valor nominal, totalizando, de reservas, que já alcançam 29%.

Mesmo que dados exclusivos se não concluíssem no "acesso" ao mercado de capitais, a VARIG, nos anos seguintes, ainda, se ressentiria de seus investimentos, que, em 1975, ainda, em decorrência da correção monetária a contabilizar em 1976 (Cr$ 47,6 milhões), comércio, portanto, leve, ser a Assembléia Geral Extraordinária proposta sobre sua destinação. Embora a Reserva de Correção Monetária do Ativo Fixo constitua-se em reserva de capital, não se pode esquecer que, nos anos seguintes, a VARIG fará registrando elevado volume de negociações em Bolsa — Informação do Diretor Técnico da Bolsa de Valores de São Paulo indica que a quantidade media diária alcançou 109.895 ações, no período de janeiro a 15 de fevereiro de 1976 — ou seja, ... fevereiro/76.

João Paulo, 15 de março de 1976

NOVO NORTE — Orientação Econômica e Projetos Ltda.
Lélio Lazzeri
CRE 024 — Dr. Regino

VARIG

"VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)

Sociedade Anônima de Capital Aberto
Registro nº GEMEC/RCA-200-75/113
C.G.C. nº 92.772.821/0001-64

BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1975

ATIVO

Disponível			
Bens Numerários		35.205.522,26	
Depósitos Bancários à Vista		60.569.928,74	95.775.451,00
REALIZÁVEL A CURTO PRAZO (180 DIAS)			
Estoques:			
Materiais Diversos	272.245.494,35		
Ordens de Trabalho em Andamento	12.820.408,55		
Importação em Andamento	90.310.492,28		
Outros	28.885,21	375.405.210,39	
Contas a Receber:			
de Clientes	344.747.911,79		
(–) Previsão p/Devedores Duvidosos	10.342.437,35		
	334.405.474,44		
de Órgãos do Governo	40.391.728,25		
de Governos Estrangeiros	8.237.267,67		
de Congêneres	41.324.111,07		
de Agentes e Outros	27.267.591,36	451.626.272,79	
Valores a Bens:			
Títulos e Valores Mobiliários	2.918.211,54		
Depósitos e Fundos Especiais	48.644.024,58	51.562.236,22	878.591.719,40
	ATIVO CIRCULANTE		974.367.170,40
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO			
Contas a Receber de Clientes	38.037.055,01		
(–) Previsão p/Devedores Duvidosos	1.141.111,65	36.895.943,36	
Empréstimos Compulsórios		617.429,41	
Outros Créditos		7.430.110,05	44.943.482,82
IMOBILIZADO			
Imobilizações Técnicas: (1)			
Valor Histórico	2.856.482.819,23		
(+) Correção Monetária	1.211.878.596,20		
(=) Valor Corrigido	4.068.361.415,43		
(–) Depreciações Acumuladas	1.555.967.750,42	2.512.403.665,01	
Aquisição Ativo Fixo em Andamento		92.411.558,45	
Variações Cambiais e Corr. Monet. (2)		393.399.705,36	
Imobilizações Financeiras:			
Participação em Empr. Subsidiárias (3)	87.775.813,38		
Participação em Outras Empresas	8.502.282,05		
Aplicações por Incentivos Fiscais (4)	35.163.398,78		
Bens Incorpóreos	3.451.881,46	134.893.375,65	3.133.108.304,47
	ATIVO REAL		4.152.418.957,69
RESULTADO PENDENTE			
Despesas Diferidas: (5)			
Seguros A Vencer, Comissões e Outras	31.518.610,23		
Valores Amortizáveis	95.160.878,56	126.679.488,79	
Depósitos p/Proc. Adm. e Ações Legais		2.349.907,60	
Outros Valores Pendentes		8.052.607,80	137.082.004,19
Reajuste Depreciações – Port. 52/74-MF (6)			84.866.605,16
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Ações Caucionadas		50,00	
Fianças – BNDE		1.285.495.984,78	
Fianças – Outras		329.535.648,97	
Valores Segurados		3.305.461.606,87	
FGTS – Não Optantes		38.653.811,31	
Outras Contas		406.662.208,71	
		5.362.809.310,64	
		Cr$	4.374.367.567,04

PASSIVO

EXIGÍVEL A CURTO PRAZO (180 DIAS)			
Fornecedores		199.334.857,88	
Financiamentos (7)		271.407.726,91	
Provisão para Imposto de Renda		11.538.806,00	
Outras Exigibilidades:			
Obrigações a Pagar	18.365.040,34		
Arrecadação p/Conta de Terceiros	37.892.802,13		
Contribuições Compulsórias	24.247.394,47		
Dividendos – Exercícios Anteriores	4.657.142,69		
Taxas Aeroportuárias	9.377.907,64		
Ordenados e Salários	31.249.148,05		
Seguros	12.618.696,11		
Juros em Curso – Previsão	18.661.352,37		
Empresas Subsidiárias	50.171.928,84		
Congêneres	13.447.664,26		
Credores Diversos	22.914.855,73	243.603.932,63	726.083.323,42
EXIGÍVEL A LONGO PRAZO			
Financiamentos		2.234.362.107,06	
Obrigações a Pagar		444.073,76	
Provisão para Imposto de Renda		7.437.024,00	2.242.243.204,82
NÃO EXIGÍVEL			
Capital Social (8)	310.800.000,00		
Capital Excedente – Ágio s/Ações	19.448.725,50	330.248.725,50	
Reservas:			
Legal	33.500.166,73		
Estatutária	198.329.096,79		
Corr. Monetária Ativo Imobilizado	279.913.117,33		
de Participações – Ações Bonificadas	4.507.397,32		
Corr. Monet. s/Títulos ou Depósitos	1.447.871,77		
Manutenção Capital Giro Próprio	2.859.148,66		
Outras	4.227,46	520.561.026,06	
Previsões:			
para Legislação Social	19.554.169,53		
para Revisão Equipamento de Vôo	36.731.237,57	56.285.407,10	
Lucros Suspensos:			
Saldo à Disposição da Assembléia		269.504.264,89	1.196.599.423,55
RESULTADO PENDENTE			
Receitas Diferidas:			
Transportes a Executar		203.720.669,97	
Diversas		5.720.945,28	209.441.615,25
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Caução da Diretoria		50,00	
Fiadores – BNDE		1.285.495.984,78	
Fiadores – Outros		329.535.648,97	
Seguros em Vigor		3.305.461.606,87	
FGTS – Não Optantes		38.653.811,31	
Outras Contas		406.662.208,71	
		5.362.809.310,64	
		Cr$	4.374.367.567,04

DEMONSTRATIVO DE RESULTADOS

Renda Oper. Bruta-Prestação de Serviços			
Receitas de Vôo		3.415.644.743,00	
Outras Receitas Operacionais		147.324.921,52	3.562.969.664,52
Custo dos Serviços Prestados			
Custo de Vôo		3.043.471.671,19	
Outras Despesas Operacionais		118.468.434,65	(3.161.940.105,84)
LUCRO BRUTO			401.029.558,68
Previsão para Devedores Duvidosos		11.483.549,00	
(–) Reversão Saldo Anterior		7.142.763,84	(4.340.785,16)
Gastos Gerais:			
Honorários da Diretoria		2.570.061,00	
Despesas Administrativas		132.179.305,43	
Despesas Financeiras		31.899.762,62	(166.649.129,05)
Diversos Rejustes:			
Depreciação Total	361.422.023,37		
(–) Apropriada Custo Serviços/Outros	380.617.939,94	(804.083,43)	
Rejustamento de Estoques à Previsões		8.391.697,19	
Amortização Insuf. Depreciações (6)		(21.216.651,29)	(13.629.037,53)
LUCRO OPERACIONAL			216.410,806,94
Rendas Não Operacionais			
Financeiras		40.146.978,11	
de Participação		1.602.395,85	
Eventuais		45.045.327,56	86.794.701,52
Despesas Não Operacionais			(110.732.359,85)
LUCRO LÍQUIDO ANTES DO IMPOSTO DE RENDA			192.472.948,61
Provisão para Imposto de Renda (9)		18.973.830,00	
(–) Reversão Saldo Anterior		19.237,00	(18.954.593,00)
LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO			173.518.355,61
Saldo Anterior			176.717.332,28
RESULTADO A DISTRIBUIR		Cr$	350.235.687,89
Reserva Legal (5%)			8.675.917,00
Reserva Estatutária (30%)			52.055.506,00
Saldo à Disposição da Assembléia			289.504.264,89
		Cr$	350.235.687,89

Erik de Carvalho
Presidente
CPF 008218887

Lauro Zerwes
Contador - C.R.C.RS 251
CPF 005502218

CERTIFICADO DE AUDITORIA

Ilmos. Srs. Diretores da
"VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)

Examinamos o Balanço Geral da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense), levantado em 31 de Dezembro de 1975, e o respectivo demonstrativo de resultados do exercício social findo na citada data. O exame obedeceu às normas usuais de auditoria e exigências do Banco Central do Brasil incluindo, consequentemente, as provas nos registros contábeis e outros procedimentos de comprovação que julgamos necessários nas circunstâncias.

Em nossa opinião, o Balanço Geral e o demonstrativo de resultados acima referidos, refletem adequadamente a situação patrimonial e a posição financeira da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) em 31 de Dezembro de 1975, e o resultado de suas operações correspondentes ao exercício findo naquela data, de acordo com os princípios de contabilidade geralmente aceitos, aplicados com uniformidade em relação ao exercício anterior.

São Paulo, 10 de março de 1976.

Sócio Responsável:
Horst Gunter Axthelm
CPF 001428838
Contador CRC-RS-59-"S"-SP AI-PF 27
GEMEC-RAI 72/012-1-PJ

GRAHLERT & AXTHELM – CRC-RS-4 "S"-SP AI-PJ 10
CGC 61855602/0001-02
GEMEC-RAI – 72/012-PJ

Horst Gunter Axthelm
Contador CRC-SP - 35363

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os membros do Conselho Fiscal de "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense), abaixo assinados, reunidos nesta data na sede social, às 14 horas, examinaram minuciosamente o Relatório da Diretoria, datado de 15 de março de 1976, o Balanço Geral da Sociedade e o Demonstrativo de Resultados (conta de Lucros e Perdas) relativos ao exercício encerrado a 31 de dezembro de 1975. Concluiram que essas peças refletem, com propriedade e clareza, a situação patrimonial e econômico-financeira da sociedade na data referida, pelo que recomendam sua aprovação pela Assembléia Ordinária dos acionistas.

O lucro líquido obtido no exercício de 1975, no valor de Cr$ 173.518.355,61 – já deduzida "provisão para imposto de renda" – bem demonstra a eficiência da administração da sociedade, principalmente se considerada a difícil conjuntura econômica, sobremaneira agravada no setor aviátorio em função de crise do petróleo.

Adicionando-se aquele resultado aos lucros acumulados de exercícios anteriores, obtém-se Cr$ 289.504.264,89, que a Assembléia Ordinária caberá dar destino.

Porto Alegre, 16 de março de 1976

Carlos Maia Bins

Adroaldo Mesquita da Costa

Fernando M. M. Osório

NOTAS EXPLICATIVAS

Nota 1 – Imobil. Técnicas

	Vlr. Histórico	Corr. Monetária	Depreciação	Total
Equipto. de Vôo	2.582.706.762,94	1.013.625.024,63	1.363.910.712,67	2.232.421.074,90
Imóveis	81.554.375,22	88.954.728,10	53.114.426,37	117.394.676,95
Eq. Terrestre	185.719.866,97	108.459.896,59	135.457.706,11	158.722.056,45
Aviões Treinam.	6.501.814,10	838.946,88	3.474.905,27	3.865.854,71
TOTAIS Cr$	2.856.482.819,23	1.211.878.596,20	1.555.957.750,42	2.512.403.665,01

Nota 2 – Variações Cambiais e Corr. Monetária: As variações cambiais e de correção monetária, decorrentes da atualização dos financiamentos obtidos para ativo fixo, serão compensadas na próxima correção monetária das imobilizações técnicas, considerando o disposto na Port. 544 de 15/10/74 e Par. Norm. CST-53 de 30/4/75, uma vez que este procedimento não produz qualquer efeito sobre o resultado do exercício.

Nota 3 – Participação em Empresas Subsidiárias: Participação acionária e administrativa nos seguintes empreendimentos (com recursos próprios):

		Valor do investimento	% no capital volante (aprox.)
Cia. Tropical de Hotéis – São Paulo	NO	2.999.718,00	50%
Cia. Tropical de Hotéis da Amazônia	NO	80.740.049,00	90%
(+) Cia. Tropical de Hotéis do Nordeste	ON	540.000,00	60%
	PN	60.000,00	–
(+) Cia Tropical de Hotéis – Centro Sul	ON	600.000,00	60%
Cia. Tropical – Hotel da Bahia	ON	997.000,00	99%
Soc. Brasileira de Turismo – ROTATUR Ltda.		49.700,00	99%
Realtur Norte S.A. (em liquidação)		17.875,00	–
		86.004.443,00	
Dif. preço compra/Vl. nominal (CTH Amaz. – CTH Nord. – CTH Bahia)		1.771.370,38	
	Cr$	87.775.813,38	

(+) Em realidade, a nossa participação nos CTH–Nordeste e CTH – Centro Sul, é de cerca de 80% visto que a Cia. Tropical de Hotéis – São Paulo, detém a quase totalidade do restante do capital volante destas mesmas companhias. A Cia. Tropical – Hotel Tambaú é maritida sob controle acionario da Cia. Tropical de Hotéis do Nordeste.

Nota 4 – Aplicações por Incentivos Fiscais

4.1 – Conversões em ações:	
Cia. Tropical de Hotéis da Amazônia	1.036.443,00
Cia. Tropical – Hotel Tambaú	5.546.500,00
Embraer – Emp. Brasileira de Aeronáutica	1.010.619,25
Cr$	7.593.562,25
4.2 – Depósitos FINAM/FINOR e EMBRAER, aguardando a conversão em ações	27.569.836,51
Cr$	35.163.398,76

Nota 5 – Despesas Diferidas
Seguros a Vencer – Cr$ 21.901.900,46 – Despesa apropriável no período de janeiro a abril/76.
Comissões a Outros – Cr$ 9.616.709,77 – Correspondentes a comissões sobre transportes ainda não executados e outros pagamentos antecipados.
Valores amortizáveis – Cr$ 95.160.878,56 – Despesas para o próximo período de jan. a dez/76, montam a Cr$ 28.613.869,50. O remanescente + Cr$ 66.547.009,06 – será apropriado nos exercícios subsequentes, destacando-se o montante de Cr$ 62.205.395,73, relativo aos gastos com a introdução de equipamentos novos (DC-10 – B 737 – B 727 e outros), amortizáveis no mesmo prazo da depreciação, a partir da data de entrada das aeronaves em operação, segundo critério regulamentado pelo D.A.C.

Nota 6 – Reajuste Depreciações: As depreciações diferidas (DL-1302 e Port.52/74) serão amortizadas, a partir deste exercício, à razão de 20% ao ano.
A parcela apropriada no resultado deste ano, é de Cr$ 21.216.651,29.

Nota 7 – Financiamentos: Os financiamentos em moeda estrangeira, foram atualizados em função das taxas de câmbio oficiais, para 31 de dezembro de 1975.

Financiamentos de:	Curto Prazo	Longo Prazo	Total	Venc.
Capital Giro – Brasil	153.222,00		153.222,00	
– Exterior	31.473.357,60	218.587.000,00	250.060.357,60	1986
Ativo Fixo – Aviões, peças e equipamentos	103.991.232,99	597.563.657,92	701.554.890,91 (*)	1981
Aviões novos - DC-10/30 e B. 737 Adv.	132.001.459,47	1.402.619.984,89	1.534.621.444,36	1985
Imóveis e outros	3.788.454,85	15.591.464,25	19.379.919,10	1978
Cr$	271.407.726,91	2.234.362.107,06	2.505.769.833,97	

(*) Incluidos juros pré-calculados

Nota 8 – Capital Social: É constituído de 310.800.000 ações de Cr$ 1,00 cada, a saber:

	Ordinárias	Preferenciais
Ao Portador – não identificados	–	40.129.524
identificados	–	48.181.837
Nominativas – no Brasil	177.701.717	44.337.274
no Exterior	412.962	36.886
	178.114.679	132.685.321

As ações nominativas existentes no exterior pertencem a funcionários da Empresa, residentes em outros países.

Nota 9 – Imposto de Renda: Provisão calculada de acordo com o artigo 205 do Novo Regulamento do Imposto de Renda (Decreto nº 76186/75 de 2/9/75).

VARIG

"VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)

Sociedade Anônima de Capital Aberto
Registro nº GEMEC/RCA-200-75/113
C.G.C. nº 92.772.821/0001-64

50º RELATÓRIO ANUAL DA DIRETORIA

Prezados Senhores Acionistas: Temos o prazer de submeter-lhes o Relatório de Diretoria, o Balanço e o Demonstrativo de Resultados referentes ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 1976.

1. INTRODUÇÃO

1.1 Serão as nossas primeiras palavras aquelas com as quais encerramos o nosso relatório referente ao exercício de 1975: "Não nos falta compreensão pelos problemas e dificuldades a vencer no próximo exercício, que será, necessariamente, marcado pela influência de fatores relacionados com a situação do balanço de pagamentos, já que persistem os desafios da economia, ainda vulnerável aos efeitos da crise de energia. Contudo, se não formos colhidos por medidas de profunda repercussão em nossas linhas internacionais, responsáveis por 70% de nossa receita operacional, olhamos confiantes para 1976, como uma fase de consolidação de novo patamar na trajetória de nosso desenvolvimento sócio-econômico".

1.2 Distante não estava essa nossa preocupação do que viria a ocorrer a partir de junho de 1976, quando foi baixado o Decreto-Lei Nº 1470, que estabeleceu restrições a viagens para o Exterior, com elevados propósitos que reconhecemos, em face da difícil conjuntura cambial, e com os quais devemos todos colaborar. Essas restrições marcam um novo divisor no desempenho da aviação comercial brasileira no campo internacional. Assim, para evitar distorções, a análise conjuntural da indústria do transporte aéreo brasileiro há que distinguir as duas áreas: doméstica e internacional.

1.3 As linhas domésticas, graças, primordialmente, ao acerto da política aeronáutica brasileira, de realidade tarifária e controle de oferta de capacidade, acentuaram, em 1976, o processo de recuperação de sua rentabilidade, duramente atingida a partir de 1974 pela violenta elevação do preço do petróleo. A rentabilidade, que em 1974 baixou para 3.9%, passou para 4.8% em 1975, e alcançou 7% em 1976.

Na avaliação desse resultado, merece ser realçado o alcance do processo de integração Varig — Cruzeiro, na forma estabelecida pela Portaria Ministerial Nº 88 GM-5, regulamentada pela Portaria Nº 27, do D.A.C., atos esses que regulam a participação das diversas empresas na oferta doméstica instalada. Em consequência, a oferta conjunta das duas companhias, que em junho de 1975 — quando da aquisição da Cruzeiro pela Fundação Ruben Berta — era de 53,4%, ao término de 1976 situava-se em 48,3%, apesar de a citada regulamentação permitir uma participação de 50%.

1.4 No setor internacional, o horizonte não é tão claro para as linhas aéreas brasileiras de longo curso, toldado que está pelas restrições já assinaladas, e pela defasagem nas correções tarifárias reguladas pela IATA (International Air Transport Association), necessárias para compensar os aumentos de custo decorrentes de fatores exógenos, particularmente do combustível. Ao agravamento desse quadro não está alheia a indisciplina tarifária. A resultante é uma queda da rentabilidade de 11,7% em 1973, para 5,2% em 1974, 4,2% em 1975 e 3,0% em 1976.

2. FROTA

2.1 Ao encerrar-se o exercício, a nossa frota era constituída de 50 unidades, das quais 39 jatos e 11 turbo-hélices (Electra II), estas últimas utilizadas exclusivamente na Ponte Aérea Rio-São Paulo, pelas quatro empresas que nela operam. Houve acréscimo de 1 Electra II, devendo, no primeiro trimestre de 1977, ser recebida mais uma dessas aeronaves.

2.2 Foi concluída a venda das seis (6) aeronaves Avro 748 à companhia Bouraq Indonesia Airlines, com sede em Jacarta.

2.3 O quadro a seguir indica a atual composição da frota e a utilização média diária dos diversos tipos de aeronaves, sendo que a dos jatos situou-se em 8,44 horas, em comparação com 8,13 horas em 1975. Em seu conjunto, responderam os jatos, no exercício findo, por 98% de nossa receita de tráfego.

2.4 Não antecipamos a necessidade de ampliação da frota básica (jatos) em 1977, mas acreditamos que isso venha a ocorrer em 1978.

JATOS	UNIDADES	UTILIZAÇÃO AVIÃO/DIA HORAS
DOUGLAS DC-10-30	4	8,46
DOUGLAS DC-8-30	(a)	(a)
BOEING 707-420/320C	16	10,61
BOEING 727-100	9	7,35
BOEING 737-200 "Super Advanced"	10	5,90
Sub-total	39	8,44
TURBO-HÉLICES		
ELECTRA II	11	4,85
Sub-total	11	4,85
TOTAL	50	8,02

(a) desativado em novembro de 1974

3. ESTATÍSTICAS DE TRÁFEGO

3.1 Seguindo a tradição, apresentamos o quadro estatístico do último quinquênio e, como referência histórica, o ano de 1927, data de fundação da empresa.

DETALHES	1927	1972	1973	1974	1975	1976
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

3.2 Na comparação com o exercício anterior, merece ser realçado:

Índice de aproveitamento: baixou de 64% para 63% (passageiro-quilômetro), em decorrência da queda de 67% para 63% nas linhas internacionais, causada pelas restrições impostas ao turismo para o Exterior. Contudo, quando aferido por tonelagem-quilômetro transportada, elevou-se de 60% para 62%. Situam-se esses índices entre os mais elevados do mundo.

Passageiro-quilômetro: o crescimento de apenas 2,4% reflete, igualmente, a retração do tráfego internacional, já que o doméstico cresceu 15,2%.

Tonelada-quilômetro: foi desacelerado o ritmo de expansão no transporte de carga, sobretudo no setor internacional, como reflexo das restrições impostas à importação e do menor crescimento da exportação por via aérea. Daí, ter sido de apenas 7,6% o aumento ocorrido em 1976.

3.3 Cresce de expressão, no cenário mundial do transporte aéreo, o desempenho da Varig, conforme últimas estatísticas divulgadas pela IATA (International Air Transport Association), abrangendo 109 companhias associadas:

	1974	1975
Extensão de linhas	11º	14º
Horas voadas	18º	17º
Ton-Kms	21º	20º
Pass-Kms	24º	22º

3.4 Essa presença da bandeira brasileira no mercado internacional do transporte aéreo é instrumento do maior alcance para a poupança de divisas, que, de outra forma, seriam carreadas por transportadores de outras bandeiras. Crescente tem sido a nossa penetração nos principais mercados, como o norte-americano e o europeu. No primeiro, foi a nossa participação de 56%, em competição com 4 outras empresas. No segundo, de 40% em disputa com 11 concorrentes estrangeiros.

A poupança de divisas se traduz na receita de nossas linhas internacionais, expressa em dólares, de US$ 299 milhões em 1975 para US$ 323 milhões em 1976. Um aumento de 8%.

4. PESSOAL

4.1 Ao encerrar-se o exercício, o nosso quadro de funcionários compunha-se de 15.025 colaboradores, assim distribuídos:

Classificação	Em 31.12.76	%
Pilotos e mecânicos de vôo	959	6%
Comissários/as	1.223	8%
Pessoal de terra	12.843	86%
	15.025	100%

Houve um acréscimo de 404 funcionários em relação a 31.12.75, correspondente a 2,8%. Em contraposição, a produtividade "per capita" elevou-se, em igual período, de 9%, em termos de tonelada-quilômetro transportada.

4.2 Voltada sempre para o aumento de produtividade, sintoniza a empresa esse seu esforço com a melhoria de ganho de seu pessoal, o aprimoramento de sua capacidade de trabalho e uma crescente assistência social, sempre na medida compatível com a necessidade de remunerar o capital, a fim de que o empreendimento em benefício recíproco — capital e trabalho — se fortaleça e progrida.

Nesse contexto, pôde elevar o salário médio de Cr$ 4.458,00 em 1975 para Cr$ 6.657,00 em dezembro de 1976, um acréscimo superior a 49%. Quanto ao menor salário da Varig, na Zona "D", era em 31.12.76 de Cr$ 1.390,00. Portanto, 81% acima do respectivo salário mínimo (Cr$ 768,00). No campo da assistência social, prestada através da Fundação Ruben Berta, merecem destaque: Serviço Médico, Cr$ 9,1 milhões, Auxílio Alimentação, Cr$ 6,8 milhões, Auxílios Diversos, Cr$ 4,7 milhões. Um total de, aproximadamente, Cr$ 20,6 milhões, superior em 40% ao exercício de 1975.

Por outro lado, para que seja preservada a indispensável capacidade de remuneração do capital, é política tradicional da companhia manter os gastos com pessoal, isto é, folha de pagamento mais encargos sociais, numa faixa de até 30% (trinta por cento) da receita de tráfego.

4.3 Para o contínuo aprimoramento do nível técnico de nosso pessoal, não temos igualmente poupado esforços. Somente na construção, ainda em curso, de prédios para os simuladores de vôo e outros procedimentos correlatos (C.P.T.) se está programado um investimento de cerca de Cr$ 23 milhões, dos quais já foram aplicados aproximadamente Cr$ 17 milhões até 1976. Além desses investimentos, há aqueles referentes aos simuladores e equipamentos correlatos, todos adquiridos no exterior, sob financiamento, dos quais falta receber [illegible] de Boeing 707.

	Cr$ milhões
DC-10-30	[illegible]
Boeing 707	29,1
Boeing 727-100	[illegible]
Boeing 737-200	[illegible]
	Cr$ 78,8

Portanto, na primeira fase do futuro Centro de Treinamento, em terreno de propriedade da empresa, contíguo ao Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, o investimento total será de, aproximadamente, Cr$ 102 milhões. O Centro de Simuladores de Vôo estará, no próximo ano, dotado de 4 unidades: DC-10, Boeing 707, Boeing 727 e Boeing 737. Em São Paulo permanecerá o do equipamento Electra II.

5. CAPITAL SOCIAL

5.1 Em 24.06.76, por ocasião do lançamento do PROCAP (Programa Especial de Apoio à Capitalização da Empresa Privada Nacional), o Excelentíssimo Senhor Ministro Chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República declarou, em discurso:

"Se realmente queremos fazer algo importante no momento para consolidar no Brasil uma economia de mercado, é fundamental capitalizar a empresa privada nacional."

5.2 Nessa linha de pensamento e ação, submeteu a Diretoria da companhia aos senhores acionistas, em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 28.12.76, uma proposta de aumento do capital social, de Cr$ 435.120.000 para Cr$ 630.924.000, correspondente a 45%, em que se afirmava:

"Aproximando-nos do término de mais um exercício social, podemos antecipar bons resultados operacionais, a despeito da elevação generalizada dos custos, especialmente do combustível.

Devemos, entretanto, prosseguir na orientação, há muito adotada, de fortalecer o "capital próprio" aplicado no empreendimento e as disponibilidades monetárias da companhia, a fim de manter em nível adequado o grau de endividamento da empresa, além de proporcionar maiores recursos para a satisfação dos investimentos em andamento, dentre os quais pomos em relevo as obras de infra-estrutura técnico-operacional no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro."

5.3 Graças à possibilidade de utilização dos recursos do PROCAP, poderá a Fundação Ruben Berta preservar a sua posição de acionista majoritária da companhia, e paralelamente poderão os demais acionistas beneficiar-se do mesmo tipo de financiamento para o exercício do direito de preferência. Outrossim, por ser a Varig sociedade de capital aberto, os subscritores das novas ações poderão reduzir de 25% do montante da aplicação o imposto de renda, observadas as normas legais aplicáveis. A concretização do projetado aumento de capital social será, portanto, mais um testemunho do grande alcance do PROCAP, e também do importante papel desempenhado para a capitalização da empresa privada pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE), em ação conjugada com os Bancos de Investimentos.

5.4 Assim, desejamos deixar aqui registrado o nosso reconhecimento ao apoio do Governo Federal para a viabilização do fortalecimento da estrutura financeira da Varig, através do aumento de seu capital social, seja pelo financiamento concedido pelo BNDE, seja pelos estudos para aquele fim conduzidos pela Investimentos Brasileiros, S.A. (IBRASA).

A participação do Consórcio de Bancos de Investimentos (Unibanco-Nacional-Itaú), liderados pelo primeiro, tanto em contrato de "underwriting" como de financiamento com recursos do PROCAP, merece igualmente especial destaque.

5.5 A par de uma distribuição de dividendos de 10%, concedeu a Companhia, em 1976, bonificação em ações de 40% sobre o capital, por incorporação de reservas.

5.6 Em 31.12.76, o capital social era de 435.120.000 ações, de Cr$ 1,00 cada, assim distribuído:

	Acionistas	Ações	%
Preferenciais Não identificados	—	66.915.058	—
Preferenciais Identificados	13.492	118.844.391	—
	13.492	185.759.449	43%
Ordinárias	1.042	249.360.551	57%
	14.534	435.120.000	100%

6. REDE DE HOTÉIS

6.1 No campo das atividades hoteleiras, desenvolvidas através de nossas subsidiárias Companhias "Tropical", cabe realçar a inauguração do Tropical Hotel Manaus pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República, a 26 de março de 1976, data em que foi antes por Sua Excelência também inaugurado o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, naquela Capital. Na oportunidade, foi por Sua Excelência descerrada a seguinte placa:

TROPICAL HOTEL MANAUS
Inaugurado no dia 26 de março de 1976, pelo
Excelentíssimo Senhor Presidente da República
ERNESTO GEISEL
contribuição ao desenvolvimento da Amazônia,
demonstração de confiança no grandioso
futuro do Brasil

6.2 Em julho de 1976 foi adquirido o controle acionário da Cia. Tropical de Hotéis, que explora, sob arrendamento, os seguintes hotéis: Cataratas, em Foz do Iguaçu, Reis Magos, em Natal, e Abolição, em Mossoró.

6.3 Os elevados custos financeiros — a partir da violenta mutação do quadro econômico-financeiro internacional em fins de 1973 — dos investimentos nessa área de atividade, e o descompasso no recebimento dos incentivos fiscais aprovados para a Cia. Tropical de Hotéis da Amazônia, desaconselham novas iniciativas. Assim, embora reconhecendo a necessidade de reforma do tradicional Hotel da Bahia, não foi ainda possível realizá-la.

7. PANORAMA ECONÔMICO-FINANCEIRO

7.1 O quadro abaixo, de origem e aplicação de recursos, espelha a situação financeira em 1976, comparativamente com a do exercício anterior.

RECURSOS

ORIGENS (Cr$ milhões)	1975 Cr$	%	1976 Cr$	%
A. Próprios				
A. Lucro líquido exercício	192,5	20,4	362,5	36,5
Depreciações e provisões	425,6	45,2	606,7	61,1
Aumento de receitas diferidas	66,8	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sub-total	684,9	[illegible]	992,7	100
B. De Terceiros				
Aumento dos financiamentos para ativo fixo	256,6	27,3	—	—
Total	941,5	100	992,7	100
APLICAÇÕES (Cr$ milhões)				
Aquisição de imobilizado técnico (1)	709,0	75,3	352,6	35,5
Aquisição de imobilizado financeiro	70,6	7,5	65,2	6,6
Dividendos distribuídos	28,8	3,1	31,0	3,1
Aumento de valores pendentes	21,0	2,2	21,0	2,1
Provisão para Imposto de Renda	19,0	2,0	35,9	3,6
Amortização de financiamentos do Ativo Fixo (2)	—	—	425,3	42,8
Reforço do capital de giro próprio	93,1	9,9	61,7	6,3
Total	941,5	100	992,7	100

(1) Não considerados aumentos por correção monetária
(2) Não considerada a variação cambial

7.2 Ressalta desse comparativo:

— que a geração de capital próprio, nas aplicações feitas durante o exercício, cresceu 45%.

— que não tendo havido ampliação da frota de jatos, não houve necessidade de financiamentos no Exterior para esse fim, o que permitiu reduzir os compromissos financeiros em moeda estrangeira, embora a posição devedora em cruzeiros tenha aumentado devido exclusivamente à acelerada desvalorização do cruzeiro, em montante superior aos dos pagamentos feitos no período.

— que os recursos continuaram a ser canalizados, notadamente, (Cr$ 150 milhões) para a nova infra-estrutura técnico-operacional que se fez necessária com a construção do novo Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, e para amortização dos financiamentos anteriores referentes à frota de jatos.

— o imobilizado financeiro concentrou-se principalmente nas seguintes aplicações: participação acionária na Rio-Sul, Serviços Aéreos Regionais, S.A., Cr$ 32 milhões, Cia. Tropical de Hotéis da Amazônia, Cr$ 14,2 milhões, e na aquisição do controle acionário da Cia. Tropical de Hotéis, Cr$ 9,5 milhões.

7.3 O desempenho da economia da empresa foi bastante fortalecido, como se constata pelo confronto de valores e de indicadores do balanço ora encerrado com os do exercício de 1975.

	31.12.75	31.12.76	Variação
Lucro Líquido (após Imposto de Renda) (Cr$ 1.000)	173.518	326.543	+ 88%
Patrimônio Líquido (Cr$ 1.000)	1.140.314	1.688.087	+ 48%
Recursos próprios gerados (lucro + depreciação) (Cr$ 1.000)	576.138	850.059	+ 48%
Participação própria nos investimentos totais	48%	52%	+ 4%
Índice de liquidez corrente	1,4	1,2	— 14%
Valor Patrimonial da Ação	3,66	3,88	+ 6%
Lucro Disponível por Ação	0,56	0,75	+ 34%

7.4 O lucro líquido reflete também o resultado (Cr$ 61,1 milhões) da venda da frota de seis (6) aeronaves Avro 748 (item 2.2 deste relatório).

7.5 Continua o ritmo de fortalecimento dos recursos autogerados nos investimentos totais realizados. Essa participação ampliou-se de 45% em 1974 para 48% em 1975, e 52% em 1976.

7.6 Merecem igualmente ser destacados os aumentos de 6% do valor patrimonial da ação, e do lucro disponível por ação, 34%.

8. RESULTADOS

8.1 Defrontava-se ainda a empresa com os penosos efeitos do agravamento de custo nas linhas internacionais, decorrente da violenta e contínua elevação do preço do combustível — item que hoje representa 45,5% do custo direto da hora de vôo — quando foi colhida pelas restrições impostas ao tráfego de passageiros para o Exterior, já comentadas no início deste relatório.

Cresceu então de importância o desempenho de nossas linhas domésticas, que felizmente foi satisfatório, como se constata pela decomposição e comparação dos resultados operacionais das linhas em 1975 e 1976 (quadro abaixo), compilados de acordo com as normas do Departamento de Aviação Civil (D.A.C.) e que, por essa razão, diferem um pouco do Lucro Operacional do "Demonstrativo de Resultados".

RESULTADOS DAS LINHAS

Linhas	1975 Cr$ milhões	1975 % do total	1976 Cr$ milhões	1976 % do total
Domésticas	134	57%	258	75%
Índice de rentabilidade	13,5%	—	17,0%	—
Internacionais	103	43%	87	25%
Índice de Rentabilidade	4,3%	—	2,5%	—
Total	237	100%	345	100%
Índice de Rentabilidade	7,0%		7,0%	

8.2 Evidencia-se, assim, de forma singular, a importância das linhas domésticas para a Varig, e crescem de significação os resultados nelas alcançados, sobretudo por estar a participação de oferta do conjunto Varig — Cruzeiro, nesse mercado, condicionada a uma redução anual, em ritmo relacionado com a expansão da demanda global. Traduzem esses resultados, em última análise, o acerto de nossa política de disciplina tarifária, preocupação constante com o padrão de serviço e custos operacionais, convergindo essa orientação para a desejável sintonia do quadro estatístico com o econômico. Espelha, também, esse resultado, a cuidadosa avaliação econômica que antecede a realização de cada "Vôo de Turismo Doméstico" (VTD). Dos cerca de 1.000 "VTDs" programados pelas 4 empresas aéreas, foram realizados 680, num total de 26.561 passageiros. Destes, transportou a Varig 15,3%, ou seja, 4.063 passageiros.

8.3 A 08.09.76 foram iniciadas as operações da Rio-Sul Serviços Aéreos Regionais, S.A. Trata-se de empresa organizada para explorar o "Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional" da Região Sul, a qual abrange os Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e Rio de Janeiro, parte dos Estados de São Paulo e Espírito Santo. Os seus maiores acionistas são: Varig, Atlântica Cia. Nacional de Seguros, Sul América Terrestres, Marítimos e Acidentes, Cia. de Seguros; Banco Brasileiro de Descontos (BRADESCO). Utiliza nesses serviços regionais uma frota de aviões "Bandeirante" e "Piper Navajo", mediante suplementação tarifária, na forma da legislação aeronáutica que instituiu o referido "Sistema".

8.4 Infelizmente, continua o setor internacional duramente penalizado pela insensibilidade que ainda predomina nessa área quanto à impostergável necessidade de transferir para a tarifa, na justa medida, os agravamentos exógenos de custo com que ainda se defronta. O preço dessa insensatez está claramente espelhado no precário desempenho da grande maioria dos principais transportadores internacionais.

De nosso lado, perseguimos incansavelmente o objetivo prioritário de estabelecer o nível saudável de rentabilidade de nossas linhas internacionais, concentrando-se esse esforço na predominância da corrente turística no sentido Exterior-Brasil sobre a Brasil-Exterior. Essa é a tarefa primeira confiada aos nossos 112 escritórios e agências espalhadas pelos cinco continentes.

Ainda no âmbito das linhas internacionais, a análise conjuntural que ora fazemos amplia a importância da tradicional política de criterioso controle de capacidade, para evitar-se o mal maior de uma capacidade ociosa que, é forçoso reconhecer-se, amplia os riscos e consequências de uma indisciplina tarifária.

8.5 Aumenta, acelerada e mundialmente, o custo do uso de aeroportos. As taxas aeroportuárias pagas em 1976 montaram a Cr$ 126,5 milhões, ou seja, 57,3% acima do que foi gasto em 1975.

8.6 No estuário dos resultados favoráveis alcançados no exercício de 1976, surge o ano de 1977, que assinalará, a 7 de maio, o cinquentenário da Varig, pioneira do transporte aéreo brasileiro. Não subestimamos as inúmeras dificuldades conjunturais com que forçosamente se defrontará a sua companhia, precisamente nesse ano de tão grande significação para a sua história. Mas, assim como nesse meio século de existência não houve obstáculo intransponível, estamos confiantes em que, mais do que nunca, não lhe faltará a incansável dedicação de seus colaboradores, a confiança dos senhores acionistas, a preferência do usuário e o apoio do Governo. A todos, pelo muito que fizeram através dos anos, o nosso profundo reconhecimento.

8.7 Na forma do estatuto da sociedade, foi feita a seguinte aplicação do Resultado a Distribuir, representado pelo Lucro Líquido do exercício (Cr$ 326.543.147) mais Saldo Anterior (Cr$ 258.424.265):

Reserva Legal (5%)	Cr$ 16.327.157
Reserva Estatutária (30%)	Cr$ 97.962.944
Saldo à disposição da A.G.O.	Cr$ 470.677.311
	Cr$ 584.967.412

Porto Alegre, 15 de março de 1977

Erik de Carvalho
Diretor-Presidente

Os Membros do Conselho Consultivo

Erik de Carvalho — Presidente
Harry Schuetz — Vice-Presidente

Aguinaldo Junqueira F.º	Gotz Herzfeldt
Alexandre R. Gate	Helio Smidt
Alfredo de Salles O. Netto	João A. Lorenz
Antonio J. Schittini Pinto	José Rochedo
Eduardo C. Neves	Lauro Zerwes
Erni S. Peixoto	Oswaldo Trigueiros Jr.

PARECER DA CONSULTORIA ECONÔMICA

As demonstrações financeiras da "VARIG" S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) de 31.12.76, oferecem, à Análise, os seguintes aspectos de maior relevância:

I - Desempenho econômico de 1976

O exercício, analisado sob o prisma do "fluxo de fundos", apresenta-se bastante diferenciado dos períodos precedentes: nele ocorreu um volume expressivo de amortizações de principal nos financiamentos de ativo fixo, ao invés dos acréscimos que sistematicamente, antes se verificavam. Na avaliação final da posição devedora da empresa se constata, todavia, que o montante dos pagamentos foi inferior ao da correção cambial daquelas dívidas (Cr$ 425,3 contra Cr$ 743,8 milhões); mesmo assim — e aqui se registra o segundo fato diferenciador — na formação dos recursos totais aplicados ao empreendimento, passaram os de auto financiamento a predominar, como demonstramos:

	Cr$ mil	%
— Capital mais reservas	1.819.120	23,4
— Depreciações acumuladas	2.256.980	29,0
Recursos de auto financiamento	4.076.100	52,4
— Recursos de terceiros (passivo real)	3.703.824	47,6
FUNDOS TOTAIS	7.779.924	100,0

Evolução do Patrimônio Líquido Contábil

a) valor do patrimônio em 31.12.75	1.140.314
b) adições, em 1976, às contas:	
— F. R. Legal	16.327
— F. R. Estatutária	97.963
— Cor. Mon. Ativo Imobilizado	250.030
— Reservas de participação	2.278
— Lucros suspensos	212.253
— Dividendos declarados em 76	(31.080)
c) valor do patrimônio em 31.12.76	1.688.087
d) taxa de crescimento 75/76	48%

II - Situação financeira

Tendo em vista que a característica de empresa de prestação de serviços recomenda seja a liquidez enfocada de um ponto de vista dinâmico, dispensamo-nos dos confrontos convencionais entre valores estáticos de "realizáveis" e "exigíveis", preferindo aferir-lhe dois aspectos:

a) liquidez dinâmica (180 dias)

— Disponível	[illegible]	
— Contas a receber	[illegible] 210.298	
— Projeção de receitas (1)	2.943.400	3.346.[illegible]
— Exigível	1.142.676	
— Projeção de despesas (2)	2.446.400	3.589.076
SUPERAVIT		[illegible]

(1) Base: receitas de operação do 2º semestre/76
(2) Base: despesas de operação do 2º semestre/76, exclusive depreciações

b) liquidez global

Entendemo-la como o confronto entre a capacidade de pagamento (medida pela geração de caixa no exercício) e total de compromissos a longo prazo.

	1975 MCr$	1976 MCr$	VARIAÇÃO MCr$	%
— Lucro Líquido	173,5	326,5	153,0	88,2
— Depr. e Provisões	425,6	606,7	181,1	42,6
— Geração de Caixa	599,1	933,2	334,1	55,8
— Compromissos a longo prazo	2.234,3	2.540,1	305,8	13,7
ÍNDICE	3,73	2,72	—	(27,1)

Se remontarmos a 1974, teremos os seguintes prazos em que a geração de caixa do exercício liquidaria o total de compromissos a longo prazo:
— 1974: 4 anos e 3 meses
— 1975: 3 anos e 9 meses
— 1976: 2 anos e 9 meses

III - Rentabilidade

O quadro seguinte resume as principais variações nos itens de receitas e despesas, de 1975 para 1976.

Receitas e Despesas	1975 (MCr$)	1976 (MCr$)	VARIAÇÕES (MCr$)	%
01 Renda operacional	3.563,0	5.247,8	1.684,8	47,3
02 Despesa operacional	3.162,0	4.687,0	1.525,0	48,2
03 Lucro bruto	401,0	560,8	159,8	39,9
04 Despesas Gerais	166,6	245,1	78,7	47,2
05 Reajuste provisões	18,0	[illegible]	[illegible]	[illegible]
06 Lucro operacional	216,4	[illegible]	[illegible]	71,3
07 Renda não operacional	86,8	[illegible]	55,2	61,6
08 Despesa não operacional	117,2	[illegible]	[illegible]	[illegible]
09 Lucro Operação (A.I.R.)	192,5	362,5	170,0	88,1
10 Prov. Imp. Renda	19,0	35,9	16,9	88,9
11 Lucro Líquido (D.I.R.)	173,5	326,5	153,0	88,2

A melhoria no nível de rentabilidade operacional é refletida pela sua taxa de expansão (71,3%), bastante superior à de crescimento das receitas (47,3%). Tendo ocorrido no exercício, além disso, receitas eventuais resultantes da alienação de bens, praticamente se compensaram as "despesas não operacionais" (principalmente, perdas de câmbios e variações cambiais em empréstimos para capital de giro), chegando-se a uma taxa ainda maior de ampliação do lucro líquido (88,2%). A provisão para imposto de renda é constituída com base no art. 205 do R.I.R., que isenta os lucros originários de receitas obtidas no exterior. Observamos, finalmente, que, seguindo o critério adotado nos exercícios anteriores, foram mantidas em conta transitória do Ativo Imobilizado, variações cambiais de financiamentos a ele ligados, no montante de MCr$ 743,8, a serem compensadas com a correção monetária relativa ao balanço de 31.12.76, já calculada em MCr$ 946 e refletida, no próprio balanço, por meio de "provisão", como esclarece a Nota Explicativa nº 3.

IV - Análise da ação

a) lucro por ação em 1976		Cr$ 0,75
b) valor patrimonial em 12/76		Cr$ 3,88
c) índice "preço-lucro" à cotação de Cr$ 0,84 (28.03.77)		1,12
d) lucro por ação reajustado com base no futuro capital de Cr$ 630.924 mil		Cr$ 0,52
e) índice "preço-lucro" reajustado na mesma base		1,62
f) quantidade média diária de ações "VARIG PP" negociadas na Bolsa de Valores de São Paulo:		
1977	quant.	cotação média
— Janeiro	149.000	Cr$ 0,61
— fevereiro	113.000	Cr$ 0,68
— março	445.000	Cr$ 0,74
g) cotação média em 28.03.77		Cr$ 0,84
h) distribuição feita em 1976		
— dividendos		10%
— bonificação em ações		40%
Total		50%

V - CONCLUSÕES

Em face dos aspectos acima analisados, somos de parecer que a "VARIG":
a) encontra-se em equilibrada situação econômico-financeira;
b) oferece o quadro de uma atividade bem administrada;
c) tem ritmo de crescimento bastante satisfatório, particularmente no que respeita a receitas e lucros;
d) mantém o grau de endividamento em níveis perfeitamente compatíveis com sua solvabilidade;
e) desenvolve política de informação e de remuneração aos acionistas condizente com sua qualidade de "empresa de capital aberto".

São Paulo, 28 de março de 1977

NOVO NORTE ORIENTAÇÃO ECONÔMICA E PROJETOS LTDA

Lélio Lauretti	Bruno Luiz Molisani
CRE 1834 - 2ª Região	CRE 3259 - 2ª Região

VARIG

"VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)

Sociedade Anônima de Capital Aberto
Registro nº GEMEC/RCA-200-75/113
C.G.C. nº 92.772.821/0001-64

BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1976

ATIVO

DISPONÍVEL				
Bens Numerários		52.379.485,53		
Depósitos Bancários à Vista		140.625.977,01		193.005.462,54
REALIZÁVEL A CURTO PRAZO (180 DIAS)				
Estoques:				
Materiais Diversos	353.058.628,53			
Ordens de Trabalho em Andamento	18.670.381,06			
Importação em Andamento	54.944.669,65			
Outros	29.695,14	426.701.374,38		
Contas a Receber				
de Clientes	585.375.960,41			
(—) Previsão p/Devedores Duvidosos	17.561.279,00			
	567.814.681,41			
de Órgãos do Governo	45.195.453,63			
de Governos Estrangeiros	10.088.520,90			
de Congêneres	45.454.736,67			
de Empresas Subsidiárias	1.535.855,60			
de Agentes e Outros	40.209.012,23	710.298.260,44		
Valores a Bens:				
Títulos e Valores Mobiliários	228.889,20			
Depósitos e Fundos Especiais	53.245.016,06	53.473.905,26		1.190.473.546,08
ATIVO CIRCULANTE				**1.383.479.002,62**
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO				
Contas a Receber de Clientes	47.681.807,50			
(—) Previsão p/ Devedores Duvidosos	1.430.454,00	46.251.353,50		
Participações Compulsórios		1.138.245,55		
Outros Créditos		29.536.005,72		76.924.604,77
IMOBILIZADO				
Imobilizações Técnicas: (1)				
Valor Histórico	3.044.566.816,45			
(+) Correção Monetária	1.881.321.119,47			
(=) Valor Corrigido	4.925.887.935,92			
(—) Depreciações Acumuladas	2.256.979.516,59	2.668.908.419,33		
Aquisição Ativo Fixo em Andamento		256.985.758,39		
Variações Cambiais e Corr. Monet. (2)		743.837.870,88		
Antecipação Corr. Monetária 1976 (3)		202.220.882,65		
Imobilizações Financeiras:				
Participação em Empr. Subsidiárias (4)	143.471.713,38			
Participação em Outras Empresas	13.116.903,82			
Aplicações por Incentivos Fiscais (5)	41.762.297,72			
Bens Incorpóreos	3.451.881,46	201.802.796,38		4.073.755.725,63
ATIVO REAL				**5.534.159.333,02**
RESULTADO PENDENTE				
Despesas Diferidas: (6)				
Seguros a Vencer, Comissões e Outras	47.405.109,48			
Valores Amortizáveis	96.739.881,78	144.144.991,24		
Depósitos p/Proc. Adm. e Ações Legais		3.386.769,24		
Outros Valores Pendentes		10.582.993,65		158.114.754,13
Realizáveis Devoluções Port. 52/74-MF				63.649.953,92
CONTAS DE COMPENSAÇÃO				
Ações Caucionadas		50,00		
Fianças BNDE		1.589.490.500,92		
Fianças Outras		326.668.233,16		
Valores Segurados		4.694.774.108,42		
FGTS — Não Optantes		51.189.116,21		
Outras Contas		508.863.833,83		
		7.170.985.842,54		
				Cr$ 5.755.924.041,07

PASSIVO

EXIGÍVEL A CURTO PRAZO (180 DIAS)				
Fornecedores			262.461.872,24	
Financiamentos (7)			447.985.739,99	
Provisão para Imposto de Renda (8)			18.353.311,00	
Outras Exigibilidades:				
Obrigações a Pagar		111.619.672,19		
Arrecadação p/Conta de Terceiros		61.143.595,79		
Contribuições Compulsórias		38.670.597,99		
Dividendos - Exercícios Anteriores		5.953.949,98		
Taxas Aeroportuárias		17.889.545,53		
Ordenados e Salários		45.328.877,11		
Seguros		13.382.996,52		
Juros em Curso - Previsão		22.998.719,01		
Congêneres		41.521.254,47		
Credores Diversos		35.408.051,05	393.895.259,94	1.142.676.182,87
EXIGÍVEL A LONGO PRAZO				
Financiamentos (7)			2.540.120.932,34	
Obrigações a Pagar			3.341.114,10	
Provisão para Imposto de Renda (8)			17.686.758,00	2.561.148.804,44
NÃO EXIGÍVEL				
Capital Social (9)			435.120.000,00	
Reservas:				
Legal		49.827.323,73		
Estatutária		296.292.040,79		
Corr. Monetária Ativo Imobilizado		231.668.781,67		
Corr. Monet. Ativo Imob. - Prov. 1976 (3)		202.220.882,65		
de Participações - Ações Bonificadas		2.277.768,80		
Outras		2.823,99	782.289.621,63	
Provisões:				
para Legislação Social		26.225.901,33		
para Revisão Equipamento de Vôo		104.807.894,36	131.033.795,69	
Lucros Suspensos:				
Saldo à Disposição da Assembléia			470.677.310,68	1.819.120.728,00
RESULTADO PENDENTE				
Receitas Diferidas:				
Transportes a Executar			223.423.150,76	
Diversas			9.555.175,00	232.978.325,76
CONTAS DE COMPENSAÇÃO				
Caução da Diretoria			50,00	
Fiadores - BNDE			1.589.490.500,92	
Fiadores - Outros			326.668.233,16	
Seguros em Vigor			4.694.774.108,42	
FGTS - Não Optantes			51.189.116,21	
Outras Contas			508.863.833,83	
			7.170.985.842,54	
				Cr$ 5.755.924.041,07

DEMONSTRATIVO DE RESULTADOS

Renda Oper. Bruta - Prestação de Serviços			
Receitas de Vôo		4.949.250.867,00	
Outras Receitas Operacionais		298.516.792,96	5.247.767.659,96
Custo dos Serviços Prestados			
Custo de Vôo		4.417.890.965,52	
Outras Despesas Operacionais		269.108.864,32	(4.686.999.829,84)
LUCRO BRUTO			560.767.830,12
Previsão para Devedores Duvidosos		18.991.733,00	
(—) Reversão Saldo Anterior		10.412.441,88	(8.579.291,14)
Gastos Gerais:			
Honorários da Diretoria		3.145.431,00	
Despesas Administrativas		183.367.129,10	
Despesas Financeiras		58.804.015,10	(245.316.575,20)
Diversos Rejustes:			
Depreciação Total	502.300.293,93		
(—) Apropriada Custo Serviços/Outros	570.253.656,62	67.953.362,69	
Rejustamento de Estoques e Previsões		17.076.235,97	
Amortização Insuf. Depreciações		(21.216.851,24)	63.812.947,42
LUCRO OPERACIONAL			370.684.911,20
Rendas Não Operacionais			
Financeiras		48.744.142,52	
De Participação		3.450.612,73	
Eventuais		89.783.341,85	141.978.097,10
Despesas Não Operacionais			(150.207.011,51)
LUCRO LÍQ. ANTES DO IMP. DE RENDA			362.455.996,79
Provisão para Imposto de Renda		36.040.069,00	
(—) Reversão Saldo Anterior		127.219,00	(35.912.850,00)
LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO			326.543.146,79
Saldo Anterior			258.424.264,89
RESULTADO A DISTRIBUIR			Cr$ 584.967.411,68
Reserva Legal (5%)			16.327.157,00
Reserva Estatutária (30%)			97.962.944,00
Saldo à Disposição da Assembléia			470.677.310,68
			Cr$ 584.967.411,68

Erik de Carvalho
Presidente
CPF 008218887

Lauro Zerwes
Contador - C.R.C.RS 251
CPF 005502218

NOTAS EXPLICATIVAS

	Valor Histórico	Corr. Monetária	Depreciação	Total
1) Imobilizações Técnicas				
Equipamentos de Vôo	2.683.911.008,09	1.594.827.430,02	1.979.730.212,87	2.299.008.225,24
Imóveis	96.751.144,03	120.274.984,01	72.828.397,86	146.199.730,18
Eq. Terrestre	203.154.576,07	147.372.203,38	179.622.781,27	170.903.800,18
Eq. Treinamento	58.750.288,26	18.846.502,06	24.800.124,59	52.796.663,73
TOTAIS Cr$	3.044.566.816,45	1.881.321.119,47	2.256.979.516,59	2.668.908.419,33

2) **Variações Cambiais e Corr. Monetária:** As variações cambiais e de correção monetária, decorrentes da atualização dos financiamentos obtidos para ativo fixo, serão compensadas na próxima correção monetária das imobilizações técnicas, considerado o disposto na Port. 544 de 15/10/74 e Par. Norm. CST-53 de 30/04/75, uma vez que este procedimento não produz qualquer efeito sobre o resultado do exercício.

3) **Antecipação de Correção Monetária de 1976:** Sob a forma de provisão, está refletido neste balanço o efeito líquido da Correção Monetária (Resultado da Correção Monetária de Cr$ 946.056.753,53 menos Variações Cambiais e Correção Monetária a compensar de Cr$ 743.837.870,88, a contabilizar-se em 2/1.77, com base nos valores do ativo imobilizado em 31/12/76. Uma vez que são cumpridas já os indices oficiais (Port. nº 109 MFE de 21/12/76) para a Correção Monetária do Ativo Imobilizado referente ao ano fiscal de 1976, esta antecipação visa melhor demonstrar a situação dos elementos patrimoniais da Empresa no balanço. O exercício que se encerra a contigir, Ajuste, a Correção Monetária feita dentro do próprio balanço, é um critério previsto pela nova lei das sociedades anônimas.

4) **Participação em Empresas Subsidiárias:** Participação acionária e administrativa nos seguintes empreendimentos (com recursos próprios):

		Valor do investimento	% no capital votante (aprox.)
Cia. Tropical de Hotéis - São Paulo	ON	5.999.718,00	99%
Cia. Tropical de Hotéis da Amazônia	ON	94.935.949,00	97%
(+) Cia. Tropical de Hotéis do Nordeste	ON	540.000,00	60%
	PN	60.000,00	—
(+) Cia. Tropical de Hotéis - Centro Sul	ON	600.000,00	60%
Cia. Tropical - Hotel da Bahia	ON	997.000,00	99%
Soc. Brasileira de Turismo - ROTATUR Ltda		48.700,00	99%
Realtur Norte S. A. (em liquidação)		17.978,00	—
Rio-Sul, Serviços Aéreos Regionais S.A.	ON	11.000.000,00	33%
	PN	21.000.000,00	—
		135.200.343,00	
Dif. preço compra (CTH AMINE/BA/SP)		8.271.370,38	
	Cr$	143.471.713,38	

(+) Em realidade, a nossa participação nas CTH Nordeste e CTH-Centro Sul, é de cerca de 99%, visto que a Cia. Tropical de Hotéis São Paulo, detém a quase totalidade do restante do capital votante destas mesmas companhias. A Cia. Tropical Hotel Tambaú é mantida sob controle acionário da Cia. Tropical de Hotéis do Nordeste.

5) **Aplicações por Incentivos Fiscais**

5.1 — Conversões em ações:

Cia. Tropical de Hotéis da Amazônia	20.650.580,00
Cia. Tropical - Hotel Tambaú	5.546.500,00
Embraer - Emp. Brasileira de Aeronáutica	1.010.619,25
Cr$	27.207.699,25

5.2 — Depósitos FINAM/FINOR e EMBRAER, aguardando a conversão em ações

	14.554.598,47
Cr$	41.762.297,72

6) **Despesas Diferidas:**
Seguros a Vencer — Cr$ 23.388.486,68 — Despesa apropriável no período de janeiro a abril/77.
Comissões e Outros — Cr$ 24.016.622,80 — Correspondente a comissões sobre transporte ainda não executado e outros pagamentos antecipados.
Valores amortizáveis — Cr$ 96.739.881,78 — Despesas para o próximo período de jan. a dez./77, montam a Cr$ 39.139.636,71. O remanescente — Cr$ 57.600.245,07 — será apropriado nos exercícios subsequentes, destacando-se o montante de Cr$ 54.530.368,61, relativo aos gastos com a introdução de equipamentos novos (DC-10 — B 737 — B 727 e outros), amortizáveis no mesmo prazo de depreciação, a partir da data de entrada das aeronaves em operação, segundo critério regulamentado pelo D.A.C.

7) **Financiamentos:** Os financiamentos em moeda estrangeira, foram atualizados em função das taxas de câmbio oficiais, para 31 de dezembro de 1976.

Financiamentos de:	Curto Prazo	Longo Prazo	Total	Venc.
Capital de Giro - Brasil	95.597.500,00		95.597.500,00	
- Exterior	126.702.258,94	261.714.000,00	388.416.258,54	1986
Ativo Fixo - Aviões, Peças e Equip.	114.300.028,47	579.085.604,88	693.385.633,35 (+)	1981
Aviões novos - DC-10/30 e B.737 Adv.	121.354.000,00	1.666.369.396,71	1.787.724.044,54	1985
Imóveis e outros	10.011.306,81	32.951.927,75	42.963.234,56	1978
Cr$	467.965.739,99	2.540.120.932,34	3.008.086.672,03	

(+) Incluídos juros pré-calculados

8) **Imposto de Renda:** Provisão calculada de acordo com o artigo 205 do novo Regulamento do Imposto de Renda (dec. 76.186/75 de 29/75).

9) **Capital Social:** De conformidade com a AGE de 19/4/76, o capital social foi elevado para Cr$ 435.120.000,00 mediante a incorporação de reservas (Cr$ 124.320.000,00).
Outrosim, foi autorizado novo aumento de capital para Cr$ 830.924.000,00, com a emissão de ações no montante de Cr$ 195.804.000,00, a subscrever, conforme AGE de 28/12/76.

PARECER DOS AUDITORES

São Paulo, 10 de março de 1977.

Ilmos. Srs. Diretores da
"VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) Porto Alegre

Examinamos o Balanço Geral da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense), levantado em 31 de dezembro de 1976 e o respectivo demonstrativo de resultados do exercício social findo na citada data. O exame obedeceu às normas usuais de auditoria e exigências do Banco Central do Brasil, incluindo, consequentemente, as provas nos registros contábeis e outros procedimentos de comprovação que julgamos necessários nas circunstâncias.
Em nossa opinião, o Balanço Geral e o demonstrativo de resultados acima referidos, refletem adequadamente a situação patrimonial e a posição financeira da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) em 31 de dezembro de 1976, e o resultado de suas operações correspondentes ao exercício findo naquela data, de acordo com os princípios de contabilidade geralmente aceitos, e adaptados às determinações do Plano de Padronização da Contabilidade das Empresas de Transporte Aéreo, de maneira que, com uniformidade em relação ao exercício anterior, exceto quanto à alteração mencionada na nota explicativa nº 3.

Sócio Responsável: Horst Gunter Axthelm
CPF 001429838 Contador CRC-SP-35.363/S/RS
SP AI-PF 27 GEMEC-RA1 72012-1-PJ

GRAHLERT & AXTELM — CRC-SP-2533 AI-PJ.10
GEMEC - RA1- 72012-PJ CGC 61155602/0001-02

Horst Gunter Axthelm
Contador CRC-SP-35363/S/RS

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os membros do Conselho Fiscal da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense), abaixo assinados, reunidos nesta data na sede social, às 14 (quatorze) horas, examinaram detidamente o Relatório da Diretoria, datado de 15 de março de 1977, o Balanço Geral da sociedade e o Demonstrativo de Resultados (conta de Lucros e Perdas) relativos ao exercício encerrado a 31 de dezembro de 1976. Concluíram que essas peças refletem, com propriedade e clareza, a situação patrimonial e econômico-financeira da sociedade na data referida, pelo que recomendam sua aprovação pela Assembléia Geral Ordinária dos Acionistas.
As cifras do exercício revelam que a sociedade alcançou — às vésperas de comemorar o 50º aniversário de sua fundação — o maior elevado lucro líquido de sua história, a saber Cr$ 326.543.146,79, já deduzida "provisão para imposto de renda". Isso bem demonstra a eficiência e a dedicação dos administradores e dos funcionários em geral da empresa, aos quais apresentamos nossas congratulações.

Porto Alegre, 21 de março de 1977.

Carlos Maria Bins

Adroaldo Mesquita da Costa

Fernando Maciel Moreira Delório

CRUZEIRO DO SUL S. A. – SERVIÇOS AÉREOS
CGC N.º 33258518/0001-89

CRUZEIRO

RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO

Senhores acionistas:

1. No exercício de 1977 a Companhia pôde colher benefícios mais substanciosos das medidas de saneamento econômico-financeiro e de reestruturação dos serviços implantados a partir de junho de 1975. Aquelas providências, de que demos conta nos relatórios dos dois exercícios precedentes, modelaram feição inteiramente nova do desempenho da empresa, com reflexos positivos nos resultados operacionais e de balanço.

2. Cabe pôr em relevo algumas cifras. A receita bruta atingiu Cr$ 1.853.502.000, produzindo um resultado de operação das linhas aéreas, domésticas e internacionais, de quase Cr$ 200 milhões — o que significou rentabilidade de 10,8%, a mais elevada obtida, no período, por empresa aérea nacional. Considerado apenas o campo doméstico, a rentabilidade operacional da CRUZEIRO (12,2%) somente foi superada pela da VARIG (14,5%).

O quadro estatístico abaixo permite comparar a evolução, no último triênio, dos principais indicadores, bem como a variação percentual respectiva de 1976 a 1977.

	1975	1976	1977	VARIAÇÃO
Horas Voadas	40.252	39.453	40.523	+ 2,7%
Kms. Voados	27.141.991	26.739.715	27.478.000	+ 2,8%
Pass. Transportados	1.403.411	1.632.136	1.754.753	+ 7,5%
Ass. Km (000)	2.964.305	3.002.410	3.090.389	+ 2,9%
Pass. Km (000)	1.484.355	1.858.024	1.780.737	+ 7,4%
Aproveitamento	50 %	55 %	58 %	+ 3
Frota	23	14	14	—

3. O lucro líquido do exercício, já deduzida a provisão para imposto de renda, alcançou Cr$ 159 493 707. Essa resultado positivo compensou 83% dos prejuízos globais de exercícios anteriores, acumulados na cifra de Cr$ 192.072.234 a 31-12-76.

Levadas em conta as reservas existentes, o patrimônio líquido passou a representar valor ligeiramente superior ao capital social nominal, de Cr$ 100.220.317.

Destarte, de um prejuízo acumulado na casa de Cr$ 246 milhões a 31-12-75, que revelava uma descapitalização de Cr$ 134 592.359, chegou-se, dois anos depois, a uma situação de amortização quase total daquele e à plena restauração do capital.

Atingiu-se patamar que abre perspectivas de firme expansão do empreendimento, sob condição de preservar-se o espírito de parcimônia, aliado à constância do esforço realizador.

4. Dois fatos merecem realce nas áreas administrativa e financeira. Naquela, a implantação de uma auditoria interna em moldes modernos, com atuação dinâmica e pronta, mostrou-se medida de oportuno e profundo alcance, trazendo grande melhora para os controles internos da empresa. Na outra área, o exercício passado se caracterizou por um notável progresso no saneamento financeiro da empresa. Em 1976, como registra o relatório daquele ano, foi possível resgatar todas as dívidas onerosas do mercado interno, em 1977 preparou-se o caminho para a reformulação das linhas de crédito, também muito onerosas, da "Resolução 63", com o propósito de, logo no início de 1978, substituí-las por linhas de crédito de prazo e custo substancialmente mais favoráveis.

As reservas financeiras que o balanço do ano registra mostram a posição saudável conquistada, que permitirá à CRUZEIRO atender, com seus próprios recursos, as pesadas amortizações dos financiamentos do equipamento de vôo, cujo reescalonamento, obtido em 1975, teve encerrado em 1977 o respectivo período de carência.

5. A integração de serviços da CRUZEIRO e da VARIG, que prosseguiu em 1977, cumpre ser apontada como um dos fatores mais positivos da recuperação de nossa Companhia. A iniciativa, geradora de saudável economia de escala, deverá desenvolver-se e aperfeiçoar-se, em benefício de ambas as empresas e, particularmente, dos usuários de seus serviços. Para isso, contamos com a alta compreensão dos empregados em geral da CRUZEIRO e da VARIG, irmanados nessa tarefa de grande importância para nossa aviação comercial.

6. Quanto a linha aéreas internacionais, a nova ligação para Barilloche, na Argentina, ainda não pôde oferecer resultados satisfatórios, mas revela potencialidade promissora, embora, talvez, apenas sazonal. As linhas de Buenos Aires e de Montevidéu tiveram excelente comportamento. As que demandam Caienas-Paramaribo e Santa Cruz de la Sierra-La Paz indicam melhora dos aproveitamentos respectivos. Deu-se continuidade à linha de penetração amazônica, para Iquitos, via Tefé e Tabatinga.

7. No campo doméstico, o nosso desenvolvimento é balizado pelas limitações de oferta determinadas pelas autoridades aeronáuticas. A partir de outubro de 1977, a política de deflação, traçada no saudável objetivo de economizar combustível, obrigou as empresas nacionais a reduzirem a oferta global. Em que pese à melhora dos aproveitamentos, a orientação determinada resulta em certo desequilíbrio da concorrência entre as empresas, com favorecimento das menos eficientes. Trazemos de bom grado nossa contribuição para o alvo de interesse geral, na certeza de que as autoridades saberão ajustar a política adotada às mutáveis condições da demanda de transporte aéreo, assegurando, nos períodos de procura mais intensa, maior gama de possibilidades de vôo ao público usuário.

8. No curso de 1977, adaptou-se a nova lei das sociedades por ações o estatuto da Companhia, simplificando-se o seu texto. A denominação social foi alterada, passando a iniciar-se com a expressão CRUZEIRO, que a identifica de pronto.

A subsidiária SELTOM SERVIÇOS foi transformada de sociedade anônima em sociedade por quotas de responsabilidade limitada.

— Reiteramos nossos agradecimentos, pelo estímulo e apoio prestados constantemente, as altas autoridades do Governo Federal, aos diretores e funcionários da VARIG, aos nossos financiadores e fornecedores, aos agentes de viagem, aos usuários de nossos serviços. Expressamos, por fim — o último mas não o menor — o reconhecimento da Diretoria aos empregados da empresa, aeronautas e aeroviários, que constituem o mais valioso ativo da CRUZEIRO, silenciosos artífices de sua recuperação.

Rio de Janeiro, 26 de maio de 1978.

A DIRETORIA

Aguinaldo de Mello Junqueira, F. — diretor Presidente
Edgard Nascimento de Araujo — diretor técnico
Gabriel Costa Carvalho — diretor financeiro

BALANÇO GERAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1977

ATIVO

	Cr$
DISPONÍVEL	
Caixa e bancos	25.767.310
Títulos vinculados ao mercado aberto	212.174.638
	237.941.948
REALIZÁVEL À CURTO PRAZO	
Estoques (Notas 3 e 8)	146.416.615
Contas a receber (Notas 4 e 8)	362.626.730
Valores e bens	704.631
Ativo circulante	747.689.924
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	
Contas a receber (Nota 4)	17.491.606
Depósitos a prazo (Nota 8)	34.570.523
Bens em cação de pagamento	4.128.065
	56.190.214
IMOBILIZADO	
Imobilizações técnicas (Notas 5 e 8)	1.143.172.243
Imobilizações financeiras (Nota 6)	26.019.339
	1.169.191.582
Ativo real	1.973.071.720
RESULTADO PENDENTE	
Pagamentos antecipados e despesas diferidas (Nota 7)	36.415.304
Total do ativo	2.009.487.024
CONTAS DE COMPENSAÇÃO (Nota 12)	2.605.990.820
	4.615.477.844

PASSIVO

	Cr$
EXIGÍVEL A CURTO PRAZO	
Fornecedores	125.944.913
Financiamentos (Nota 8)	178.165.900
Empréstimos bancários	21.540.148
Arrecadação por conta de terceiros	34.143.422
Ordenados e salários	15.999.925
Contribuições compulsórias	25.216.030
Seguros	11.706.624
Provisão p/imposto de renda e incentivos fiscais (Nota 9)	5.824.252
Provisão p/revisão de equipamentos de vôo	17.529.965
Contas a despesas a pagar	35.075.264
	471.146.443
EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	
Financiamentos (Nota 8)	1.326.280.705
Provisão p/imposto de renda e incentivos fiscais (Nota 9)	17.472.732
Outras obrigações	4.814.280
	1.348.567.717
NÃO EXIGÍVEL	
Capital social (Nota 10)	100.220.317
Reservas	15.651.187
Prejuízos acumulados	(14.885.243)
	100.986.261
RESULTADO PENDENTE	
Transportes a executar	78.642.932
Diversos	10.143.671
	88.786.603
	2.009.487.024
CONTAS DE COMPENSAÇÃO (Nota 12)	2.605.990.820
	4.615.477.844

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO
referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 1977

	Cr$	Cr$
RECEITA OPERACIONAL		
Receita de vôo	1.853.502.585	
Outras receitas operacionais	77.943.026	1.931.445.611
CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS		
Custo de vôo	(1.547.092.238)	
Outras despesas operacionais	(84.358.052)	(1.631.450.290)
LUCRO BRUTO		299.995.321
Provisões para devedores duvidosos	(13.444.750)	
Menos: Reversão do saldo anterior	183.311	(13.261.439)
GASTOS GERAIS		
Honorários da diretoria	(1.247.116)	
Despesas administrativas	(105.822.004)	(107.069.120)
REAJUSTAMENTO DE PROVISÕES		
Depreciação total do exercício	(134.582.819)	
Menos: Apropriada ao custo dos serviços	122.071.744	
	(12.511.075)	
Outras provisões	47.310.730	34.799.655
LUCRO OPERACIONAL		214.464.417
RECEITAS NÃO OPERACIONAIS		
Financeiras	93.802.620	
Eventuais	41.971.636	135.774.256
DESPESAS NÃO OPERACIONAIS		
Financeiras	(143.846.307)	
Eventuais	(29.033.825)	(172.880.132)
LUCRO LÍQUIDO ANTES IMPOSTO DE RENDA		177.358.541
PROVISÃO PARA IMPOSTO DE RENDA (Nota 9)		(17.864.834)
LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO		159.493.707

Aguinaldo de Mello Junqueira F.
PRESIDENTE

Gabriel Costa Carvalho
DIRETOR FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÃO DAS MUNDAÇAS NO PATRIMÔNIO LÍQUIDO
referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 1977

		Reservas						
	Capital Social Cr$	Legal Cr$	Estatutária Cr$	Bonificações Cr$	Correção monetária Cr$	Aumento de Capital Cr$	Provisão p/revisão equip. vôo Cr$	Prejuízos acumulados Cr$	Total Cr$
Saldos em 31 de dezembro de 1976	100.220.317	1.451.264	2.902.527	2.872.448	34.055.092	2.026.845	25.671.293	(177.326.688)	8.126.900
Ajustes de exercícios anteriores (Nota 11)								(14.745.549)	(14.745.549)
Reclassificação para o exigível a curto prazo							(25.671.293)		(25.671.293)
Saldos ajustados em 1º de janeiro de 1977	100.220.317	1.451.264	2.902.527	2.872.448	34.055.092	2.026.845	—	(192.072.234)	(48.543.741)
Correções monetárias do imobilizado técnico (Nota 5)					476.787.706				476.787.706
Amortização de variações cambiais (Nota 5)					(493.149.514)				(493.149.514)
Bonificações em ações				6.398.103					6.398.103
Compensação de prejuízos acumulados					(17.693.284)			17.693.284	
Lucro líquido do exercício								159.493.707	159.493.707
Saldos em 31 de dezembro de 1977	100.220.317	1.451.264	2.902.527	9.270.551	—	2.026.845	—	(14.885.243)	100.986.261

Edgard Nascimento de Araujo
DIRETOR TÉCNICO

Walter de Faria Pereira
CONTADOR CRC-RJ CL. CRC-SP-1-36-1

CRUZEIRO

CRUZEIRO DO SUL S. A. - SERVIÇOS AÉREOS
CGC N.º 33258518/0001-89

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1977

1. MUDANÇA DA DENOMINAÇÃO SOCIAL E DO ESTATUTO SOCIAL
A Assembléia de 14 de junho de 1977 aprovou a mudança da denominação social da Companhia de "Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul S.A.", para "Cruzeiro do Sul S.A. — Serviços Aéreos".

2. PRINCIPAIS DIRETRIZES CONTÁBEIS
As demonstrações financeiras acima referidas foram preparadas de acordo com a legislação para as sociedades anônimas em vigor na data do balanço e normas e diretrizes emanadas do Departamento de Aviação Civil (DAC) para empresas de navegação aérea.
As demonstrações financeiras do exercício a findar-se em 31 de dezembro de 1978, entretanto, deverão conter as modificações introduzidas pela nova Lei das Sociedades Anônimas.
Foram as seguintes as principais práticas adotadas:
a) — Apresentação das contas
Os ativos realizáveis e passivos exigíveis a mais de 180 dias são demonstrados como longo-prazo.
b) — Títulos vinculados ao mercado aberto
Esses títulos são registrados ao custo, acrescido dos rendimentos correspondentes ao prazo decorrido da data de aplicação, auferidos no exercício.
c) — Estoques
Os estoques estão apreciados ao custo médio da aquisição, exceto as importações e ordens de trabalho em andamento, que estão demonstradas ao custo identificado. O custo não excede ao valor de reposição.
As aeronaves desativadas destinadas à venda e os correspondentes acessórios e peças sobressalentes, classificados neste grupamento, estão demonstrados ao valor líquido estimado de realização.
d) — Imobilizações técnicas
As imobilizações técnicas estão demonstradas ao custo de compra ou de construção, acrescido de correção monetária compulsória anual, de acordo com índices oficiais e incluindo os juros sobre os financiamentos obtidos para sua aquisição.
Neste exercício, conforme facultado pelo Decreto-Lei n.º 1598, de 26 de dezembro de 1977, a Companhia procedeu à correção monetária especial de suas imobilizações técnicas (Nota 5), com base na variação das Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional (ORTN).
A depreciação e amortização das imobilizações técnicas são computadas pelo método linear. As taxas utilizadas levam em conta as estimativas de vida util-econômica dos bens.
As variações cambiais decorrentes dos financiamentos para aquisição de ativos imobilizados são registradas no grupo de imobilizações técnicas e posteriormente compensadas contra a reserva de correção monetária.
e) — Imobilizações financeiras
As participações em empresas estão demonstradas ao custo, acrescido do valor nominal de ações bonificadas.
f) — Operações em moeda estrangeira
Os ativos e passivos em moeda estrangeira estão refletidos às taxas de câmbio vigente na data do balanço. As perdas de câmbio originadas dessas operações são debitadas aos resultados, com exceção daquelas relacionadas com os financiamentos obtidos para aquisição de ativos imobilizados, que são registradas como imobilizações técnicas (item d acima).
g) — Diferimento de comissões
Comissões pagas ou creditadas a agentes são apropriadas aos resultados com base nos bilhetes voados.
h) — Revisão de equipamentos de vôo
Os encargos com revisão dos equipamentos de vôo são apropriados aos resultados em bases proporcionais às horas voadas.
i) — Reconhecimento de receita
A receita proveniente da venda de bilhetes é registrada a crédito da conta de transportes a executar, no passivo de resultado pendente, e reconhecida nos resultados, com base nos bilhetes voados.

3. ESTOQUES
Os estoques, em 31 de dezembro de 1977, compõem-se de:

	Milhares de cruzeiros	
Materiais diversos	10.410	
Peças, sobressalentes e acessórios	20.511	130.921
Outros materiais	40.447	
Equipamentos disponíveis para venda	(30.605)	9.842
Menos: Provisão para desvalorização de equipamentos de vôo		2.957
Ordens de trabalho em andamento		2.691
Importações em andamento		146.417
		162.627

O saldo demonstrado como equipamento disponível para venda representa aeronaves do tipo Caravelle e respectivos sobressalentes e acessórios, desativados em 30 de junho de 1975.
A provisão para desvalorização desses equipamentos, constituída naquela data, teve como objetivo demonstrá-los por seus valores mínimos de realização.

4. CONTAS A RECEBER

	Curto prazo	Longo prazo
	Milhares de cruzeiros	
Clientes	129.750	14.967
Congêneres, agentes e outros	246.322	2.505
	376.072	17.492
Menos: Provisões p/ devedores duvidosos	(13.445)	
	362.627	17.492

5. IMOBILIZAÇÕES TÉCNICAS

	Custo Histórico	Correção Monetária Anual	Correção Monetária Especial	Total
		Milhares de cruzeiros		
Equipamentos de vôo	757.686	501.411	368.501	1.627.598
Equipamentos terrestres	39.379	57.416	27.359	124.154
Imóveis	18.802	39.869	16.708	75.379
	815.867	598.696	412.568	1.827.131
Depreciações e amortizações acumuladas	(256.137)	(292.662)	(266.199)	(_714.998)
	559.730	306.033	246.369	1.112.133
Imobilizações em andamento				2.324
Juros vencidos a incorporar				28.715
				1.143.172

As correções monetárias contabilizadas no exercício (Nota 2d), resultaram num acréscimo do imobilizado técnico da Companhia, de Cr$ 476.787.709. A reserva de correção monetária, após o registro desses acréscimo, foi utilizada para compensar as perdas cambiais dos financiamentos vinculados à aquisição de imobilizações técnicas.

6. IMOBILIZAÇÕES FINANCEIRAS
Em 31 de dezembro de 1977, o saldo dessa conta inclui Cr$ 1.572.648, referentes à participação da Companhia em 99,7% do capital social da Selfom Serviços Ltda., cujo patrimônio líquido, naquela data era de Cr$ 3.700.000.

7. PAGAMENTOS ANTECIPADOS E DESPESAS DIFERIDAS

	Milhares de cruzeiros
Seguros a vencer	13.164
Comissões pagas a passageiros e carga	4.099
Juros e despesas c/empréstimos	7.010
Despesas com desenvolvimento de manuais técnicos e outros	12.142
	36.415

8. FINANCIAMENTOS

	Curto Prazo Milhares de US$	Curto Prazo Milhares de Cr$	Longo Prazo Milhares de US$	Longo Prazo Milhares de Cr$
De imobilizações técnicas, em moeda estrangeira	6.268	100.594	54.897	881.091
Juros vencidos	1.788	28.715		
De capital de giro, em moeda estrangeira	1.575	25.279	7.302	117.197
em moeda nacional		20.655		327.983
Juros vencidos	75	2.923		
	9.706	178.166	62.199	1.326.281

Os financiamentos a longo prazo serão liquidados em parcelas variáveis, cujos vencimentos estão demonstrados a seguir:

Anos	Moeda Estrangeira Milhares de US$	Moeda Estrangeira Milhares de Cr$	Moeda Nacional Milhares de Cr$
1978	8.637	138.617	18.353
1979	12.053	193.458	36.707
1980	12.523	200.993	47.346
1981	11.658	187.114	32.362
1982	5.420	86.996	32.204
1983 a 1987	11.908	191.110	161.021
	62.199	998.288	327.993

Esses financiamentos vencem juros e outros encargos, a taxas usuais no mercado financeiro, e estão garantidos por avais diversos e pelos seguintes ativos:

	Milhares de cruzeiros
Equipamentos de vôo ao Custo	757.686
Estoques	45.200
Contas a receber	23.594
Valores depositados	34.570
	861.050

9. IMPOSTO DE RENDA
O imposto de renda sobre os lucros auferidos no exercício foi calculado à taxas de 17% considerando as disposições aplicáveis dos artigos 205, 206 e 226 do Regulamento do Imposto de Renda e foi provisionado considerando os benefícios decorrentes de opções para futuras aplicações em incentivos fiscais.

10. CAPITAL SOCIAL
O capital social da Companhia, em 31 de dezembro de 1977, está representado por 96.720.317 ações ordinárias e 3.500.000 ações preferenciais, no valor nominal de Cr$ 1,00 cada, emitidas e totalmente integralizadas.
As ações preferenciais não asseguram direito de voto e não são conversíveis em ações ordinárias. Os portadores dessas ações, entretanto, têm prioridade na distribuição de um dividendo mínimo, não cumulativo, de 6% ao ano, calculado sobre o respectivo capital nominal, sem prejuízo da distribuição de um dividendo mínimo de 25% do lucro líquido do exercício, para todos os acionistas.

11. AJUSTES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES
Com a finalidade de apresentar as demonstrações contábeis do exercício de 1977, de acordo com princípios de contabilidade geralmente aceitos, e de corrigir procedimentos, estimativas e cálculos de exercícios anteriores, um ajuste líquido de Cr$ 14.745.548, foi debitado ao saldo da conta de prejuízos acumulados, no início do exercício. Neste valor estão incluídos Cr$ 8.700.000 referentes a transportes a executar de 1976, indevidamente apropriados a receita daquele exercício.

12. CONTAS DE COMPENSAÇÃO

	Milhares de cruzeiros
Ações caucionadas	40
Bens seguridos	2.500.067
Fundo de Garantia p/Tempo de Serviço (F.G.T.S.)	11.351
Diversos	93.933
	2.605.991

PARECER DOS AUDITORES

Aos
Acionistas e Diretores da
Cruzeiro do Sul S. A. — Serviços Aéreos
Rio de Janeiro — RJ

Examinamos o balanço geral de Cruzeiro do Sul S.A. — Serviços Aéreos, levantado em 31 de dezembro de 1977 e as respectivas demonstrações do resultado e das mudanças no patrimônio líquido, referentes ao exercício findo naquela data. Nosso exame foi efetuado de acordo com as normas de auditoria geralmente aceitas e, consequentemente, incluiu as provas nos registros contábeis e outros procedimentos de auditoria que julgamos necessários nas circunstâncias.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras acima referidas refletem adequadamente a posição patrimonial e financeira da Cruzeiro do Sul S.A. — Serviços Aéreos, em 31 de dezembro de 1977, de acordo com as normas e princípios de contabilidade adotados por empresas de navegação aérea, conforme diretrizes do Departamento de Aviação Civil, aplicados com uniformidade em relação ao exercício anterior.

Rio de Janeiro, 30 de abril de 1978

COOPERS & LYBRAND AUDITORES
CRC-SP-2272 AUFJ 129
DEMEC-RAI 77/120-PJ

Amadeu Eugênio Horn Vecchietti
Contador-CRC-RJ-008.679-T "S"
SP-939 AI/PF 1 202 DEMEC-RAI 77/120 - 2FJ

PARECER DA CONSULTORIA ECONÔMICA

Analisamos as demonstrações financeiras da CRUZEIRO DO SUL S.A. SERVIÇOS AÉREOS relativas ao exercício social encerrado em 31.12.77, e destacamos como aspectos de maior relevância.

I — ESTRUTURA DE BALANÇOS
No quadro seguinte está refletida a composição monetária e percentual de ATIVO e PASSIVO dos balanços do triênio 75/77 assim dispostos para efeito de análise comparativa. O Balanço de 31.12.75 corresponde ao exercício social em que se operou a transferência do controle acionário.

RUBRICAS	31.12.75 Cr$ mil	%	31.12.76 Cr$ mil	%	31.12.77 Cr$ mil	%
ATIVO						
Disponível	25.897	2	83.301	5	237.942	12
Real. Curto Prazo	323.650	25	472.440	29	509.748	25
Realizável Longo Prazo	349.547	27	555.741	34	747.690	37
Real. Longo Prazo	7.789	1	17.749	1	56.190	3
IMOBILIZADO	752.474	58	998.284	62	1.169.192	58
Pendente	40.342	3	30.124	2	36.415	2
PERDA PATRIMONIAL	134.592	11	8.127	1	—	—
SOMA	1.264.744	100	1.610.025	100	2.009.487	100
PASSIVO						
Exigível Curto Prazo	326.614	25	360.598	22	471.146	24
Exigível Longo Prazo	914.392	72	1.193.088	74	1.348.568	67
EXIGÍVEL TOTAL	1.241.006	97	1.553.684	96	1.819.714	91
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	—	—	—	—	100.986	5
Pendente	43.738	3	56.341	4	88.787	4
SOMA	1.264.744	100	1.610.025	100	2.009.487	100

A figura da "perda patrimonial" — presente em 75 e 76 — foi por nós inserida no "Ativo" a fim de caracterizar as aplicações dos recursos totais mobilizados pela empresa, dos quais, naqueles dois balanços, 97% e 96%, respectivamente, eram oriundos de endividamento.

A primeira variação a comentar é, precisamente, a reversão ocorrida no aspecto do patrimônio líquido: partindo de um negativo de Cr$ 134.592 mil (12/75), alcançou em 12/77 um positivo de Cr$ 100.986 mil. Atente-se para a magnitude do intervalo: Cr$ 235.578 mil.

Verificamos, paralelamente, que:
a) os recursos de terceiros se reduziram de 97% para 91% na cobertura do Ativo Total;
b) os valores dimânicos (ativo circulante) agora representam 37% do ativo total (contra 27% em 1975), tendo se observado expressivo crescimento na liquidez imediata da companhia: 12% do ativo estão concentrados no "disponível", que antes representava apenas 2% do total;
c) o passivo total passou, de 76 para 77, de Cr$ 1.554 milhões para Cr$ 1.820 milhões, sendo a taxa de expansão (17,1%), ai observada, bastante inferior à de correção cambial em 1977 (30%), fato a ser atribuído ao montante das amortizações efetivadas no correr de 1977.

Na classificação de exigíveis a "curto" e a "longo prazo", em 12/77, atentou-se para o término do prazo de carência de renegociamento de dívidas operado em 1975. Mesmo assim, a tendência de melhora dos indicadores da situação financeira não sofreu quebra, como demonstramos.

	31.12.75	31.12.76	31.12.77
I — LIQUIDEZ A CURTO PRAZO			
Ativo Circulante	349.547	55.741	747.690
Passivo Corrente	326.614	360.598	471.146
Superavit	22.933	195.143	276.544
ÍNDICE	1,07	1,54	1,59
II — LIQUIDEZ SECA			
Ativo Circulante — Estoques	258.992	447.567	601.273
Passivo Corrente	326.614	360.598	471.146
Superavit/Deficit	(67.622)	86.969	130.127
ÍNDICE	0,79	1,24	1,28

II — ESTRUTURA DE RECEITAS E DESPESAS
Com o intuito de definir tendências, nossa análise de rentabilidade abrangerá o triênio 75/77, adotando-se, para maior fidelidade nas comparações, valores uniformizados em moeda de 1977. Para esse fim, os valores de 1975 e de 1976 foram corrigidos segundo as variações percentuais verificadas no IGP (Col. 2) médio de 1976 e 1977, segundo se-lhes as variações percentuais de 1977 sobre 1976 e de 1977 sobre 1975 (ano — repetimos — de mudança do comando acionário e administrativo).

ESPECIFICAÇÃO	1975	1976	1977	Moeda de 1977 77/76	Moeda de 1977 77/75
				VARIAÇÕES-%	
Receitas de Operações	1.641.870	1.821.625	1.931.445	6,0	17,6
( ) Custo dos Serviços	1.537.903	1.498.329	1.631.450	8,9	6,1
LUCRO BRUTO	103.967	325.296	299.995	— 7,8	188,5
(-) Gastos Gerais	244.811	128.080	107.069	— 16,4	— 56,3
(-) Requisitos Provisões	— 24.059	+ 38.636	+ 21.538	—	—
LUCRO OPERACIONAL	(164.903)	235.852	214.464	— 9,1	—
(-) Receitas não operac	58.942	58.473	135.774	132,7	130,4
(-) Despesas não operac	277.329	190.080	172.880	— 9,0	— 37,7
LUCRO LÍQUIDO	(383.290)	104.245	177.358	70,1	—

Emerge, dos comparativos acima:
a) os ajustes tarifários não acompanharam a elevação dos custos diretos em 1977; enquanto as receitas cresciam à taxa real de 6%, os custos diretos aumentavam de 9%. Com isto, em 1975, o comportamento é mais otimista: crescimento de 17,6% nas receitas, contra 6,1%, apenas, nos custos diretos.
b) em função da observação anterior e, sempre em termos reais, o lucro bruto sofreu redução de 7,8% no período 77/76, mas acusa um ganho de 188,5% no triênio;
c) em três áreas sob direta influência da administração da empresa se registraram variações que, em larga escala, condicionaram os resultados finais de balanço:
I — Gastos gerais: em definida tendência de redução, que já se cifra por 56,3%, no confronto 77/75;
II — Receitas não-operacionais: envolvendo, no maior quinhão, as receitas financeiras, com firme tendência de crescimento (130,4% no confronto 77/75); e
III — Despesas não-operacionais: também envolvendo as financeiras como principal componente, em tendência primária de baixa (9% no confronto 77/76 e 37,7%, 77/75).

III — CONSIDERAÇÕES FINAIS
Na singelaza de seus numeros, os quadros sob análise retratam um bem sucedido esforço gerencial multidireicionado: vendas, gastos diretos e indiretos, produtividade e financas. Nesta última área, expressivos resultados estão sendo colhidos da mudança — ainda em processo — das condições de prazo e custo dos financiamentos de aeronaves e de capital de giro; a elas se somam os derivados da criteriosa aplicação das disponibilidades financeiras.

Uma dimensão mais precisa da tarefa — cumprida com êxito — de recuperar a empresa, é dada pela conversão, ao nível de preços de 1977, do prejuízo acumulado com que se defrontou a atual administração em 1975: os Cr$ 246 milhões, acusados pelo balanço de 31.12.75, equivalerian, feitas as correções com base nas variações do IGP, a Cr$ 496 milhões, em dezembro/77.

Encontramos, em nossa análise, tendências primárias (crescimento real de receitas e redução de custos) que se têm sobreposto a influências externas, tais como os imprevisíveis critérios de fixação de preços dos combustíveis ou de defasagem de oferta.

Essas tendências estão nitidamente configuradas nas projeções para o exercício de 1978, no qual o nível de auto-financiamento — especialmente o derivado do lucro líquido — deverá elevar-se ponderavelmente sobre o anteriormente verificado.

Definida, deste forma, a capacidade de auto-sustentação do empreendimento, temos por assentados os alicerces de seus futuros projetos de expansão.

São Paulo, 29 de maio de 1978.

NOVO NORTE — ORIENTAÇÃO ECONÔMICA E PROJETOS LTDA

Lelio Laurelli
CRE 1634 — 2.ª Região

Bruno Luiz Molsani
CRE 3259 — 2.ª Região

VARIG

"VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)

Companhia Aberta
C.G.C. nº 92.772.821/0001-64

BALANCETE EM 30 DE JUNHO DE 1979 (condensado)

ATIVO

	30.06.79	30.06.78 (Cr$ 1.000)
ATIVO CIRCULANTE (360 dias)		
Disponível	1.615.208	432.587
Contas a Receber	2.259.256	1.499.949
Valores e Bens	169.861	71.469
Estoques	1.065.272	731.751
Despesas Antecipadas	124.765	124.543
	5.234.362	2.760.299
ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	354.770	267.822
ATIVO PERMANENTE		
Investimentos	559.492	317.191
Imobilizado	6.805.122	5.264.460
Diferido	167.414	122.124
	7.532.028	5.703.775
TOTAL DO ATIVO	13.121.160	8.731.896

PASSIVO

	30.06.79	30.06.78 (Cr$ 1.000)
PASSIVO CIRCULANTE (360 dias)		
Financiamentos	1.024.394	777.538
Fornecedores e Contas a Pagar	1.532.201	1.111.160
Provisões	1.607.285	717.142
	4.162.880	2.605.840
PASSIVO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	3.011.465	2.923.298
RESULTADO DE EXERCÍCIOS FUTUROS	93.563	51.761
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Capital Social Realizado	1.289.889	841.232
Reservas de Capital	1.016.797	674.194
Reservas de Reavaliação-Investimentos	82.704	64.702
Reservas de Lucros	2.841.797	1.257.960
Lucro no período janeiro/junho	622.065	312.909
	5.853.252	3.150.997
TOTAL DO PASSIVO	13.121.160	8.731.896

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS

	30/06/79	30/06/78 (Cr$ 1.000)
Renda Operacional Bruta	8.017.657	4.895.489
Custo dos Serviços Prestados	(7.005.186)	(4.403.546)
LUCRO BRUTO	1.012.471	491.943
Gastos Gerais	(235.574)	(269.220)
Diversos Reajustes		
Depreciação Total	(539.509)	(411.861)
(—) Apropriada Custo Serviços/Outros	571.520	394.319
	32.011	(17.542)
Reajustamento Estoques e Provisões	25.798	23.678
	57.809	6.136
Resultado de Participação em Outras Empresas	9.442	5.328
LUCRO OPERACIONAL	844.148	234.187
Rendas e Despesas não Operacionais	96.116	24.932
Efeito Inflacionário		
Saldo Correção Monetária	357.271	396.874
Variações Cambiais Vinc. ao Ativo Permanente	(589.276)	(312.358)
LUCRO ANTES DO IMPOSTO DE RENDA	708.259	343.635
Provisão para Imposto de Renda	(86.194)	(30.726)
LUCRO LÍQUIDO DO PERÍODO	622.065	312.909
LUCRO POR AÇÃO	Cr$ 0,48	Cr$ 0,37

Harry Schuetz
Diretor Presidente em Exercício
CPF 264070867-87

Lauro Zerwes
Contador - C.R.C. RS 251
CPF 005502218-91

PARECER DOS AUDITORES

Ilmos. Srs.
Diretores da
"VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)
Porto Alegre

Examinamos o balancete da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) levantada em 30 de junho de 1979 e a correspondente demonstração do resultado do período de janeiro a junho de 1979, comparados com os de igual período do ano anterior. Nosso exame obedeceu às normas usuais de auditoria e incluiu, consequentemente, as provas nos registros contábeis e outros procedimentos de comprovação que julgamos necessários nas circunstâncias.

Em nossa opinião, o balancete e a demonstração do resultado acima referidos, refletem, adequadamente, a situação patrimonial e a posição financeira da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) em 30 de junho de 1979, e o resultado de suas operações correspondentes ao período findo naquela data, de acordo com os princípios de contabilidade geralmente aceitos, aplicados de maneira consistente em relação ao exercício anterior, e dentro das determinações do plano de Padronização da Contabilidade das Empresas de Transporte Aéreo do Brasil.

São Paulo, 23 de agosto de 1979

GRAHLERT & ANTHELM
CRC-SP-2[illegible]

[illegible]
Contador CRC-SP-[illegible]-S-RS

PARECER DA CONSULTORIA ECONÔMICA

Ao analisar os resultados da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) no primeiro semestre de 1979, identificamos:

a) um estreitamento da margem líquida no setor doméstico;

b) uma contribuição positiva do setor internacional, em harmonia com a recuperação iniciada no 2º semestre de 1978.

Os números abaixo ilustram convenientemente nossas conclusões:

Resultado das linhas	1º Sem. 78	Ano de 1978	1º Sem. 79
Doméstico	17,9%	18,8%	13,7%
Internacional	Neg.	5,1%	4,7%
Global	5,7%	9,4%	7,4%

A redução de margem no setor doméstico teve por principal causa a defasagem tarifária: um único reajuste (6,66%) foi aprovado no 1º sem. 79, para vigorar a partir de maio. Nesse período, reconhecidamente, os custos se agravaram a taxas mais elevadas. De menor impacto, uma redução de apenas 1% no índice de aproveitamento, em relação à média do ano e ao mesmo período de 1978. Em contrapartida, os melhores índices de aproveitamento, cumulativamente, com as atualizações tarifárias e cambiais ocorridas no setor internacional, puderam compensar, em parte, a diminuição de rentabilidade sentida nas linhas domésticas.

A evolução dos índices de aproveitamento está retratada abaixo:

Aproveitamento	1º Sem. 78	Ano de 1978	1º Sem. 79
Doméstico	70%	70%	69%
Internacional	63%	67%	70%
Global	65%	68	70%

Três outros fatores influiram significativamente no resultado do período:

1) o fato de terem as receitas financeiras superado, em Cr$ 116.765 mil, as despesas de igual natureza, no grupo dos "gastos gerais";

2) uma receita extraordinária de Cr$ 65.115 mil — incluída na rubrica de "rendas não operacionais" — oriunda de indenização de seguro;

3) elevado montante de variações cambiais sofridas no período, bastante superior ao saldo da conta de "correção monetária".

Tradicionalmente, a maior parcela de receitas e de resultados se concentra no 2º semestre de cada ano. Acreditamos que tal fato se repetirá em 1979 e, para assim pensar, levamos em conta, principalmente:

a) a tendência a uma correção, ainda que parcial, da defasagem tarifária ocorrida no 1º semestre, nas linhas domésticas;

b) a plena operação, no 2º semestre, nas linhas internacionais, de uma frota de 6 DC-10-30, na qual se incluem 2 unidades arrendadas em abril e julho e que tiveram diminuta participação na oferta do 1º semestre.

São Paulo, 29 de agosto de 1979

NOVO NORTE — ORIENTAÇÃO
ECONÔMICA E PROJETOS LTDA.

[illegible] Laureti
CRE 1604 - 2ª Região

Bruno Luiz Molisani
CRE 3259 - 2ª Região

CRUZEIRO DO SUL S. A. — SERVIÇOS AÉREOS
CGC N.º 33258518/0001-89

RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO

Senhores Acionistas:

Ao término de mais um ano de atividades, e quando lhe incumbe relatar as ocorrências do exercício, a Diretoria tem a satisfação de anunciar, repetindo as palavras usadas pelo Presidente da Fundação Roberto Bertin perante o Colégio Deliberativo da entidade, em dezembro passado: *a CRUZEIRO é hoje uma empresa recuperada.* Evolui da brutal descapitalização com que a nova administração se deflorou em 1975 (quando o prejuízo acumulado de Cr$ 246.000.000,00 representava o equivalente a Cr$ 703.000.000,00, em moeda de dezembro de 1976, sem o aporte, nesse interregno, de recursos sob a forma de capital, ou, na verdade, um longo e extensíssimo, mas também gratificador, caminho percorrido.

2. É oportuno relembrar agora que a recoquista do equilíbrio econômico-financeiro da empresa somente foi possível, para usar as mesmas palavras do Relatório Anual de 1976,

"... pela compreensão de todos, de que é mister confiar no futuro e perseverar nos esforços felizes até agora, — em guarda contra as aparências ilusórias e acreditando sempre e ao seu efeito multiplicadores do trabalho necessário de cada dia".

Confiança e perseverança, bom senso e trabalho incessante, foram, com efeito, os elementos básicos que tornaram possível alcançar o êxito refletido nos números do balanço de 1976. E um breve retrospecto deve ser feito para que fique um registro desta fase da existência da CRUZEIRO, e que se desvendem a grande potencial da empresa na atividade que explora e o seu patrimônio de tradição e experiência, que lhe permitiram continuidade através das horas adversas.

3. Concluídos os levantamentos contábeis dois meses após a assunção do controle, e constatada, assim, a situação real da empresa, iniciou-se formular um programa de ação que, a um só tempo atendesse, de um lado, à justa impaciência dos credores, inclusive de empresas e órgãos governamentais, e de outro lado, à inevitável demora para que se estabelecesse a casa em ordem, lanta que exigia firmeza, paciência e sobretudo o decorrer de um número imprevisível de meses.

As tratativas de renegociações de créditos, ao contrário do que acontece nas transações norteadas, quando se fazem novos negócios, são difíceis e demoradas em situações como a da CRUZEIRO de então. Por motivos óbvios, as dificuldades são ainda mais acentuadas quando envolvem instituições estrangeiras.

Era dentro desse quadro que a rapidez no estabelecer as bases de uma solução financeira que permitisse executar a parte administrativa do programa e adquirir os seus ativos fixados, — estancando, ao mesmo tempo a mais monstruosa dos pesados custos financeiros dos últimos anos — se tornou questão de sobrevivência da empresa na atividade que apresentava, por todos os motivos, vital para a recuperação da CRUZEIRO. Tratava-se, em suma, de uma corrida contra o tempo.

3.1 Uma composição amigável com os credores, após a transferência do controle acionário em meados de 1975, era, assim, o pressuposto básico do programa de recuperação, e duas foram, no campo financeiro, as áreas de atuação imediata: a consolidação das dívidas internas com órgãos e empresas governamentais e o renegociamento de compromissos externos com bancos estrangeiros financiadores da compra de aeronaves. A colaboração do Governo Federal foi alcançada, — enquanto se negociava com os credores estrangeiros, — através de um financiamento à longo prazo, de condições adequadas à situação, na mesma linha de outros financiamentos assinados à sombrança dos empréstimos externos concedidos pelas agências governamentais a vários setores prioritários da indústria. Assim, mesmo antes da consolidação, foram integralizados pelos acionistas, em 1975, quatro lotes, todos as dívidas (incluídas contribuição previdenciária e empresas do Governo (Banco do Brasil, BNDE, Loteria Federal, Instituto Nacional de Previdência Social, etc.), dívidas essas diuturnamente agravadas, — dada a exigência de prolongada inadimplência em que se colocara a CRUZEIRO, — pelos encargos contratuais e legais de juros, correção monetária e multas.

3.2. A CRUZEIRO vem cumprindo rigorosamente em dia todas as obrigações desse empréstimo de consolidação e, dada a excepcional rapidez da recuperação da empresa, o empréstimo e os seus encargos, na sua totalidade, deverão estar liquidados (*sexta*) anos antes do prazo contratado de dose (12) anos.

Por seu turno, os credores estrangeiros, graças à tolerância do governo aqui mencionado e à confiança na CRUZEIRO, que, por isso, foram igualmente compreensivos e aquiescentes, em condições justas e satisfatórias, pacientemente negociadas, no reescalonamento programado. Desse modo, ao findar o ano de 1975, uma importante etapa do caminho a percorrer estava vencida.

4. Parece oportuno, neste passo, deixar registrada a satisfação da Diretoria por haver honrado, como se evidencia pelos resultados agora divulgados, o crédito de confiança outorgado ao acionista controlador (Fundação Rubem Bertin) e a nova administração da empresa, quer pelo Governo Federal como pelos bancos estrangeiros credores. A consciência deste fato, um compromisso moral de presença diária no espírito dos administradores, constituiu um incentivo primeiro para que redobrados e incansáveis fossem, a cada dia, os esforços para recuperar a CRUZEIRO.

4.1. Dessa recuperação, aliás, já resultaram, ao lado dos inúmeros benefícios de ordem geral, frutos diretos para os credores que nela colaboraram: no exercício fiscal de 1976 a CRUZEIRO recolheu ao erário federal Cr$ 19.864.000,00 de imposto de renda e, no exercício corrente de 1979, recolherá Cr$ 74.422.833,00. Por sua vez, os bancos estrangeiros que participaram do renacionamento em 1975 têm, a transferência, recebido, mediante pagamento de seus créditos e alguns deles ampliaram, com novos negócios, as relações comerciais com a empresa.

5. O patrimônio líquido da CRUZEIRO, que se tornara negativo em quase Cr$ 135.000.000,00 em 1975, passou em 1977 ao positivo de Cr$ 100.986.261,00, e, no exercício de 1978, subiu para Cr$ 430.508.669,00. Deverá proceder-se, em breve, ao aumento de capital, de Cr$ 100.000.000,00 para mais de Cr$ 400.000.000,00, mediante a incorporação de reservas e o reinvestimento de dividendos pelo acionista majoritário.

5.1. Estas providências colocarão a CRUZEIRO em condições de abrir o seu capital em futuro próximo, para que o público possa participar também, daqui por diante, dos benefícios da exploração de atividade e do potencial de lucratividade já demonstrado e que se torna mais evidente agora que a empresa está implantando um programa de expansão, com a aquisição de novos e modernas aeronaves, para obedecer aos imperativos de atualização do equipamento e de atendimento da crescente demanda do tráfego nos anos vindouros. Com esta finalidade, foi decidida a compra de 2 aeronaves de opção para mais 2 AIRBUS (A-300 B-4), que se aliguaram ao que melhor atenderiam as necessidades da CRUZEIRO nesse seu programa de expansão. Condições bastante favoráveis de preço e termos de um financiamento integral foram obtidas, inclusive a dispensa de aval.

6. Na área aeroportuária, continuou a CRUZEIRO registrando também sensíveis progressos. Alargou-se o campo de assistência social, com o aprimoramento desses serviços nas suas áreas modalidades de assistência médica e hospitalar, alimentação e saúde, e, ao lado dos incentivos dados ao Setor de Higiene e Segurança do Trabalho, com reflexos positivos no padrão e na produtividade do homem CRUZEIRO. A força de trabalho, bastante diminuída no primeiro ano após a transferência do controle acionário, — mediante acordos justos com empregados — foi desalojada e dispensa ou se aposentou, dentro de um clima amigável de negociação, — voltou a crescer nas proporções indispensáveis, mostrando o quadro abaixo o histórico da expressiva renovação desse quadro de empregados, procéssado sob todos os métodos modernos de seleção e abrindo oportunidades de emprego para a geração mais jovem.

	Funcionários			Aumentos Concedidos		
Posição em 31 Dezembro	Quant.	Variação Absol.	Variação %	Pelo CNPS %	Pela Empresa %	Variação
1973	5.173					
1974	4.176	— 997	— 19,3	37,0	41,5	+ 4,5
1975	4.177	+ 1	+ 0,3	43,0	47,5	+ 4,5
1977	4.435	+ 247	+ 5,9	40,0	43,9	+ 3,9
1978	4.676	+ 241	+ 7,7	43,0	54,9	+ 11,8

7. Tomando-se por base o ano de 1974, verifica-se que o quadro de pessoal foi diminuído em 997 funcionários (de 5.173 para 4.176) (19,26%), mantendo-se praticamente estável em 1975 e quase. A partir de 1977, a força de trabalho novamente cresceu, estando, hoje superior em 14,3% em comparada com aquele ano, mas inferior em 7,7% se a comparação for feita com o ano-base.

8. A empresa encerrou o ano passado dos últimos 4 anos, quantia superior a 53 milhões de cruzeiros com aumentos espontâneos, importância que não foi levada para os cálculos tarifários, destinando-se principalmente aos funcionários de baixo salário.

Nos acordos e prêmios de aposentadoria concedidos desde 1975 até hoje, dispendeu a CRUZEIRO, em aumentos salariais, Cr$ 63.083.250,00.

7. As medidas internas de administração, anunciadas nos relatórios dos exercícios anteriores, também prosseguiram seu acertamento. No campo financeiro cabe destacar uma revelação, iniciada em 1977, da posição da CRUZEIRO no relacionamento com a área bancária: de devedora, em 1975, de empresas muito credoras, passou ela a receber aos bancos os seus excedentes de caixa disponíveis, dentro das regras do mercado financeiro. Os resultados dessa posição, salutar margem de segurança para enfrentar os novos compromissos que advinão com a expansão da frota, se acham significativamente expressos nos números do balanço de 1978, de onde se destaca este ponto alto: as despesas financeiras com capital de giro foram superadas pelas receitas da mesma natureza, tão incomum na indústria do transporte aéreo, predisposta, pela rapidez e frequência da obsolescência tecnológica, a sempre trabalhar mais com recursos oriundos de terceiros. Para tanto contribuiram diversos fatores, desde a melhoria dos serviços de vendas, de arrecadação e de cobrança, da maior eficiência dos controles internos, até uma perceptível mudança de comportamento e de atitude dos gerentes das sucursais e dos agentes, juntamente com os superintendentes, chefes de departamentos e os seus subordinados, todos brosurando de ehqualar cada vez mais da criatividade e na dedicação ao trabalho, em benefício do interesse comum.

8. O saneamento financeiro dos compromissos oneroso de moeda estrangeira para capital de giro se completou ainda no primeiro semestre de 1978, com a substituição de todas as operações da Resolução 63 por empréstimo direto de prazo mais longo (Lei 4131) e conrência adequada. Considerando, por outro lado, do total das atuais dívidas em moeda estrangeira, decorrentes da compra de equipamento pela CRUZEIRO, cinquenta por cento (50%) são a juro fixo de 6%, pode-se dizer que, no momento em que vai ter início o programa de expansão, o perfil do endividamento do sistema empresa, exclusivamente dólares americanos, se tornou o melhor e o mais correto possível.

8.1. Maneira referência o investimento feito na methoda das instalações de varias sucursais, desde a remodelação total da principal loja da CRUZEIRO no Rio de Janeiro, onde funciona o centro de emissões, a aquisição de uma outra loja no melhor ponto do florescente subúrbio de Madureira; e duas outras lojas, em Niterói e Campo Grande (Mato Grosso do Sul), além da área de terreno no centro de Manaus para a construção de um edifício destinado a abrigar todos os serviços conjuntos da CRUZEIRO e da VARIG naquela cidade.

9. Completou-se também a renegociação, em boas condições de venda, do remanescente da frota já desativada, compreendendo os aviões YS-11 e Caravelle, com os respectivos estoques de turbinas e peças sobressalentes. Sobre representar uma receita eventual, gerando divisas, essas vendas contribuiram para economizar custos de manutenção e de armazenagem.

10. Em que pese às notícias dificuldades da economia brasileira no ano de 1978, com uma elevada taxa de inflação em decorrência de fatores econômicos internos e externos, o desempenho do setor do transporte aéreo regular foi bastante favorável, evidenciando o potencial de desenvolvimento econômico do país mesmo nos ciclos adversos. O quadro abaixo mostra, na Cruzeiro, a evolução dos indicadores no período 1975/1978, bem como a variação percentual respectiva de 1977 a 1978.

	1975	1976	1977	1978	Variação (1978/1977)
Horas Voadas	40.252	39.453	40.523	37.967	— 6,7%
Kms. Voados	27.141.991	26.739.715	27.478.398	26.569.000	— 3,3%
Pass. Transportados	1.403.411	1.632.136	1.754.753	1.996.500	+ 13,8%
Ass. Km. (000)	1.364.305	1.602.410	1.990.389	2.089.573	+ 5,0%
Pass. Km (000)	1.484.355	1.658.024	1.780.737	2.006.557	+ 12,7%
Aproveitamento	50%	55%	58%	58%	+ 10
Frota	23	14	14	14	—

11. Na forma do § 3º do Art. 176 da Lei nº 6.404/76 e do Art. 21 do estatuto social, a Diretoria propõe à Assembléia Geral a seguinte destinação do lucro líquido, após a dedução da reserva legal (Cr$ 18.660.784,00):

a. — 25% para dividendos aos acionistas de ambas as espécies. Cr$ 88.639.675,00
b. — 30% para a "reserva especial" ..... Cr$ 106.366.410,00
c. — O remanescente, para reserva de aumento de capital ..... Cr$ 154.549.616,00

Propõe ainda, de acordo com o Art. 19 do estatuto social, a capitalização da reserva de correção monetária do capital realizado, no valor de Cr$ 36.316.680,00, mediante emissão de novas ações bonificadas.

12. Certa de que, nesta renovhe dos acertamentos do exercício de 1978, — que se compõe a com os dados do balanço e dos pareceres, da Auditoria externa e da Consultoria Econômica independente, — cumpriu a Diretoria da CRUZEIRO o seu dever estatutário de informar, desejela, ao encerrar o exercício, exprimir os seus agradecimentos pelo apoio sempre recebido do Governo Federal, das entidades financeiras, dos agentes de viagem e dos usuários que a agraciaram com a sua preferência. Em particular, cabe dever registrado, ainda uma vez, a colaboração e a solidariedade dos Diretores e empregados da VARIG, imbuídos todos do saluar espírito de integração das duas empresas, atitude de que igualmente participam, em outras partida, os empregados da CRUZEIRO, por certo destinatários também, e muito especiais, dos agradecimentos da Diretoria.

A todos quantos acabaram de ser mencionados cabe dizer, finalmente, que podem hoje se regozijar pela contribuição que deram, cada um de seu modo, para que a obra de reconstrução, a pela participação que tiveram do mesmo e fascinante desafio: a recuperação da CRUZEIRO.

Rio de Janeiro, 16 de abril de 1979.

A Diretoria

Aguinaldo de Mello Junqueira, F. — diretor presidente
Edgard Nascimento de Araujo — diretor técnico
Gabriel Costa Carvalho — diretor financeiro

BALANÇO PATRIMONIAL levantado em 31 de dezembro de 1978 (em milhares de cruzeiros)

ATIVO

CIRCULANTE	
Disponível	525.893
Contas a receber (Nota 3)	473.254
Estoques (Nota 4)	189.377
Depósitos a prazo fixo e outras aplicações financeiras	60.246
Pagamentos antecipados	15.858
Total do Ativo Circulante	1.264.568
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	
Valores a aplicar — Incentivos fiscais	8.639
Bens de dação em pagamento	4.128
Diversos	2.147
	14.914
PERMANENTE	
Investimentos	23.694
Imobilizado (Nota 5)	1.443.053
Diferido	9.726
	1.476.473
Total do Ativo	2.755.955

PASSIVO

CIRCULANTE	
Fornecedores	172.025
Financiamentos (Nota 6)	26.198
Arrecadações por conta de terceiros	76.487
Contribuições compulsórias	88.639
Dividendos a pagar	21.959
Contas e despesas a pagar	74.423
Provisão para imposto de renda (Nota 7)	17.998
Provisão para revisão de equipamentos de vôo	127.536
Provisões para contingências	1.028.336
Total do Passivo Circulante	
EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	
Financiamentos (Nota 6)	1.254.529
Provisão para imposto de renda diferido (Nota 7)	16.926
Outras obrigações	1.947
	1.273.402
RESULTADO DE EXERCÍCIOS FUTUROS	
Receitas de transportes a executar	150.043
Receitas realizadas diferidas	1.202
Provisão para custos a realizar	(127.536)
	23.709
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	
Capital social (Nota 8)	100.220
Reserva de capital	36.317
Reservas de lucros	
Legal	20.638
Aumento de capital	163.013
Especial (estatutária)	110.320
	430.508
Total do Passivo	2.755.955

DEMONSTRAÇÃO DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS correspondentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 1978 (em milhares de cruzeiros)

Origens de recursos:	
Lucro líquido do exercício	391.648
Itens que não representam movimentação de capital de giro:	
Depreciações	227.668
Resultado de correção monetária	(359.196)
Variação cambial correspondente às	
parcelas de financiamentos de longo prazo	217.745
Financiamentos obtidos a longo prazo	167.360
Total dos recursos obtidos	645.245
Aplicação de recursos:	
Aumento líquido do imobilizado	171.037
Dividendos a pagar	88.639
Parcelas de financiamentos transferidas para curto prazo	230.165
Imposto de renda a longo prazo	16.930
Redução mas receitas de exercícios	65.079
Aumento do realizável a longo prazo	10.786
Total dos recursos aplicados	582.636
Aumento no capital de giro	62.609

DEMONSTRAÇÃO DAS MUDANÇAS DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO correspondentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 1978 (em milhares de cruzeiros)

	Capital	Reserva de capital	Reservas de Lucros: Legal	Aumento de capital	Bonificações	Especial (estatutária)	Lucros (ou prejuízos) acumulados	Total
Saldos em 1º de janeiro de 1978	100.220		1.451	2.027	9.271	2.902	(14.865)	100.986
Ajustes de exercícios anteriores							(6.909)	(6.909)
Reclassificações				515	(9.271)		8.756	
Saldos ajustados em 1º de janeiro de 1978	100.220		1.451	2.542		2.902	(13.038)	94.077
Correção monetária do balanço (D.L. 1598/77)		36.317	526	921		1.052	(5.394)	33.422
Lucro Líquido do exercício							391.648	391.648
Apropriações:								
Dividendos a pagar							(88.639)	(88.639)
Reservas			18.661	159.550		106.366	(284.577)	
Saldos em 31 de dezembro de 1978	100.220	36.317	20.638	163.013		110.320		430.508

VARIAÇÃO DO CAPITAL DE GIRO

	31/12/78	31/12/77	Variação
Ativo circulante	1.264.567	824.025	440.542
Passivo circulante	1.028.336	650.403	377.933
Capital de giro	236.231	173.622	62.609

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO correspondente ao exercício findo em 31 de dezembro de 1978 (em milhares de cruzeiros)

RECEITA OPERACIONAL		
Receita de vôo		2.793.376
Outras receitas operacionais		109.897
		2.903.273
CUSTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS		
Custo de vôo	2.226.715	
Outros custos operacionais	116.695	2.343.410
LUCRO BRUTO		559.863
GASTOS GERAIS		
Reajustamento de provisões, menos depreciações absorvidas no custo dos serviços	77.077	
Honorários da diretoria	2.035	
Despesas administrativas	150.892	
Provisão para devedores duvidosos	1.552	231.557
LUCRO OPERACIONAL		328.306
RECEITAS E DESPESAS NÃO OPERACIONAIS		
Receitas financeiras deduzidas das despesas financeiras (Nota 2)	30.353	
Outras receitas não operacionais	24.431	
Despesas não operacionais	(5.066)	49.716
Resultado da correção monetária (Nota 2)	359.196	
Variações cambiais de financiamentos do imobilizado (Nota 2)	(254.221)	104.975
LUCRO LÍQUIDO ANTES DO IMPOSTO DE RENDA		482.997
PROVISÃO PARA IMPOSTO DE RENDA (Nota 7)		91.349
LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO		391.648
LUCRO LÍQUIDO POR AÇÃO		Cr$ 3,91

Aguinaldo de Mello Junqueira, F.
PRESIDENTE

Edgard Nascimento de Araujo
DIRETOR TÉCNICO

Gabriel Costa Carvalho
DIRETOR FINANCEIRO

Walter de Faria Pereira
CONTADOR GERAL — CRC 006.136-1

As notas explicativas anexas fazem parte integrante das demonstrações contábeis

CRUZEIRO DO SUL S. A. - SERVIÇOS AÉREOS
CGC N.º 33258518/0001-89

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS em 31 de dezembro de 1978

1. PRINCIPAIS DIRETRIZES CONTÁBEIS

Na preparação de suas demonstrações contábeis a Companhia considerou as normas e critérios introduzidos pela nova Lei das Sociedades por Ações (Lei 6404/76), pelas alterações na legislação tributária (D.L. 1598/77) e pelas diretrizes emanadas do Departamento de Aviação Civil (DAC), para empresas de navegação aérea. As principais práticas contábeis adotadas estão resumidas a seguir:

a) Os ativos realizáveis e passivos exigíveis com vencimentos superiores a 360 dias estão demonstrados como longo prazo.

b) Títulos vinculados ao mercado aberto (incluídos no disponível), e depósitos a prazo fixo são registrados ao custo acrescido dos rendimentos auferidos no exercício, correspondentes ao prazo decorrido da data de aplicação.

c) Os estoques estão apreçados ao custo médio de aquisição, exceto as importações a ordens de trabalho em andamento, que estão demonstradas ao custo identificado. O custo não excede ao valor de mercado.
As aeronaves destinadas destinadas a venda e os correspondentes acessórios e peças sobressalentes, classificados neste grupamento, estão demonstrados ao valor líquido estimado de realização.

d) As imobilizações técnicas estão demonstradas ao custo de aquisição ou construção, acrescido da correção monetária anual, de acordo com indices oficiais e incluindo os juros sobre os financiamentos obtidos para sua aquisição.
As depreciações e amortizações das imobilizações técnicas são computadas pelo método linear. As taxas utilizadas levam em conta as estimativas de vida útil econômica dos bens e dos juros incorporados, que são amortizados pelos prazos remanescentes.

e) Os investimentos em empresas coligadas, controladas e outras estão demonstrados ao custo de aquisição e acrescidos de correção monetária anual.

f) Os ativos e passivos em moeda estrangeira estão refletidos às taxas de câmbio vigentes na data do balanço.

g) Comissões pagas ou creditadas a agentes são diferidas e apropriadas aos resultados com base nos bilhetes vendidos.

h) As encargos com revisões dos equipamentos de vôo são apropriados aos resultados em bases proporcionais às horas voadas.

i) A receita proveniente da venda de bilhetes é registrada como transportes a executar, no grupo de resultados de exercícios futuros, e deduzida de uma provisão para custos a realizar. Tanto a receita, como os custos a realizar estimados, são reconhecidos nos resultados, com base nos bilhetes voados.

j) O imposto de renda sobre os lucros auferidos no exercício é debitado ao resultado bem considerado líquido de eventuais incentivos fiscais.
Esse imposto está calculado progressivamente às alíquotas de 17% sobre os lucros auferidos até 12% do "Capital a remunerar" e de 30% sobre o excesso.

2. MUDANÇAS DE PRÁTICAS CONTÁBEIS

a) Decorrentes de alterações na legislação
Conforme mencionado na Nota 1, as demonstrações contábeis da Companhia foram preparadas de conformidade com as normas e critérios introduzidos pelas alterações nas legislações societária e tributária, esses dispositivos introduziram as seguintes mudanças nas práticas contábeis:
1) O critério de classificação dos ativos realizáveis e passivos exigíveis, segundo seus prazos de vencimento, passou de 180 para 360 dias;
2) O reconhecimento dos efeitos inflacionários sobre as demonstrações contábeis, foi feito através de:
• Correção monetária das contas do ativo permanente e do patrimônio líquido, acarretando um crédito ao resultado do exercício, de Cr$ 359.196.000 assim demonstrado:

	Milhares de cruzeiros
Correção monetária do ativo permanente	392.618
Correção monetária do patrimônio líquido	33.422
	359.196

• Ajustamento dos saldos em moeda estrangeira, com base nas taxas de câmbio em vigor na data do balanço, dai resultando uma variação cambial de Cr$ 302.643.000, debitada ao resultado do exercício. Essas variações reconheceram os passivos contratados para aquisição de equipamentos de vôo (Cr$ 254.221.000) e financiamentos de capital de giro, tratadas como despesas financeiras (Cr$ 48.422.000).
Em anos anteriores, o reconhecimento desses efeitos limitava-se à correção monetária do ativo imobilizado e aos ajustamentos dos saldos em moeda estrangeira, os quais eram contabilizados da seguinte forma:
• Compensados contra a reserva realizante da correção monetária do imobilizado, quando relacionados com financiamentos obtidos para sua aquisição;
• Debitados aos resultados dos exercícios, quando relacionados com financiamentos de capital de giro.

b) Outras mudanças
1) O imposto de renda sobre os lucros auferidos no exercício passou a ser reconhecido, sem considerar as futuras opções para a aplicação em incentivos fiscais.
Em consequência, o resultado do exercício ficou diminuído em Cr$ 17.213.000.
2) As receitas provenientes de vendas de bilhetes ainda não voados (transportes a executar), passaram a ser demonstradas líquidas de uma provisão estimada dos custos a realizar, classificada no passivo exigível a curto prazo. Em anos anteriores, essa provisão não era constituída.

3. CONTAS A RECEBER

	Curto prazo Milhares de cruzeiros	Longo prazo Milhares de cruzeiros
Clientes	370.467	
Congêneres, agentes e outros	117.706	
	488.173	
Menos: Provisão para devedores duvidosos	(14.919)	
	473.254	

4. ESTOQUES

Os estoques, em 31 de dezembro de 1978, compõem-se de:

	Milhares de cruzeiros	
Peças, sobressalentes e acessórios		134.680
Equipamentos disponíveis para venda	61.997	
Menos: Provisão para desvalorização de equipamentos de vôo	22.954	39.043
Ordens de trabalho em andamento		4.027
Importações em andamento		11.566
		189.316

O saldo demonstrado como equipamento disponível para venda representa aeronaves desvalorizadas e respectivos sobressalentes e acessórios, como segue:

	Milhares de cruzeiros
Caravelle	44.325
YS-11	17.566
Outros	106
	61.997

ATIVO IMOBILIZADO

	Milhares de cruzeiros
Equipamentos de vôo	2.356.113
Equipamentos terrestres	167.536
Imóveis	112.656
	2.636.305
Depreciações e amortizações acumuladas	(1.232.263)
Imobilizações em andamento	1.404.042
Juros a incorporar	7.293
	31.718
	1.443.053

Durante o exercício a Companhia modificou o critério de amortização dos juros incorporados aos equipamentos de vôo, de forma e apropriá-los aos resultados ao longo das vidas úteis remanescentes. Essa mudança de critério aumentou as depreciações do exercício em, aproximadamente, Cr$ 14.870.000.

5. FINANCIAMENTOS

	Curto prazo Milhares de Cr$		Longo prazo Milhares de Cr$	
	US$	Cr$	US$	Cr$
De imobilizações técnicas em moeda estrangeira	11.322	236.878	37.990	794.741
Juros vencidos	1.516	31.719		
De capital de giro, em moeda estrangeira	1.617	33.828	8.320	174.054
em moeda nacional		72.915		
Juros vencidos	280	5.856		
	14.735	381.196	46.310	1.254.529

Os financiamentos a longo prazo serão liquidados em parcelas variáveis, cujos vencimentos estão demonstrados a seguir:

Anos	Moeda Estrangeira Milhares de US$	Moeda Estrangeira Milhares de Cr$	Moeda Nacional Milhares de Cr$
1980	11.961	250.222	48.946
1981	13.464	281.670	33.962
1982	7.334	153.434	33.804
1983	6.335	132.514	33.804
1984	5.258	110.004	33.804
1985 a 1987	1.958	40.951	101.414
	46.310	968.795	285.734

Esses financiamentos vencem juros e outros encargos, a taxas usuais no mercado financeiro, e estão garantidos por avais diversos e pelos seguintes ativos:

	Milhares de cruzeiros
Equipamentos de vôo	2.387.831
Estoques	51.559
Depósitos a prazo fixo	8.365
	2.447.755

7. IMPOSTO DE RENDA

	Milhares de cruzeiros
O imposto de renda a pagar compõe-se de:	
Imposto de renda sobre os lucros auferidos no exercício	91.349
Menos: Imposto de renda diferido sobre o lucro inflacionário	16.926
	74.423

8. CAPITAL SOCIAL

O capital social da Companhia, em 31 de dezembro de 1978, está representado por 96.720.317 ações ordinárias e 3.500.000 ações preferenciais, no valor nominal de Cr$ 1,00 cada, emitidas e totalmente integralizadas.

As ações preferenciais não asseguram direito de voto e não são conversíveis em ações ordinárias. Os portadores dessas ações, entretanto, têm prioridade na distribuição de um dividendo mínimo, não cumulativo, de 6% ao ano, calculado sobre o respectivo capital nominal, sem prejuízo da distribuição de um dividendo mínimo de 25% do lucro líquido do exercício, para todos os acionistas.

PARECER DOS AUDITORES

Aos
Acionistas e Diretores da
Cruzeiro do Sul S.A. — Serviços Aéreos
Rio de Janeiro — RJ

Examinamos o balanço patrimonial da Cruzeiro do Sul S.A. — Serviços Aéreos, levantado em 31 de dezembro de 1978 e as respectivas demonstrações do resultado, das mudanças do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos correspondentes ao exercício findo naquela data. Nossos exames foi efetuado de acordo com as normas de auditoria geralmente aceitas e, consequentemente, incluiu as provas nos registros contábeis e outros procedimentos de auditoria que julgamos necessários nas circunstâncias.

Em nossa opinião, as demonstrações contábeis acima referidas refletem adequadamente a posição patrimonial e financeira da Cruzeiro do Sul S.A. — Serviços Aéreos, em 31 de dezembro de 1978 e o resultado de suas operações e as origens e aplicações de seus recursos, correspondentes ao exercício findo naquela data, de acordo com os princípios de contabilidade geralmente adotados por empresas de navegação aérea e diretrizes do Departamento de Aviação Civil, aplicadas com uniformidade em relação ao exercício anterior, com exceção das mudanças descritas na Nota 2, com as quais concordamos.

Rio de Janeiro, 20 de abril de 1979

COOPERS & LYBRAND AUDITORES — Amadeu Eugênio Horn Vecchietti
CRC-SP 2.272 — Contador-CRC-RJ 9.679-7

PARECER DA CONSULTORIA ECONÔMICA

Analisamos as demonstrações financeiras da CRUZEIRO DO SUL S.A. - SERVIÇOS AÉREOS, encerradas em 31.12.1978, e passamos a comentá-las:

I - O SETOR

Com o objetivo de situar, sob o prisma econômico, a CRUZEIRO dentro de seu setor específico de mercado, consolidamos os balanços — todos encerrados em 31.12.1978 — das quatro empresas, e dêles extraímos os dados que compõem o quadro abaixo (quantias expressas em milhões de cruzeiros):

INDICADORES	CRUZEIRO	INDÚSTRIA
1 - Ativo Total	2.756	20.586
Patrimônio Líquido	431	6.794
II - Receita Operacional	2.903	20.819
Lucro Operacional	326	1.806
III - Lucro Antes do Imposto de Renda	463	2.244
Provisão para Imposto de Renda	91	279
IV - Gastos Gerais (administrativos e financeiros)	123	1.558
V - Recursos gerados de Operações	478	3.147
Redução financ. de longo prazo	230	1.381

Dentro desse quadro geral, a posição relativa da CRUZEIRO pode ser assim sintetizada:

— detém 13% dos Ativos Totais,
— representa 6% do Patrimônio Líquido,
— gera 14% da Receita Operacional,
— contribui com 18% do Lucro Operacional,
— responde por 22% do Lucro Antes do Imposto de Renda,
— participa com 33% do Imposto de Renda provisionado,
— restringe-se a 8% dos Gastos Gerais, e
— aporta 15% dos Recursos Gerados por Operações.

A esta altura nos parece indispensável considerar a objeção, por vezes divulgada, contra o "lucro oriundo de correção monetária", presente nos resultados das 4 empresas do setor. O IV Seminário da Associação Brasileira dos Analistas do Mercado de Capitais, realizado em Caxias do Sul (RS) em outubro de 1978, concluiu, por consenso dos participantes, que:

"O Lucro (prejuízo) líquido do exercício tal como definido pela Lei 6404 em seus artigos 187 e 191 é o que reflete de maneira mais adequada o resultado efetivamente auferido pela empresa e como tal é o que deve ser considerado para efeito de avaliação de rentabilidade da mesma".

Esta é, sem dúvida, a melhor doutrina, de vez que o "lucro econômico" é conceito mais abrangente que "lucro financeiro": reconhece os ganhos de valorização do patrimônio e se refere não coisas de depreciação do ativo, mas, sim, em qualquer nível de lucro — a partir de zero — revertem em geração de caixa, especificamente, com maior fidedignidade, os "custos de reposição" do ativo imobilizado.

II - A EMPRESA

Como foi exposto no Relatório de Diretoria, o bem sucedido esforço de recuperação da empresa teve por principais suportes — que se complementaram — o saneamento financeiro (minuciosamente descrito) e a reorganização técnico-administrativa. Implementada à luz da experiência da co-irmã, "Nacional Cruzeiro" desde trabalho de campo, surgiu o terceiro fator, agora pedra angular do processo de reconstrução: a capacitação interna de geração de caixa. Dela, exclusivamente, fluiu o volume de recursos que transformaram o "passivo a descoberto" de 1975 (Cr$ 126 milhões) no "patrimônio líquido" de 1978 (Cr$ 430 milhões). Sommente, a esse intervalo de Cr$ 565 milhões, as quantias lançadas ao "fundo de depreciações"; no mesmo período, ou seja, Cr$ 459 milhões, e se alcançará, ainda que em moeda não corrigida, um valor de reinvestimento igual a 16 vezes o capital social: Cr$ 1.024 milhões. Preferimos, na presente análise, abandonar quantitativos e comparativos convencionais, em primeiro lugar, porque a adaptação dos demonstrativos de 1978 às disposições da Lei nº 6.404/76 redziu substancialmente sua comparabilidade com exercícios anteriores. Em segundo, porque a ainda diminuta expressão do capital social desvesta de sentido prático indicadores "per ação", como lucro, dividendo, patrimônio. Mais relevante, a avaliação de perspectivas. A amadurecida experiência de planejamento orçamentário, iniciada em 1976, aponta, para 1979, a despeito de prudentes concessões a expiral de custos e aos renovados propósitos anti-inflacionários do Governo, nova ampliação da faixa de auto-financiamento, em níveis de comportamento remunerado do capital econômico. Por isso muito oportuna a iniciativa anunciada pela Administração, de promover a abertura do capital: ao mesmo tempo em que se cria, para a empresa, nova fonte de recursos para os já definidos (e vultosos) planos de expansão, também se beneficia o mercado de capitais, ávido de maior número de opções a seguramente satisfeito com a experiência VARIG. E o esforço geracional, que até ontem se aperfeiçoara na administração da dívida, por certo se redobrará na incentivada missão de administrar o capital próprio.

São Paulo, 4 de maio de 1979.

NOVO NORTE - ORIENTAÇÃO ECONÔMICA E PROJETOS LTDA.

Lélio Lauretti — CRE 1834 - 2ª Região
Bruno Luiz Molisani — CRE 3236 - 2ª Região