

# RELATÓRIO ANUAL VARIG 2001





## Mensagem do Presidente

---

A indústria de aviação, criada há menos de 90 anos, desenvolveu-se rapidamente e ocupa hoje uma posição de relevo no contexto mundial de produtos e serviços de alto valor agregado. Com destaque, o transporte aéreo de passageiros e de cargas, com sua capacidade de se deslocar velozmente, firmou-se como opção segura para o tráfego rápido, estabelecendo uma expressiva rede de comunicação que na atualidade cobre um amplo número de localidades e países em todos os continentes.

O impacto econômico deste modal de transporte no mundo moderno é expressivo, constituindo-se em um dos maiores negócios integrados, mostrando impressionantes números:

- emprega mais de 40 milhões de pessoas especializadas, de elevado poder de compra, contribuindo significativamente para o giro econômico da riqueza mundial;
- constitui-se num dos maiores exportadores, produzindo expressivos resultados positivos nas contas do comércio exterior de uma quantidade de países, em particular do primeiro mundo;
- mais de 1,7 bilhões de passageiros foram transportados no último ano;
- o turismo foi largamente incrementado pelo transporte aéreo, tornando-se numa atividade comercial essencial nas mais diferentes regiões do Globo;
- mais de 400 milhões de toneladas-quilômetro de carga, têm sido deslocadas pelo ar a cada ano, desde a última década do Século XX, mostrando acentuada e constante taxa de crescimento;
- o setor por inteiro, considerando as atividades industriais e comerciais, diretas e indiretas, além do movimento nos modernos aeroportos metropolitanos - hoje verdadeiras cidades -, gera pelo menos 10 trilhões de dólares de transações anualmente.

Realmente os números dessa atividade pesam em qualquer análise e, embora levando-se em conta o ainda caráter razoavelmente elitista do transporte aéreo – infelizmente os custos incidentes sobre as operações dificultam sua penetração na gama dos serviços prestados às classes de rendas mais baixas das populações mundiais -, a aviação conquistou uma parcela importante no espectro das atividades econômicas modernas. E seguirá crescentemente nessa direção.

Quando se contabiliza o que foi conseguido com o avião, como máquina flexível e eficiente e desde os primeiros vôos dos pioneiros, ficam salientadas as marcas de uma contínua história de evolução e de progresso técnico, que honra a capacidade humana de criar e de inovar. Quando, no início do século XX, um simples e histórico vôo levou algumas cartas, poucos poderiam imaginar que estava nascendo uma atividade econômica que mudaria a forma de agir e de pensar de toda a humanidade.

A partir da década dos 1980 a sociedade e os governos passaram a se preocupar com a renovação dos regulamentos e das bases operativas das empresas exploradoras dos serviços aéreos. Novas regulamentações nacionais foram estabelecidas e diferentes bases começaram a ser implementadas e concordadas para as operações internacionais, visando melhorar o nível de segurança e de confiabilidade das operações mundiais. Os textos legais, que obrigam as empresas e operadores, passaram a ser vistos pela ótica das simplificações, garantidos por regulamentos mais fáceis de serem observados e fiscalização mais eficaz. Métodos foram buscados para a redução das interferências exageradas dos governos, em prol de níveis mais altos de eficiência e de custos mais baixos. Conferências mundiais foram convocadas e muitas outras ainda serão realizadas na busca de contextos mais simples, capazes de assegurar melhores ajustes das complexas interfaces criadas pelos interesses gerais.

O Brasil, infelizmente, atrasou-se neste processo de mudanças e, em 2001, o governo passou a buscar fórmulas para a criação de novas bases regulamentares. Entre elas foi concebida a criação de uma Agência Nacional de Aviação Civil independente, como órgão central do sistema de gerenciamento das concessões de serviço público no setor. Inicia-se, portanto, no alvorecer do Século XXI o debate público para determinar qual tipo de serviço a sociedade brasileira deseja dispor. Claramente, o público está interessado numa oferta de serviços eficiente, abrangente, permanentemente disponível e de custos progressivamente mais baixos, num contexto de crescentes níveis de segurança, tanto no setor doméstico como no internacional.

Para que tudo isto possa se tornar realidade visões mais abertas e transparentes precisam ser colocadas no centro das discussões. A competição necessária pode ser harmonizada com as dimensões do negócio, gerando investimentos possíveis num país que participa com não mais 1,5% do tráfego mundial. Enfim, nosso país oferece um mercado de

menores dimensões, quando comparado com o gigantesco movimento internacional de pessoas e cargas que se deslocam pelo ar. Isto nos obriga encontrar melhores e mais eficientes caminhos.

Por tudo isto, certamente, vivemos um momento de mudanças, as quais desde há muito são requeridas.

Voltando um pouco atrás é forçoso ressaltar que o caminho para o desenvolvimento das empresas aéreas nunca foi fácil. Extremamente dependentes dos índices de crescimento econômico e de prosperidade, operando em ambientes pesadamente regulamentados e dependentes das decisões das autoridades, sempre se apresentaram como o setor que mais rapidamente sofre os retrocessos da economia.

Fazendo-se um paralelo com o início da década dos 1990, o ano de 2001 nasceu com otimismo, renunciando o início de uma década promissora. A longa prosperidade econômica mundial, liderada pelos Estados Unidos, no entanto terminou, surpreendendo os mais argutos analistas. Assim, o ano passado, desde cedo, se apresentou difícil. Os balanços das principais empresas de transporte aéreo norte-americano no primeiro semestre, registraram perdas líquidas bastante acentuadas. Na Europa não foi diferente e, mesmo o Brasil não ficou imune a essa tendência. As principais empresas brasileiras, no mesmo período, perderam da ordem de um bilhão de Reais, registrado em suas demonstrações de resultados. Como causa fundamental, os analistas atuais responsabilizam a redução da dinâmica e do ritmo de prosperidade da economia dos Estados Unidos, que se refletiu diretamente em todos os outros países do mundo, por conta da globalização crescente da economia internacional.

As estatísticas mostraram um claro declínio da demanda por parte dos passageiros, iniciado no primeiro semestre, ao mesmo tempo em que se observou um acentuado aumento da oferta nos mercados de maior demanda e rentabilidade. Isto foi certamente agravado pelo nascimento de uma série de novas empresas, as quais, não influenciadas por fatores do passado, estão se mostrando capazes de ocupar espaços no mercado e induzir os passageiros a conseguir suas viagens, pela via atrativa de passagens a preços mais baixos. Embora estas novas empresas, que se intitularam de “baixo custo” estejam longe de oferecer a multiplicidade de serviços globais, elas passaram a ser vistas como uma solução nova que deveria ser copiada pelas tradicionais marcas presentes no mercado. Entretanto, os problemas estruturais que dificultam o trabalho das operadoras mais antigas estão presentes e, se nada se alterar, elas mesmas, as novas, poderão sofrer em futuro não muito distante dificuldades semelhantes de resultado e de liquidez.

Portanto, a situação do transporte aéreo que já não era adequada antes de 11 de Setembro de 2001, piorou consideravelmente depois dos ataques terroristas que duramente atingiram Nova York e Washington. No exterior ocorreram reações rápidas de empresas e de governos. Cortes de custos, de investimentos, demissões, redução das encomendas de novos aviões, supressão de vôos para destinos menos rentáveis, etc.

Do lado governamental, a reação mais rápida veio dos Estados Unidos. Lá, o Congresso reagiu com rapidez e, apenas 11 dias corridos após a tragédia da destruição do World Trade Center e de parte do Pentágono, autorizou o Presidente norte-americano oferecer alternativas de subsídios diretos às empresas, garantias para o levantamento de empréstimos, suspensão temporária de impostos e modificação das legislações relativas aos custos de infra-estrutura e aos de segurança nos aeroportos, oferecendo apoio adicional para a cobertura dos novos níveis de seguros de responsabilidade civil.

Tudo isto foi feito sob o nome da essencialidade dos serviços de transporte aéreo, largamente reconhecida e apoiada pela opinião pública e pelo setor econômico daquele país. Por outro lado, também foi considerada a ameaça de se perder toda uma estrutura humana e material - construída durante longos anos - altamente especializada e voltada a padrões realmente excepcionais de segurança de vôo.

Em nosso caso, ao final do exercício de 2001, o Governo, através da criação do Fórum de Competitividade, iniciou os estudos para melhoria de trabalho, de regulamentação e de tributação sobre o setor, para que se mostrasse competitivo e equivalente com o que aconteceu no exterior. No decorrer de 2002 este esforço deve continuar e se espera que, ao final deste trabalho de modernização estrutural, as empresas de transporte aéreo brasileiras possam oferecer campos de trabalho e de investimentos promissores.

Na VARIG, tais eventos motivaram um amplo programa de ajustes das operações, envolvendo redução e cancelamento de serviços, desativação de aeronaves mais antigas (frota Boeing 737-200), renegociação de contratos – em especial de “leasing” de aeronaves – , redução dos quadros de pessoal e outras medidas que trarão economias anuais da ordem de US\$180 milhões e, portanto, com melhoria nos indicadores de competitividade.

Com muitas poucas exceções, 2001 foi um ano de desempenho fraco para todas as transportadoras mundiais. Praticamente a totalidade delas conseguiu porcentagens de rentabilidade que, de nenhum modo, puderam satisfazer os acionistas. A grande maioria amargou pesados prejuízos que acabaram por gerar altos estoques de dívidas. No caso

brasileiro e em especial a VARIG, cuja operação internacional representa a maior parcela de nossas receitas e custos, o quadro foi agravado pelos:

- impostos bastante mais altos do que os que afetam nossos concorrentes internacionais;
- custos de operação da infra-estrutura em geral maiores do que os encontrados em países que ostentam as melhores empresas do setor;
- combustíveis e lubrificantes que, onerados pela tributação, aumentam significativamente os custos operacionais;
- compras financiadas dos aviões importados (praticamente a totalidade) mais onerosas, com prazos menores do que aqueles conseguidos pelas concorrentes americanas e européias.
- estoques de peças de reposição os quais, devido às nossas conhecidas dificuldades para importação, são mais altos do que, por exemplo, as empresas norte-americanas e européias (pátrias dos usuais fornecedores de equipamentos e componentes aeronáuticos);

Embora este quadro pouco favorável, é forçoso reconhecer que as nossas empresas e as autoridades aeronáuticas têm feito um notável trabalho tanto do ponto de vista operacional como de segurança de vôo, ostentando o Brasil os melhores e mais comparáveis índices do mundo.

Finalizando, uma visão do futuro. O transporte aéreo no Brasil é fundamentalmente uma ferramenta essencial para o desenvolvimento econômico da nação. Quaisquer que sejam os panoramas traçados para os anos e décadas vindouras um lugar de destaque estará reservado para o deslocamento de pessoas e de carga pelo ar. As empresas brasileiras estão tecnológica e operacionalmente equipadas para uma jornada vitoriosa e capazes de proporcionar serviços de qualidade, empregos vitalizados e a possibilidade de retorno vantajosos para seus acionistas e investidores.

Para que tudo isto possa acontecer, o setor conta com a colaboração de uma força de trabalho de alto nível e competente, de perspectivas animadoras propiciadas por posturas promissoras das autoridades que, por via de novos regulamentos flexíveis e modernizados, ofereçam perspectivas de maior competitividade às empresas nacionais. Isto se tornando realidade, a VARIG manifesta sua certeza, a partir deste ano no qual completa 75 anos de bons serviços prestados ao país, que o setor do transporte aéreo nacional estará capacitado a apresentar desempenhos econômicos que justifiquem e contribuam para o aumento da riqueza nacional.

## A VARIG E SEUS 75 ANOS

---

Uma história de pioneirismo, dedicação, coragem e desprendimento que gerou uma companhia conhecida e respeitada em todo mundo

A VARIG estará completando 75 anos em maio de 2002. É uma história que tem de ser devidamente comemorada por todos. Uma verdadeira saga que transformou o sonho de um empreendedor visionário – Otto Ernest Meyer – na primeira empresa aérea do Brasil – e uma das primeiras do mundo.

Ano de 1927. A aviação comercial alça seus primeiros vôos no mundo. No Brasil, navega entre o sonho e a ousadia. Até que numa pequena sala da Associação Comercial de Porto Alegre, uma reunião de idealistas – mais audaciosos que sonhadores – tendo à frente Otto Ernest Meyer, o criador da VARIG, marca a decolagem do principal e mais importante capítulo da história do transporte aéreo brasileiro.

Nesse dia, 7 de maio de 1927, nascia a S.A. Empresa de Viação Aérea Rio-Grandense, a VARIG, cuja certidão de nascimento – os estatutos da empresa, aprovados pelos primeiros acionistas – era não mais do que um documento com vários propósitos e muitas assinaturas, símbolos de compromissos pela construção de um ideal que a história provou ser nobre e que é motivo de orgulho para o Brasil e para os brasileiros.

Do primeiro avião - o “Atlântico”, 9 passageiros, 180 km/horarios – ao Boeing 777 de hoje (o avião comercial mais moderno do mundo), com capacidade para transportar mais de 400 passageiros a uma velocidade de quase mil km/horarios, conta-se uma verdadeira epopéia de homens e máquinas, onde o nome Ruben Berta – o primeiro funcionário e seu presidente de 1941 a 1966, quando faleceu – destaca-se não apenas como um símbolo, mas como um exemplo de desprendimento e dedicação à Organização.

A VARIG começou com uma linha de apenas 270 quilômetros – Porto Alegre – Pelotas – Rio Grande -, que no seu primeiro ano de atividade realizou 85 vôos, transportou 652 passageiros e voou 210 horas. Atualmente, em conjunto com a Rio-Sul e a Nordeste, opera a maior e mais completa rede de linhas do Brasil, servindo a 110 cidades. Para o exterior voa diretamente para 27 destinos em 18 países em quatro continentes. E a partir do seu ingresso na Star Alliance, a maior aliança de companhias aéreas do mundo, passou a oferecer ainda maiores facilidades para o seu passageiro que agora pode alcançar com rapidez e conforto qualquer ponto do globo terrestre.

Hoje, 75 anos depois, a pioneira VARIG – primeira empresa de aviação comercial do Brasil – ostenta números que a consagram como a maior companhia do país e da América Latina e uma das líderes do mercado mundial: nesses 75 anos de existência transportou mais de 210 milhões de passageiros, voou mais de 7 milhões de horas, realizou mais de 2 milhões e quinhentos mil vôos e seus aviões deram cerca de 115 mil voltas ao redor da terra.

Além de brilhar na fuselagem dos modernos aviões pelos céus do mundo, a marca VARIG tornou-se sinônimo de aviação entre brasileiros e paradigma de qualidade entre passageiros do mundo inteiro. Mais que isso: é um dos símbolos do Brasil mais respeitados no exterior.

Os 75 anos de fundação da VARIG é, assim, um acontecimento que não se limita apenas ao âmbito da empresa, mas tem amplitude nacional por estar ligado ao início da aviação comercial brasileira que nasceu com ela. Por isso está festejando a data com a mesma fé, o mesmo vigor e a mesma ousadia que marcaram os seus primeiros passos. Sua trajetória na indústria da aviação comercial prova que os acionistas pioneiros estavam certos em acreditar e apostar na Empresa. E os principais indicadores da economia globalizada sinalizam aos acionistas de hoje que é hora de decolar para outros desafios e novos horizontes.

A VARIG vem cumprindo ao longo desses longos anos um compromisso assumido com o país: quando uma empresa brasileira faz sucesso no exterior, quem faz sucesso é o Brasil.

## O MERCADO, PRODUTOS E SERVIÇOS

### TRANSPORTE AÉREO

A VARIG atua no transporte aéreo doméstico ligando todas as capitais e principais cidades brasileiras, com destaque para os serviços de “Ponte Aérea”, operada em conjunto com a Rio-Sul, nos eixos Rio de Janeiro/São Paulo/Belo Horizonte/Brasília e detém 40,5% do mercado doméstico de passageiros e quase a metade do movimento na Ponte Aérea.

Na área internacional, oferece serviços para quase todos os países da América do Sul, com ênfase na ligação com Buenos Aires, onde opera 11 vôos diários, e para as demais capitais dos países que integram o “Mercosul”. Na América do Norte, serve as cidades de Los Angeles, Miami, Nova Iorque e Cidade do México. Na Europa, Copenhagen, Frankfurt, Lisboa, Londres, Madri, Milão e Paris. Na Ásia, mantém vôos para o Japão, em Narita e Nagoia.

As ações da Companhia têm sido orientadas no sentido da busca constante da preferência dos passageiros através da implementação de políticas de aproximação com o cliente e do aprimoramento da qualidade e da eficiência dos serviços prestados. Essas ações têm se traduzido em produtos e benefícios como:

- Três classes de serviço nas viagens de longa duração e de duas na maioria dos vôos no Brasil e na América do Sul, procurando ampliar o espaço e o conforto dos passageiros, além de novos serviços de bordo;
- Programa de Milhagem Smiles, em condições equivalentes às praticadas no mercado internacional e cobertura para toda a rede de linhas, inclusive a da Star Alliance, bem como, ampliação do volume de assentos disponíveis para utilização de prêmios em vôos da Empresa;
- Ampliação e diferenciação das salas VIP nos principais aeroportos onde opera;
- Vendas de passagens pela Internet ou pelas Centrais de Reservas, com entrega em domicílio;
- Check-In” rápido (emissão antecipada do cartão de embarque e despacho de bagagens) .

A Empresa trabalha com a perspectiva de elevar sua atuação nos mercados doméstico e internacional. O primeiro passo foi consolidado através da liberação de concessão, por parte das autoridades governamentais, para operação de novas frequências nos mercados da Alemanha, EUA (Nova Iorque), França e Espanha.

Para dar suporte a este cenário e, ainda, visando manter atualizados os equipamentos, foram incorporadas à frota duas aeronaves Boeing 777 que são utilizadas nos vôos de longa duração e aeronaves Boeing 737 modelos 700 e 800 em serviço nas linhas domésticas e na América do Sul, as quais irão substituir gradativamente as aeronaves atualmente em utilização.

Quanto à política de comercialização, estão sendo ampliados os serviços aos clientes, com a abertura de novos pontos de venda (quiosques e postos empresariais), e ampliação do canal agências de viagens e relacionamento empresarial.

Os investimentos estarão centrados na atualização tecnológica e no aprimoramento dos processos de atendimento aos usuários, especialmente em sistemas de emissão de bilhetes e “check-in” automáticos, “electronic ticketing”, processos de controle de reservas, portais e mecanismos de comércio eletrônico.

### LOGÍSTICA



A VARIG Logística S.A. foi criada ao final de 2000 a partir da separação dos ativos da unidade de cargas da VARIG e iniciou suas atividades em janeiro de 2001, tendo sido responsável por um faturamento de US\$ 435 Milhões em 2001. Foi eleita pelo 5º ano consecutivo como a melhor transportadora de carga aérea da América do Sul. Através desta separação, objetivou-se proporcionar agilidade na gestão dos negócios de cargas convencional e fracionada e aproveitar todas as oportunidades advindas da logística integrada e do comércio eletrônico.

A empresa, iniciou suas operações com cerca de 250 franqueados e ampliará a rede durante os dois primeiros anos de operação para atingir um total de 500 franqueados. Considerando a performance atual da empresa, a VARIG Logística será o 2º maior operador do mercado, devendo atingir nos próximos anos uma rentabilidade líquida de impostos da ordem de 7,0%. Quanto aos seus custos operacionais, a VARIG Logística foi estruturada como uma empresa moderna, apoiada por sistemas de informações gerenciais em rede de última geração.

Os diferenciais que permitirão à VARIG Logística aumentar sua participação de mercado de uma forma acelerada são os seguintes:

Malha Multimodal Dedicada - fator crítico de sucesso no negócio de carga expressa, a malha rodoviar aérea dedicada utiliza os porões da frota de 127 aeronaves da VARIG, RIO SUL e NORDESTE, bem como 9 cargueiros exclusivos, além dos acordos de code share com Lufthansa e Martinair e transportadoras rodoviárias contratadas, garantindo a regularidade, a qualidade e a abrangência dos serviços prestados;

Sistemas de Informação e Comunicação - um dos principais vetores de diferenciação em relação à concorrência, permite a gestão pró-ativa de todo o sistema logístico, criação de novos produtos e serviços de pós-venda com agilidade, além de permitir a identificação de novos nichos/opportunidades no mercado. A VARIG Logística nasceu com um completo sistema de informações, que permite o rastreamento e controle completo da carga desde a origem até o destino final. O sistema está interligado com o sistema de gestão corporativa, que permite um gerenciamento total de todas as etapas de cada processo;

O Sistema de Franquias - o sistema de franquias é um mecanismo de comprovada eficácia utilizado para promover a capilaridade da malha multimodal dedicada, reduzindo expressivamente a necessidade de investimento da VARIG Logística S.A. O sistema de franquias tem uma outra grande vantagem que é a redução considerável dos custos fixos.

A Rede de Franqueados - a VARIG Logística conta no seu *start-up* com uma rede de franqueados familiarizados e treinados para atuação no segmento de carga expressa, responsável por investimentos em ativos da ordem de US\$ 85 milhões, 2.500 pessoas envolvidas e mais de 800 veículos, além de trazer relacionamentos comerciais consolidados;

Ajustes ao Sistema Existente - o sistema de distribuição da VARIG CARGO foi aprimorado de forma que a VARIG Logística possa se tornar o maior canal de distribuição multimodal do país. Através da rede de franquias, este canal irá atingir os 5.400 municípios brasileiros, oferecendo uma gama de serviços integrados que vão desde o transporte, armazenagem e desembarço aduaneiro até o completo gerenciamento de uma cadeia de fornecimento

Administração - baseada na experiência da equipe da VARIG CARGO, este grupo irá trabalhar em conjunto aproveitando todas as sinergias com o grupo FRB-Par, de forma a minimizar custos e maximizar todas as oportunidades de receita.

## MANUTENÇÃO

A VEM (Varig Engenharia e Manutenção) iniciou suas atividades como unidade interna da VARIG, responsável pela manutenção das aeronaves e componentes desde sua fundação em 1927.

A unidade de Engenharia e Manutenção da Varig tem tradicionalmente prestado serviços a terceiros (indústria e empresas aéreas) há mais de quarenta anos. A partir de 1981, devido à recessão do transporte aéreo, foi organizado um núcleo de vendas de serviços com os objetivos de evitar a redução dos efetivos em oficinas e hangares, contribuir para a redução dos custos fixos de infra-estrutura e suporte, e elevar substancialmente as outras receitas operacionais da VARIG. Este núcleo de venda de serviços, continuou a prestação de serviços como atividade complementar.

Nos últimos 4 anos, inicialmente buscando preencher espaços em suas linhas de produção e depois já com características de atividade fim, a VEM iniciou a venda de serviços para terceiros (empresas congêneres) de forma mais incisiva, atividade que vem aumentando ano a ano e hoje já responde por mais de 30% do consumo total de homens-hora. No ano 2000 o faturamento com serviços prestados para terceiros foi de USD 55,4 milhões, não incluídos os valores de seguros, garantias e reembolso de reserva de manutenção. Em 2001, o faturamento foi de USD 71,8 milhões, representando um substancial aumento de 30% no faturamento de serviços de manutenção a terceiros. Esse aumento deveu-se a uma política de marketing mais agressiva, lastreada pelo aumento da capacidade de produção, principalmente decorrente da reengenharia de processos produtivos através dos programas TOP/CPR e com pequeno aumento (4%) da força de trabalho direta para a implementação de novos turnos de serviço e novas linhas de revisão geral de aeronaves no Centro de Manutenção do Rio de Janeiro.

Com a consolidação de seu prestígio e rentabilidade como unidade de negócio, decidiu-se pela criação de empresa com foco na venda de serviços de manutenção aeronáutica, proporcionando a adequada independência para a gestão do negócio, com características intrinsecamente diferentes daquelas do transporte aéreo. Assim, a VEM - VARIG Engenharia e Manutenção S.A. torna-se a mais nova subsidiária da VARIG S.A.

A nova empresa nasce preparada para altos vôos. Com dois grandes centros de manutenção (Porto Alegre e Rio de Janeiro), 47 bases de manutenção e 4 mil funcionários, a grande maioria constituída por engenheiros e técnicos em aeronaves motores e aviônica, pretende aumentar sua participação no mercado de MRO / Maintenance, Repair & Overhaul (Manutenção, Reparo e Revisão Geral) tanto no que diz respeito ao que tem sido a sua área de maior atuação, aviação comercial, quanto atuando em novos nichos de mercado como o da aviação militar e da aviação corporativa, áreas que passam a fazer parte do plano de marketing. A VEM possui o maior e mais completo parque de manutenção aeronáutica da América Latina e de todo o Hemisfério Sul.

A VEM projeta para 2002 um faturamento de US\$ 230 milhões, aí incluídos os serviços prestados a Varig, e pretende alavancar as vendas através de investimentos na expansão do atual parque industrial e em tecnologia da informação através da gestão integrada do negócio, projetando atingir gradualmente, faturamento total de cerca de US\$ 500 milhões nos próximos cinco anos. Uma projeção razoável para um mercado que, no âmbito da aviação comercial, em todo o mundo, movimenta anualmente US\$ 35 bilhões, cresce 3% ao ano e se encontra cada vez mais aquecido pela intensa terceirização desses serviços por parte das empresas aéreas.

### **CENTRO DE TREINAMENTO DE OPERAÇÕES DE VÔO**

O Centro de Treinamento de Operações de Vôo, responsável pela capacitação de pilotos e comissários, fica sediado na Ilha do Governador, no Rio de Janeiro, onde estão os simuladores de vôo usados no treinamento das tripulações.

Instalações de menor porte ocupam áreas em São Paulo e em Porto Alegre. A VARIG, pioneira na introdução dessa tecnologia de treinamento na América Latina, é, atualmente, a única empresa aérea a deter um centro de treinamento em toda a região. A qualidade técnica do centro de treinamento é o principal fator não só na formação e capacitação dos tripulantes da Empresa, mas também de profissionais de outras companhias para as quais são prestados serviços.

## **A COMUNIDADE E O MEIO AMBIENTE**

---

A Empresa, consciente da sua responsabilidade em relação ao Meio Ambiente, tem respaldado ao longo do tempo as suas atividades operacionais, nos princípios da sua política ambiental, buscando superar os padrões legais exigidos, adotando práticas que visam compatibilizar o desenvolvimento tecnológico com o respeito e proteção ao Meio Ambiente.

Exemplo claro é a constante adequação de sua frota de aeronaves com equipamentos de última geração, como Boeing 777-200, 737-700 e 737-800, cuja performance de consumo de combustível, emissão de gases e ruído é significativamente inferior que as das gerações anteriores.

A manutenção das aeronaves considera além do aspecto segurança, também o ambiental, focando a redução do consumo de combustíveis.

Outros pontos importantes são o tratamento, a redução e a destinação final adequada de todos os resíduos gerados no processo produtivo, bem como, os resultados obtidos pelo esforço com a implantação da coleta seletiva para a reciclagem e incentivo a reutilização, que reduziu em quase 50% a quantidade do lixo destinado aos vazadouros públicos, redução do desperdício com significativos resultados em energia elétrica e água, contando ainda com campanhas e ações que buscam alcançar a conscientização ambiental de seu corpo funcional, seus familiares e a comunidade.

A Empresa tem procurado investir de forma planejada, considerando a expansão de suas atividades, em ampliação de áreas de tratamento de efluentes, como atualmente em curso na unidade de manutenção de Porto Alegre, cujo investimento é da ordem de R\$ 2,2 milhões de Reais.

Também na área de transporte de cargas, se tem atuado com critérios rígidos de processamento de cargas perigosas, especiais e destinação de embalagens.

## O DESEMPENHO DA VARIG EM 2001

---

### CENÁRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

O ano de 2001 foi marcado pela desaceleração da economia norte-americana e mundial, com efeitos negativos nas economias emergentes, caso do Brasil, aumentando o risco do país com a conseqüente redução no fluxo de capitais, exercendo pressão sobre o câmbio e os juros internos. Acrescente-se a isto, o problema da Argentina e a crise de energia e temos um quadro de absoluta retração do desenvolvimento econômico interno, frustrando todas as expectativas do final de 2000.

Os trágicos eventos de setembro nos EUA só fizeram agravar a já difícil situação do transporte aéreo em todo o mundo.

Nesse contexto, as empresas brasileiras de aviação enfrentaram problemas operacionais e de caixa crescentes e, a partir do último trimestre do ano, tiveram de desdobrar-se para manter suas operações.

A VARIG conseguiu vitórias importantes no contexto financeiro.

Por um lado, ainda em setembro de 2001, foram iniciadas as negociações com todos os arrendadores de aeronaves com o objetivo de reduzir os preços de alugueis aos novos níveis de mercado. As negociações, praticamente encerradas em dezembro de 2001, determinaram em economias anuais da ordem de US\$ 90 milhões e a extensão dos contratos e das novas condições de preços, por dois anos adicionais aos prazos anteriores.

Por outro lado, o fato financeiro mais significativo de seus números foi a redução do endividamento total em US\$ 370 milhões, como decorrência de acordo de reestruturação de contratos entre a empresa e a TheBoeing Co., sua tradicional fornecedora de aviões, que inclui operações de "sale-and-lease-back" de seis aeronaves e devolução de equipamentos. Esse acordo teve efeitos positivos não só sobre a posição da dívida e, por conseqüência, sobre os custos financeiros futuros, mas demonstra a confiança dos principais fornecedores quanto ao futuro da companhia.

Para o ano de 2002 novos cenários deverão se consolidar. Como foi já divulgado, a FRB-Par Participações S.A., holding controladora da VARIG, está inteiramente comprometida com a melhoria do perfil financeiro da Empresa, através de soluções de mercado de capitais.

## INFORMAÇÕES DE TRÁFEGO, PRODUTIVIDADE E QUALIDADE

	2001	2000	VAR%
<b>Operacionais</b>			
Passageiros Transportados	10.486.889	10.896.720	-3,8
Internacional	3.772.425	3.867.670	-2,5



Doméstica	6.714.464	7.029.050	-4,5
Pax/Km Transportado (000) - quantidade de passageiros multiplicados pela distância em quilômetros	26.008.738	26.598.815	-2,2
Internacional	18.394.797	18.989.727	-3,1
Doméstica	7.613.941	7.609.088	0,1
Aproveitamento Pax/Km %	68	73	-5 p.p.
Internacional	71	75	-4 p.p.
Doméstica	62	67	-5 p.p.
Ass/Km Oferecidos (000) - quantidade de assentos oferecidos multiplicados pela distância em quilômetros	38.328.777	36.607.128	4,7
Internacional	26.057.526	25.240.246	3,2
Doméstica	12.271.251	11.366.882	8,0
Ton/Km de Carga (000) - volume de carga medida em toneladas e multiplicada pela distancia medida em quilômetros	1.186.623	1.238.232	-4,2
Internacional	980.609	1.042.857	-6,0
Doméstica	206.014	195.375	-5,4
Quantidade de Aeronaves	86	91	-5 unid.
Passageiros	76	83	-7 unid.
Carga	10	8	2 unid.
Quadro de Pessoal	16.993	16.710	1,7
▪ Varig	11.429	11.509	-0,7
▪ Varig Logística	1.449	1.276	13,6
▪ Varig Engenharia e Manutenção	4.115	3.925	4,8
<b>Financeiros</b>			
Passageiros			
Receita por Ass/Km Oferecidos (centavos de Real)	13,7	13,0	5,4
Custo médio por Ass/Km Oferecido (centavos de Real)	9,4	8,3	16,3
Total			
Receita por Ton/Km Oferecidas (centavos de Real)	92,4	87,4	5,7
Custo por Ton/Km Oferecidas (centavos de Real)	65,8	56,6	16,3
% despesas comerciais/receita de Vôo	28,1	25,4	2,7p.p.
<b>Produtividade e qualidade</b>			
Ass/Km oferecidos / Média de Funcionários (milhares)	3.342	3.290	1,6
Ton/Km Oferecidas/Média de Total de Funcionários (milhares)	367,8	351,8	4,5
Média de utilização aeronaves/dia (Horas)	10,42	9,86	5,7
Pontualidade média %	91	91	-
Regularidade % (nível de execução de vôos planejados)	96	97	-1 p.p.

# Demonstrações Contábeis

## BALANÇOS PATRIMONIAIS

Em 31 de dezembro de 2001 e 2000

(Em Milhares de Reais)

### ATIVO

	Controladora		Consolidado	
	2001	2000	2001	2000
<b>CIRCULANTE</b>				
Disponível	125.950	115.591	133.550	118.230
Contas a Receber	754.899	671.920	825.273	701.564
Empresas Relacionadas	143.891	68.168	36.867	30.063
Depósitos Especiais	44.842	41.119	45.598	41.708
Estoques	89.565	188.434	246.348	195.622
Arrendamento Mercantil Antecipado	20.969	25.686	20.969	25.686
Despesas Antecipadas	89.624	110.476	94.911	111.309
	<b>1.269.740</b>	<b>1.221.394</b>	<b>1.403.516</b>	<b>1.224.182</b>
<b>REALIZÁVEL A LONGO PRAZO</b>				
Empresas Relacionadas	49.134	29.010	49.134	24.858
Depósitos Especiais	237.182	180.247	237.182	180.247
Créditos Tributários	818.681	435.194	818.703	435.194
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	398.192	174.547	398.192	174.547
Investimento Destinado à Venda	-	46.356	-	46.356
Outros Créditos	48.006	42.196	48.361	42.724
	<b>1.551.195</b>	<b>907.550</b>	<b>1.551.572</b>	<b>903.926</b>
<b>PERMANENTE</b>				
Investimentos	462.811	53.459	18.259	22.373
Imobilizado	331.857	674.789	724.853	744.321
Diferido	249.989	169.996	255.425	184.683
		<b>898.244</b>		
	<b>1.044.657</b>		<b>998.537</b>	<b>951.377</b>
<b>TOTAL DO ATIVO</b>	<b>3.865.592</b>	<b>3.027.188</b>	<b>3.953.625</b>	<b>3.079.485</b>

(As Notas Explicativas são parte integrante destes Balanços)

### PASSIVO

	Controladora	Consolidado
--	--------------	-------------

	2001	2000	2001	2000
<b>CIRCULANTE</b>				
Fornecedores	225.384	202.621	263.333	212.801
Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	721.077	449.209	732.681	459.680
Taxas, Impostos e Contribuições	167.706	105.718	188.981	106.239
Salários e Encargos Sociais	61.655	52.929	70.673	59.297
Arrendamento Mercantil a Pagar	92.294	21.484	105.960	21.484
Empresas Relacionadas	1.170	13.051	-	-
Dividendos a Pagar	166	174	166	174
Contas a Pagar	161.481	123.653	173.046	129.720
Transportes a Executar	406.565	252.863	413.940	255.202
Provisões para Contingências e Outras	351.914	257.155	356.175	257.425
	<b>2.189.412</b>	<b>1.478.857</b>	<b>2.304.955</b>	<b>1.502.022</b>
<b>EXIGÍVEL A LONGO PRAZO</b>				
Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	1.145.772	1.404.745	1.146.034	1.429.338
Empresas Relacionadas	30.573	29.900	30.573	29.900
Arrendamento Mercantil a Pagar	67.157	109.193	67.157	109.193
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	126.108	-	126.108	-
Provisões para Contingências e Outras	829.768	153.145	776.406	153.145
	<b>2.199.378</b>	<b>1.696.983</b>	<b>2.146.278</b>	<b>1.721.576</b>
<b>PARTICIPAÇÃO MINORITÁRIA</b>	-	-	<b>25.590</b>	<b>4.539</b>
<b>PATRIMÔNIO LÍQUIDO (PASSIVO A DESCOBERTO)</b>				
Capital Social Realizado	248.514	248.514	248.514	248.514
Reserva de Reavaliação de Investimentos	106.327	-	106.327	-
Prejuízos Acumulados	(878.039)	(397.166)	(878.039)	(397.166)
	<b>(523.198)</b>	<b>(148.652)</b>	<b>(523.198)</b>	<b>(148.652)</b>
<b>TOTAL DO PASSIVO</b>	<b>3.865.592</b>	<b>3.027.188</b>	<b>3.953.625</b>	<b>3.079.485</b>

(As Notas Explicativas são parte integrante destes Balanços)

**DEMONSTRAÇÕES DO RESULTADO**  
**Para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2001 e 2000**  
 (Em milhares de Reais)

	Controladora		Consolidado	
	2001	2000	2001	2000
Receitas Operacionais				
Receitas de Vão	5.011.071	4.453.227	5.774.051	5.135.871
Outras Receitas Operacionais	379.170	352.093	467.290	352.093
Impostos sobre Receita	(139.233)	(158.209)	(173.139)	(165.953)
Receita Operacional Líquida	5.251.008	4.647.111	6.068.202	5.322.011
Custo dos Serviços Prestados				
Custo de Vão	(3.601.746)	(2.937.331)	(4.109.721)	(3.326.605)
Outras Despesas Operacionais	(337.925)	(239.429)	(381.611)	(239.429)
	(3.939.671)	(3.176.760)	(4.491.332)	(3.566.034)
<b>LUCRO BRUTO</b>	<b>1.311.337</b>	<b>1.470.351</b>	<b>1.576.870</b>	<b>1.755.977</b>
Despesas Operacionais				
Despesas Comerciais	(1.288.183)	(1.060.437)	(1.622.652)	(1.305.484)
Honorários da Administração	(3.519)	(3.174)	(4.383)	(3.174)
Despesas Administrativas	(179.496)	(201.483)	(192.759)	(209.069)
Outras Despesas Operacionais, Líquidas	-	(10.544)	-	(10.544)
<b>RESULTADO DA ATIVIDADE</b>	<b>(159.861)</b>	<b>194.713</b>	<b>(242.924)</b>	<b>227.706</b>
Receitas (Despesas) Financeiras e Variações Monetárias				
Receitas Financeiras	47.372	23.596	47.716	23.596
Despesas Financeiras	(369.437)	(269.117)	(370.891)	(269.117)
Despesas Financeiras sobre Contratos de Leasing	(59.128)	(66.620)	(59.128)	(66.620)
Variações Monetárias de Obrigações e Créditos	(76.238)	(117.350)	(73.262)	(117.350)
Amortização da Variação Cambial Diferida	(119.965)	(75.044)	(119.965)	(75.044)
Impostos sobre Receitas Financeiras e Variações Monetárias	(12.455)	(3.658)	(12.668)	(3.658)
	(589.851)	(508.193)	(588.198)	(508.193)
Resultado de Participações	(102.908)	-	(4.310)	
Resultado da Atividade de Cargas em 2000	-	32.993	-	
Resultado de Controladas no Exterior	-	-	(33.378)	
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>(852.620)</b>	<b>(280.487)</b>	<b>(868.810)</b>	<b>(280.487)</b>
<b>Resultado não Operacional</b>	<b>219.435</b>	<b>129.684</b>	<b>217.822</b>	<b>129.684</b>
Provisão para Participação dos	-	(30.000)	-	(30.000)

Empregados				
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	152.312	2.264	152.312	2.264
Participação Minoritária	-	-	17.803	-
<b>PREJUÍZO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO</b>	<b>(480.873)</b>	<b>(178.539)</b>	<b>(480.873)</b>	<b>(178.539)</b>
<b>PREJUÍZO POR AÇÃO NO FINAL DO EXERCÍCIO EM R\$</b>	<b>(6,88)</b>	<b>(2,55)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

(As Notas Explicativas são parte integrante destas Demonstrações)

## DEMONSTRAÇÕES DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS

Para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2001 e 2000.

(Em Milhares de Reais)

	Controladora		Consolidado	
	2001	2000	2001	2000
<b>ORIGENS DE RECURSOS</b>				
Das Operações (conforme quadro abaixo)	-	57.658	-	57.658
Financiamentos a Longo Prazo	42.966	343.064	42.966	343.064
<b>Total das Origens de Recursos</b>	<b>42.966</b>	<b>400.722</b>	<b>42.966</b>	<b>400.722</b>
<b>APLICAÇÃO DE RECURSOS</b>				
Das Operações (conforme quadro abaixo)	16.724	-	126.772	-
Acréscimos do Ativo Permanente				
Investimentos	41.909	2.746	1.183	2.746
Imobilizado Técnico	159.684	171.409	170.084	171.409
Diferido	128	-	611	-
	218.445	174.155	298.650	174.155
Transferências do Curto Prazo para Ativo Permanente	175.259	-	47.238	-
Aumento do Realizável a Longo Prazo	311.471	76.009	320.677	71.857
<b>Total das Aplicações</b>	<b>705.175</b>	<b>250.164</b>	<b>666.565</b>	<b>246.012</b>
<b>Aumento (Redução) do Capital Circulante Líquido</b>	<b>(662.209)</b>	<b>150.558</b>	<b>(623.599)</b>	<b>154.710</b>
	<b>42.966</b>	<b>400.722</b>	<b>42.966</b>	<b>400.722</b>
<b>REPRESENTADO POR:</b>				
Capital Circulante no Final do Exercício				
Ativo Circulante	1.269.740	1.221.394	1.403.516	1.224.182
Passivo Circulante	2.189.412	1.478.857	2.304.955	1.502.022
	<b>(919.672)</b>	<b>(257.463)</b>	<b>(901.439)</b>	<b>(277.840)</b>
Capital Circulante no Início do Exercício	(257.463)	(408.021)	(277.840)	(432.550)
<b>Aumento (Redução) do Capital Circulante Líquido</b>	<b>(662.209)</b>	<b>150.558</b>	<b>(623.599)</b>	<b>154.710</b>
<b>Demonstrações dos Recursos Gerados (Aplicados) nas Operações</b>				
Prejuízo Líquido do Exercício	(480.873)	(178.539)	(480.873)	(178.539)
Itens que não afetam o Capital Circulante Líquido:				
Depreciações e Amortizações	187.404	128.892	193.901	128.892



Variações Monetárias de Créditos e Obrigações a Longo Prazo	38.987	68.377	38.987	68.377
Resultado de Participações	102.908	-	4.310	-
Baixa do Imobilizado	285.660	32.330	285.516	32.330
Baixa de Investimentos	1.502	8.862	1.502	8.862
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	(152.312)	(2.264)	(152.312)	(2.264)
Participação Minoritária	-	-	(17.803)	-
<b>Total dos Recursos</b>	<b>(16.724)</b>	<b>57.658</b>	<b>(126.772)</b>	<b>57.658</b>

(As Notas explicativas, são parte integrante destas Demonstrações.)

## DEMONSTRAÇÕES DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO

Para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2001 e 2000

(Em Milhares de Reais)

HISTÓRICO	Capital Social Realizado	Reserva de Reavaliação	Prejuízos Acumulados	Total
<b>Saldos em 31 de dezembro de 1999</b>	<b>248.514</b>	-	<b>(218.627)</b>	<b>29.887</b>
- Prejuízo Líquido do Exercício	-	-	(178.539)	(178.539)
<b>Saldos em 31 de dezembro de 2000</b>	<b>248.514</b>	-	<b>(397.166)</b>	<b>(148.652)</b>
- Reserva de Reavaliação - Constituição da empresa VEM - Varig Engenharia e Manutenção S.A.	-	106.327	-	106.327
- Prejuízo Líquido do Exercício	-	-	(480.873)	(480.873)
<b>Saldos em 31 de dezembro de 2001</b>	<b>248.514</b>	<b>106.327</b>	<b>(878.039)</b>	<b>(523.198)</b>

(As Notas explicativas, são parte integrante destas Demonstrações)

## DEMONSTRAÇÕES DOS FLUXOS DE CAIXA

Para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2001 e 2000

(Em milhares de Reais)

	Controladora		Consolidado	
	2001	2000	2001	2000
<b>Das Atividades Operacionais</b>				
Prejuízo do exercício	(480.873)	(178.539)	(480.873)	(178.539)
Ajustes para reconciliar o Prejuízo Líquido do Exercício ao Caixa Líquido gerado pelas Atividades Operacionais:				
▪ Depreciações e Amortizações	67.439	53.848	73.936	53.848
▪ Amortização de Arrendamentos Financeiros Diferidos	54.357	46.626	54.357	46.626
▪ Juros Provisionados	3.561	(37.447)	3.561	(37.447)
▪ Variações Monetárias sobre	217.146	204.771	214.170	204.771

Obrigações				
▪ Ganhos na Venda de Imobilizados	(224.734)	7.068	(224.734)	7.068
▪ Outros Resultados não Operacionais	125.752	-	31.150	-
▪ Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	(152.312)	(2.264)	(152.312)	(2.264)
	(389.664)	94.063	(480.745)	94.063
Variações nos Ativos e Passivos Operacionais				
▪ Acréscimo das Contas a Receber	(137.904)	(132.209)	(123.709)	(122.987)
▪ (Acréscimo) Redução do Estoque	(29.151)	2.734	(50.726)	(4.454)
▪ (Acréscimo) Redução das Despesas Antecipadas	20.852	(47.361)	16.398	(48.194)
▪ Acréscimo de Fornecedores	22.763	61.798	50.044	71.978
▪ Acréscimo das Taxas, Impostos e Contribuições	61.988	22.201	82.742	22.722
▪ Acréscimo (Redução) de Salários e Encargos Sociais	8.726	2.831	11.376	9.199
▪ Acréscimo (Redução) das Contas a Pagar e Outras	141.594	(32.040)	139.737	(39.024)
▪ Acréscimo do Transporte a Executar	153.702	61.496	158.738	63.835
▪ Acréscimo de Provisões Diversas	299.613	83.961	303.604	88.770
	542.183	23.411	588.204	41.845
<b>Caixa Líquido Gerado nas Atividades Operacionais</b>	<b>152.519</b>	<b>117.474</b>	<b>107.459</b>	<b>135.908</b>
<b>Fluxos de Caixa das Atividades de Investimento</b>				
Empréstimos entre Empresas Relacionadas	(65.626)	(48.680)	16.437	(45.289)
Variação em Depósitos Especiais	(30.902)	(48.529)	(28.093)	(49.118)
Variação sobre Créditos Tributários e Outros	7.768	(30.344)	7.919	(30.872)
Valor de Venda de Imobilizados	860.472	3.780	860.472	3.780
Aquisição de Bens do Ativo	(38.622)	(72.851)	(49.022)	(90.920)
Aquisição de Investimentos	(1.184)	(2.746)	(2.588)	(2.746)
<b>Caixa Líquido Gerado (Usado) nas Atividades de Investimento</b>	<b>731.906</b>	<b>(199.370)</b>	<b>805.125</b>	<b>(215.165)</b>
<b>Fluxos de Caixa das Atividades de Financiamento</b>				
Amortizações de Arrendamentos Financeiros	(201.071)	(130.996)	(201.071)	(130.996)
Amortização de Debêntures	(22.389)	(102.388)	(22.389)	(102.388)

Captação (Amortização) de Empréstimos e Capital de Giro	(650.598)	223.374	(673.796)	223.374
Pagamentos de Dividendos	(8)	(11)	(8)	(11)
<b>Caixa Líquido Usado pelas Atividades de Financiamento</b>	<b>(874.066)</b>	<b>(10.021)</b>	<b>(897.264)</b>	<b>(10.021)</b>
Acréscimo (Redução) Líquido do Disponível	10.359	(91.917)	15.320	(89.278)
Disponível no Início do Exercício	115.591	207.508	118.230	207.508
<b>Disponível no Final do Exercício</b>	<b>125.950</b>	<b>115.591</b>	<b>133.550</b>	<b>118.230</b>

## Notas Explicativas

### Às Demonstrações Contábeis de Dezembro de 2001 e 2000

(Valores expressos em milhares de Reais, exceto quando de outra forma indicada)

#### CONTEXTO OPERACIONAL

A "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) explora comercialmente, mediante concessão ou autorização dos Poderes Públicos competentes, transportes aéreos em geral, de passageiros, bagagens, encomendas, cargas e malas postais, através de linhas e serviços aéreos domésticos e internacionais, bem como presta a terceiros serviços relacionados com a navegação aérea.

#### APRESENTAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

##### a. Controladora

As demonstrações contábeis, foram elaboradas e estão sendo apresentadas em conformidade com as práticas contábeis emanadas da legislação societária brasileira e disposições complementares da Comissão de Valores Mobiliários - CVM.

O resultado da atividade de cargas desenvolvida pela controladora no período de janeiro a dezembro de 2000, tendo como base para sua apuração os mesmos critérios adotados após a implementação da controlada VARIG Logística, foi reclassificado à rubrica "Resultado da Atividade de Cargas de 2000", visando a comparabilidade das informações.

##### b. Consolidado

As demonstrações consolidadas foram elaboradas de acordo com os princípios emanados da legislação societária brasileira. Essas demonstrações apresentam os saldos das contas da Companhia e das seguintes controladas: VARIG Logística S.A., PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas S.A. e VEM - VARIG Engenharia e Manutenção S.A.

As demonstrações contábeis de controlada sediada no exterior são preparadas seguindo práticas contábeis compatíveis com aquelas adotadas pela controladora e são convertidas para Reais às taxas de câmbio vigentes na data de encerramento do exercício.

A participação dos acionistas minoritários foi destacada nas demonstrações contábeis consolidadas e os saldos e as transações intercompanhias foram eliminados.

## PRINCIPAIS PRÁTICAS CONTÁBEIS

### a. Disponível

As aplicações financeiras são avaliadas ao custo, acrescido dos rendimentos auferidos até as datas dos balanços patrimoniais.

### b. Provisão para Créditos de Liquidação Duvidosa

Constituída de acordo com a avaliação do grau de realização dos créditos com os clientes, incluindo créditos de empresas em processo de falência, concordata ou cobrança judicial, sendo o seu montante considerado suficiente para cobertura de eventuais perdas na realização do Contas a Receber.

### c. Transações em Moeda Estrangeira

São contabilizadas pela taxa de conversão do dia da transação. Ativos e passivos denominados em moedas estrangeiras são convertidos em Reais utilizando-se as taxas de câmbio em vigor nas datas dos balanços patrimoniais. As variações cambiais são reconhecidas na demonstração do resultado à medida que ocorrem.

### d. Estoques

São avaliados pelo custo médio das compras ou produção, limitado a valor de mercado, entre esses o menor. O custo de mercado é o atual custo de aquisição das peças de reposição. As importações em andamento estão registradas pelos custos incorridos até as datas dos balanços patrimoniais.

### e. Investimentos

Os investimentos em controladas são avaliados pelo método de equivalência patrimonial. Os demais investimentos são apresentados pelo custo de aquisição e, se aplicável, deduzido de provisão para perda necessária para adequá-los ao valor de mercado.

### f. Imobilizado

É avaliado pelo custo, acrescido de reavaliações, corrigido monetariamente até 31 de dezembro de 1995. As depreciações são computadas pelo método linear, tomando-se por base a vida útil estimada dos bens. Melhorias nos bens existentes são capitalizadas, enquanto custos de manutenção e reparos são lançados no resultado. Materiais alocados a projetos específicos são adicionados às imobilizações em andamento.

### g. Diferido

É reconhecido pelo custo e composto principalmente por gastos de reorganização e diferimento de variações cambiais apuradas no primeiro trimestre de 1999 e durante o exercício de 2001. As amortizações são efetuadas em períodos que variam de quatro anos, para as variações cambiais, a cinco anos, para os demais itens.

### h. Contratos de Arrendamento de Aeronaves

Os encargos com arrendamento de aeronaves, cujos contratos estabeleçam opção de compra, são reconhecidos no resultado em função do valor de suas respectivas contraprestações e vida útil estimada das aeronaves. O excesso da contraprestação em relação à parcela mensal de depreciação é registrado no ativo imobilizado e será amortizado no período compreendido entre o término do contrato de arrendamento mercantil e o fim da vida útil estimada das aeronaves.

### i. Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos

São reconhecidos sobre diferenças temporais, prejuízos fiscais e base negativa de contribuição social, às taxas aplicáveis, na extensão em que sua realização possa ser razoavelmente assegurada.

### j. Provisões

A provisão para revisão e reparos de equipamentos de vôo é constituída com base nas horas voadas e representa cobertura dos custos a realizar com manutenções futuras. Para os equipamentos de última geração esses custos são reconhecidos no resultado quando incorridos.

A provisão para o Programa Smiles é constituída com base na estimativa de conversão em prêmios das milhas voadas. Esse passivo é constituído para suprir o transporte de passageiros com direito ao prêmio Smiles.

As provisões para contingências são baseadas na opinião dos assessores legais e nas melhores estimativas da Administração sobre o provável resultado dos processos pendentes nas datas dos balanços patrimoniais.

**k. Reconhecimento da Receita**

As vendas são registradas no passivo circulante na rubrica "Transportes a executar" e reconhecidas como receita quando da efetiva prestação do serviço.

**l. Plano de Pensão**

A Companhia e suas controladas, exceto a Pluna, patrocinam planos de contribuição e benefícios definidos para seus funcionários. Os custos correntes são determinados pelo montante da contribuição requerida para o período e contabilizados pelo regime de competência.

**m. Participação nos Resultados**

O valor registrado como provisão corresponde à participação dos funcionários da Companhia nos resultados, cujo pagamento está sujeito à aprovação do Conselho de Administração.

**n. Prejuízo por Ação**

Calculado com base no numero de ações em circulação nas datas dos balanços patrimoniais.

**o. Uso de Estimativas**

A preparação das demonstrações contábeis requer que a Administração faça estimativas e adote premissas relacionadas com ativos e passivos reportados, divulgação de ativos e passivos contingentes na data das demonstrações contábeis e montantes reportados de receitas e despesas para os respectivos períodos. Resultados reais podem diferir dessas estimativas.

## DISPONÍVEL

	Controladora		Consolidado	
	2001	2000	2001	2000
▪ Caixa e Bancos	97.832	79.228	105.432	81.867
▪ Aplicações Financeiras	28.118	36.363	28.118	36.363
	125.950	115.591	133.550	118.230

Em 31 de dezembro de 2001, as aplicações financeiras consistem em investimentos em Certificados de Depósito Bancário - CDBs e fundos mútuos denominados em reais (R\$6.341 e R\$9.429, respectivamente) e rendem juros com base nas taxas aplicáveis aos depósitos interbancários e títulos do tesouro brasileiro, respectivamente. As aplicações financeiras denominadas em dólares norte-americanos consistem em depósitos a prazo e notas promissórias e montam a R\$12.348.

## CONTAS A RECEBER

	Controladora		Consolidado	
	2001	2000	2001	2000
▪ No País	584.711	315.437	603.976	315.365
▪ No Exterior	179.539	391.103	238.456	420.819



▪ Outros Valores a Receber no Exterior	85.415	25.330	77.607	25.330
▪ Provisão para Créditos de Liquidação Duvidosa	(94.766)	(59.950)	(94.766)	(59.950)
	754.899	671.920	825.273	701.564

## DEPÓSITOS ESPECIAIS

	Controladora		Consolidado	
	2001	2000	2001	2000
▪ Garantia de Contratos de Arrendamentos	184.062	148.804	184.818	149.393
▪ Garantia de Fabricação de Aeronaves	51.329	33.710	51.329	33.710
▪ Garantia de Manutenção	34.509	25.577	34.509	25.577
▪ Outros Depósitos	12.124	13.275	12.124	13.275
Sub-Total	282.024	221.366	282.780	221.955
Curto Prazo	(44.842)	(41.119)	(45.598)	(41.708)
Longo Prazo	237.182	180.247	237.182	180.247

## ESTOQUES

	Controladora		Consolidado	
	2001	2000	2001	2000
▪ Peças de Reposição e Materiais Diversos	37.115	108.063	156.450	115.251
▪ Ordens de Trabalho em Andamento	48.879	76.026	86.327	76.026
▪ Importações em Andamento	3.571	4.345	3.571	4.345
	89.565	188.434	246.348	195.622

A composição dos investimentos é como segue:

	Controladora		Consolidado	
	2001	2000	2001	2000
▪ Em sociedades controladas:				
VARIG Logística S.A.	-	26.987	-	-
Pluna Líneas Aéreas Uruguayas S.A.	25.072	4.099	-	-
VEM - VARIG Engenharia e Manutenção S.A.	419.480	-	-	-
Ágio na aquisição de participação	-	4.308	-	4.308

▪ Outros	18.259	18.065	18.259	18.065
	462.811	53.459	18.259	22.373

A controlada VARIG Logística S.A. foi constituída em 25 de agosto de 2000, para explorar comercialmente os serviços de transporte aéreo regular de cargas e malas postais, doméstico e internacional, e a prestação de serviços de logística. Suas operações iniciaram-se em janeiro de 2001. A controladora constituiu provisão sobre o passivo a descoberto desta controlada, no montante de R\$53.362, registrado na rubrica "Provisões para Contingências e Outras" no passivo exigível a longo prazo.

Os investimentos na Pluna Líneas Aéreas foram determinados com base nas demonstrações contábeis desta controlada encerradas em 31 de outubro de 2001 e 2000, conforme facultado pela Instrução CVM 247.

O ágio gerado na aquisição de participação desta controlada foi integralmente baixado no exercício social de 2001.

A controlada VEM - VARIG Engenharia e Manutenção foi constituída em 22 de outubro de 2001 e tem como objetivos preponderantes prestar serviços de manutenção em aeronaves civis e militares, consertos, restauração e conservação de máquinas e equipamentos, consultoria técnica, desenvolvimento e execução de projetos de engenharia e de programas de treinamento e formação técnica. Em 28 de dezembro de 2001, a controladora efetuou aporte de estoques, bens e equipamentos, avaliados em R\$419.381 por peritos independentes, a título de integralização de capital nesta controlada.

A diferença entre os valores contábeis dos bens e equipamentos aportados e seus valores de avaliação líquida dos efeitos tributários, no montante de R\$106.327, foi considerada na controladora como reserva de reavaliação por representar resultado não realizado.

Em 26 de dezembro de 2001, a Sociedade alienou, pelo valor de R\$46.000, 99,99% das cotas que compõem o capital social da Seletto Alimentos do Nordeste Ltda. O valor de aquisição, R\$46.356, estava classificado no realizável a longo prazo em dezembro de 2000.

Outros investimentos estão representados, substancialmente, por imóveis, os quais estão arrendados a terceiros. Os imóveis estão registrados pelos valores líquidos de depreciação.

As informações financeiras relevantes, em 2001, sobre as controladas são como segue:

	Capital Social	Patrimônio Líquido	Resultado do Período	Participação no Capital (%)		Equivalência Patrimonial	Saldo de Investimentos
				Total	Votante		
VARIG Logística S.A.	29.155	(53.868)	(83.023)	99,06	99,05	(82.243)	-
VEM - VARIG Engenharia Manutenção S.A.	419.481	419.481	-	99,99	99,99	-	419.481
PLUNA Líneas Aérea Uruguayas S.A.	51.471	51.167	(33.378)	49,00	49,00	(16.355)	25.072
Ágio na aquisição de participação	-	-	-	-	-	(4.310)	-
	-	-	-	-	-	(102.908)	444.553

## TRANSAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

As transações com partes relacionadas não consolidadas são como se segue:

	R\$ Mil						Resultado Operacional		Resultado Financeiro	
	Curto Prazo		Longo Prazo							
	Ativo		Ativo		Passivo					
	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000
§ SATA Serv. Auxiliares de Transporte Aéreo S.A.	577	535	-	-	-	-	(75.780)	(82.204)	-	-
§ Rio Sul Linhas Aéreas S.A.	29.151	21.233	3.034	2.481	-	-	68.075	(5.546)	455	2.054

§ Nordeste Linhas Aéreas S.A.	2.928	322	-	-	-	-	16.607	13.551	-	-
§ Fundação Ruben Berta	1.816	1.117	20.456	7.078	-	-	-	-	2.495	-
§ VARIG Agropecuária S.A.	-	1.117	-	-	-25.070	29.875	-	-	(1.329)	(1.584)
§ Companhia Tropical de Hotéis	-	79	-	-	-	-	(6.618)	(3.422)	-	-
§ VARIG Particip.em Transportes Aéreos S.A.	-	-	-16.785	10.626	3.767	-	-	-	2.056	2.293
§ VARIG Particip.em Serviços Complementares S.A.	-	-	925	704	-	-	-	-	137	-
§ FRB-Par Investimentos Ltda	1.848	1.511	-	-	1.510	-	-	-	-	-
§ Amadeus Brasil Ltda.	547	4.417	3.241	3.241	-	-	-	-	-	-
§ Outros	-	849	4.693	728	226	25	-	(2.670)	-	642
	36.867	30.063	49.134	24.858	30.573	29.900	2.284	(80.291)	3.814	3.405

A Companhia não efetua transações ou acordos com as partes relacionadas em bases ou termos menos favoráveis do que aqueles que seriam praticados com terceiros.

Os valores classificados no circulante referem-se, basicamente, a serviços prestados/recebidos das empresas relacionadas. Os valores classificados no longo prazo referem-se a contratos de mútuo, remunerados com base nas taxas médias de juros pagos na captação de recursos em instituições financeiras.

## IMOBILIZADO

	Taxa Anual de Depreciação(%)	Controladora			Consolidado		
		2001		2000	2001	2000	
		Custo	Depreciação Acumulada	Líquido	Líquido	Líquido	Líquido
Imobilizado Técnico							
▪ Equipamento de Vôo	3,3 a 20	115.166	(94.752)	20.414	145.100	352.725	179.059
▪ Leasing de Aeronaves	-	89.718	-	89.718	252.293	89.718	252.970
▪ Equipamento de Treinamento Aviões e Simuladores	10 a 14,2	8.231	(7.697)	534	889	534	889
▪ Equipamento Terrestre	10	133.845	(101.663)	32.182	38.292	81.749	59.044
▪ Veículos	20	7.075	(6.342)	733	852	1.107	1.102
▪ Imóveis	4 e 5	273.929	(206.351)	67.578	73.912	76.835	84.358
▪ Outros		119.484	(31.860)	87.624	95.992	88.271	96.837
		747.448	(448.665)	298.783	607.330	690.939	674.259
Imobilizações em Andamento		33.074	-	33.074	67.459	33.914	70.062

		780.522	(448.665)	331.857	674.789	724.853	744.321
--	--	---------	-----------	---------	---------	---------	---------

## DIFERIDO

	Controladora			Consolidado		
	2001			2000	2001	2000
	Custo	Amortização Acumulada	Líquido	Líquido	Líquido	Líquido
▪ Diferimento de Variações Cambiais	434.938	(225.133)	209.805	150.089	209.805	150.089
▪ Reestruturação	54.369	(16.118)	38.251	19.907	38.251	19.890
▪ Outros	2.319	(386)	1.933	-	7.369	14.704
	491.626	(241.637)	249.989	169.996	255.425	184.683

Com base no disposto nas Deliberações CVM nº 294, nº 404 e nº 409 a Companhia optou pelo diferimento das variações cambiais líquidas decorrentes dos ajustes de ativos e passivos em moeda estrangeira, apurados no primeiro trimestre de 1999 e durante o exercício de 2001.

## EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS

### EMPRÉSTIMOS, FINANCIAMENTOS E DEBÊNTURES

	Controladora			Consolidado		
	2001			2000	2001	2000
	Curto Prazo	Longo Prazo	Total	Total	Total	Total
▪ Empréstimos e Financiamentos	487.479	736.835	1.224.314	1.125.869	1.236.180	1.160.933
▪ Financiamento de Taxas e Contribuições	97.148	206.492	303.640	298.930	303.640	298.930
▪ Refinanciamentos de Arrendamentos Mercantil	67.355	104.691	172.046	405.166	172.046	405.166
▪ Debêntures	69.095	97.754	166.849	23.989	166.849	23.989
	721.077	1.145.772	1.866.849	1.853.954	1.878.715	1.889.018

Os saldos apresentados, incorporam juros incorridos de R\$88.418 (R\$ 77.641 em 2000), sendo R\$38.563 exigíveis a curto prazo e R\$49.855 no longo prazo.

## Empréstimos e Financiamentos

	Controladora			
	2001			2000
	Curto Prazo	Longo Prazo	Total	Total
Capital de Giro:				
<u>Moeda Estrangeira</u>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Orix Corp. (USA) – juros anuais de 3% acima da taxa interbancária de Londres – LIBOR, pagáveis semestralmente até junho de 2005, garantidos por recebíveis de cartões de créditos no Japão.</li> </ul>	24.039	89.802	113.841	121.478
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nissho Iwai (USA) – juros anuais de 3% acima da taxa interbancária de Londres – LIBOR, pagáveis semestralmente até dezembro de 2007, garantidos por recebíveis de cartões de créditos no Japão.</li> </ul>	38.707	184.548	223.255	228.572
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brazilian American Merchant Bank (USA) – juros anuais de 4,5% acima da taxa interbancária de Londres – LIBOR, pagáveis semestralmente até dezembro de 2012, garantidos por recebíveis de cartões de crédito na Itália e Argentina.</li> </ul>	37.871	191.848	229.719	216.765
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Securitização de recebíveis – juros anuais de 9,6%, pagáveis semestralmente até fevereiro de 2005, garantidos por recebíveis de cartões de créditos no mercado norte-americano.</li> </ul>	25.814	74.585	100.399	125.051
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Banco do Brasil (USA) – juros anuais de 5% acima da taxa interbancária de Londres – LIBOR, pagáveis semestralmente até junho de 2003, garantidos por recebíveis de cartão de crédito.</li> </ul>	8.497	13.528	22.025	57.781



<ul style="list-style-type: none"> <li>GE Varig Engines – financiamento com juros anuais de 2,6% acima da taxa interbancária de Londres – LIBOR, pagáveis mensalmente até outubro de 2008, garantidos por recebíveis de cartões de crédito e avalizado pela FRB.</li> </ul>	65.804	70.334	136.138	72.242
<ul style="list-style-type: none"> <li>Banespa (USA) – juros anuais de 3%, pagáveis trimestralmente até agosto de 2001, garantidos por avais e notas promissórias da Fundação Ruben Berta.</li> </ul>	29.393	-	29.393	27.606
<ul style="list-style-type: none"> <li>Unibanco (USA) – juros anuais de 17%, pagáveis mensalmente até novembro de 2002, garantidos pela venda da participação minoritária da empresa VARIG Logística S.A.</li> </ul>	114.085	-	114.085	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>Empréstimos junto a diversas instituições financeiras.</li> </ul>	4.987	2.251	7.238	2.933
	349.197	626.896	976.093	852.428
<b>Moeda Nacional</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Petrobrás – financiamento com juros anuais de 7% acima da TJLP pagáveis mensalmente até junho de 2006, garantidos por recebíveis de cartão de crédito.</li> </ul>	54.420	109.333	163.753	160.998
<ul style="list-style-type: none"> <li>Empréstimos junto a diversas instituições financeiras.</li> </ul>	4.309	-	4.309	4.490
	58.729	109.333	168.062	165.488
<b>Total de Capital de Giro</b>	<b>407.926</b>	<b>736.229</b>	<b>1.144.155</b>	<b>1.017.916</b>
Financiamento de Equipamentos e Importações	21.420	606	22.026	27.025
Linhas de Crédito no Brasil e no exterior	58.133	-	58.133	80.928
	<b>487.479</b>	<b>736.835</b>	<b>1.224.314</b>	<b>1.125.869</b>

O cronograma dos vencimentos dos saldos de empréstimos e financiamentos a longo prazo, em 31 de dezembro de 2001, é como segue:

2003	249.587
2004	181.081

2005	104.172
2006	67.141
Após 2006	134.854
	736.835

Como decorrência da operação de venda de “Debit Conversion Bonds” e “Interest on Debt Due and Unpaid Bonds”, obrigações emitidas pelo Tesouro Nacional do Brasil junto ao Brazilian American Merchant Bank, foi apurado deságio total equivalente a US\$41,5 milhões, dos quais restam, em 31 de dezembro de 2001, US\$18 milhões (US\$21,1 milhões em 2000) a serem apropriados ao resultado em função do prazo de amortização. Como garantia dessas operações, foram vinculados imóveis em Brasília e Manaus e a totalidade das ações das empresas relacionadas Rio Sul Linhas Aéreas S.A., SATA - Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S.A., Companhia Tropical de Hotéis e Companhia Tropical de Hotéis da Amazônia. As participações das empresas acima foram transferidas, através do processo de cisão aprovado em janeiro de 2000, para outras sociedades.

Os contratos de empréstimos com o Unibanco - União de Bancos Brasileiros S.A. e de Securitização de recebíveis - USA contêm certas cláusulas referentes a indicadores financeiros não integralmente satisfeitas pela Companhia. Negociações em curso com esses agentes financeiros indicam a solução satisfatória para essas inadimplências.

### Financiamentos de taxas e contribuições

	Controladora			
	2001			2000
	Curto Prazo	Longo Prazo	Total	Total
<ul style="list-style-type: none"> <li>INSS – Parcelamento em 96 prestações mensais, iguais e consecutivas, e juros de 1% ao mês, com o último vencimento em agosto de 2004.</li> </ul>	-	35.553	35.553	56.425
<ul style="list-style-type: none"> <li>INFRAERO - Taxas aeroportuárias devidas até junho de 1994, parceladas em 96 prestações mensais, iguais e consecutivas, e juros de 1% ao mês, com o último vencimento em novembro de 2002.</li> </ul>	78.346	-	78.346	89.422
<ul style="list-style-type: none"> <li>Instituto Aerus de Seguridade Social – Parcelamento em 240 prestações mensais, iguais e consecutivas, e juros de 1% ao mês, com o último vencimento em junho de 2022.</li> </ul>	18.802	170.939	189.741	153.083
	97.148	206.492	303.640	298.930

Os saldos dos parcelamentos a longo prazo em 31 de dezembro de 2001 têm seus vencimentos como segue:

2003	30.174
2004	23.063
2005	8.842
2006	8.842
Após 2006	135.571
	206.492

Os financiamentos de taxas e contribuições estão garantidos por aval e notas promissórias da Fundação Ruben Berta e por recebíveis de cartão de crédito.

### Refinanciamentos de Arrendamento Mercantil

	<b>Controladora</b>			
	2001			2000
	Curto Prazo	Longo Prazo	Total	Total
<b>Arrendamento Financeiro:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ First Security Bank of Utah (USA) – US\$ 19,3 milhões, pagáveis mensalmente até novembro de 2004, com juros anuais de 4% acima da taxa interbancária de Londres – LIBOR.</li> </ul>	9.135	29.112	38.247	37.819
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wilmington Trust Co. e Mc Donnell Douglas</li> </ul>	-	-	-	264.055
	9.135	29.112	38.247	301.874
<b>Arrendamento Operacional:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ International Lease Finance Corp. (USA) – US\$ 34,1 milhões a serem amortizados semestralmente a partir de abril de 2001 até outubro de 2007, com juros anuais de 4% acima da taxa interbancária de Londres – LIBOR. mensalmente até outubro de 2008.</li> </ul>	10.676	49.059	59.735	66.728
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Morgan &amp; Metlife (USA) – US\$ 11,0 milhões a serem amortizados semestralmente a partir de abril de 2001 até outubro de 2007, com juros anuais de 4% acima da taxa interbancária de Londres – LIBOR.</li> </ul>	2.246	21.366	23.612	21.544
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Outros.</li> </ul>	45.298	5.154	50.452	15.020
	58.220	75.579	133.799	103.292
	67.355	104.691	172.046	405.166

Em 31 de dezembro de 2001, o cronograma dos vencimentos dos saldos de arrendamentos refinanciados a longo prazo é como segue:

2003	28.452
2004	29.202
2005	28.527
2006	12.820
Após 2006	5.690
	104.691

## Debêntures

Em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 16 de Outubro de 2001, foi aprovada a emissão de 156.085 debêntures, em duas séries. As debêntures da primeira série, totalizando R\$ 122.069, vencerão em 26 de dezembro de 2006 e as da segunda série, totalizando R\$ 34.016, vencerão em 26 de dezembro de 2002.

As debêntures, que foram emitidas sob a forma nominativa escritural, sem emissão de cautelas ou certificados, não são conversíveis em ações e estão sujeitas a juros com base na Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP, acrescida de 4.75% ao ano.

A emissora poderá, a qualquer tempo, adquirir debêntures desta emissão, por preço não superior ao seu valor nominal unitário, acrescido de remuneração devida e deduzido de amortização efetuada. As debêntures adquiridas poderão ser canceladas ou mantidas em tesouraria.

O agente fiduciário poderá declarar antecipação das obrigações quando houver:

- Liquidação ou decretação de falência da emissora;
- Falta de cumprimento de qualquer obrigação pecuniária, ou não, prevista na escritura, não sanada em 90 dias, contados da data que for recebida notificação do agente fiduciário;
- Ocorrer substituição do Banco de Boston no convênio de recebíveis da IATA, sem o atendimento da obrigação prevista.

## ARRENDAMENTO MERCANTIL

---

O volume de compromissos decorrente dos arrendamentos financeiros e operacionais, em 31 de dezembro de 2001, totaliza R\$337.670 e R\$2.722.511, respectivamente, e serão exigidos nos seguintes períodos:

	<b>Controladora</b>	
	Financeiro	Operacional
2002	48.188	566.493
2003	56.433	524.508
2004	55.132	479.547
2005	61.910	400.260
2006	107.557	222.005
Após 2006	8.450	529.698
	337.670	2.722.511

Os valores já incorridos até 31 de dezembro de 2001 relativos aos arrendamentos financeiros, cujos vencimentos ocorram após 31 de dezembro de 2002, no montante de R\$67.157 (R\$109.193 em 2000), se encontram registrados a rubrica "Arrendamento Mercantil a Pagar" no exigível a longo prazo.

Conforme descrito na [Nota 3.h](#), a Companhia reconhece os encargos dos contratos de arrendamento de aeronaves com opção de compra nos resultados. Caso fosse adotada a prática contábil em vigor antes de 1º de janeiro de 1997 (capitalização dos encargos), as demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2001 teriam os seguintes reflexos:

- O ativo permanente seria acrescido em R\$185.868 (R\$199.219 relativo ao custo histórico deduzido de R\$87.548 correspondente à depreciação acumulada, mais R\$74.197 de diferimento da variação cambial).
- A depreciação do exercício referente aos encargos capitalizados seria de R\$28.966 (R\$54.027 foram reconhecidos como encargos de arrendamento).
- O passivo circulante e de longo prazo seriam acrescidos de R\$48.188 e R\$222.325, respectivamente.
- Os efeitos de flutuação do câmbio sobre tais passivos corresponderiam a despesas no montante de R\$196.896 (líquido das variações cambiais diferidas).

# IMPOSTOS

## TAXAS, IMPOSTOS E CONTRIBUIÇÕES

	Controladora		Consolidado	
	2001	2000	2001	2000
▪ Taxas e Contribuições por Conta de Terceiros	83.626	66.828	84.576	66.828
▪ COFINS e PIS	65.496	8.077	81.870	8.077
▪ Taxas Aeroportuárias	18.584	30.813	22.535	31.334
	167.706	105.718	188.981	106.239

## IMPOSTO DE RENDA E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL

a. Corrente - O imposto de renda e a contribuição social correntes da Companhia foram computados com base na legislação fiscal em vigor, utilizando-se as alíquotas de 25% e 9%, respectivamente, como segue:

	Imposto de Renda	Contribuição Social
Prejuízo líquido do exercício	(633.185)	(633.185)
Adições	1.272.271	1.269.575
Exclusões	(562.826)	(550.632)
Lucro tributável	76.260	85.758
Alíquotas	25%	9%
Imposto e contribuição correntes	19.065	7.718
Compensação de créditos fiscais	(19.065)	(7.718)
Imposto e contribuição devidos	-	-

Em 31 de dezembro de 2001, os saldos de prejuízos fiscais e base negativa da contribuição social para os quais não há prazo limite para a utilização são como segue:

Ano	Controladora		Consolidado	
	Imposto de Renda	Contribuição Social	Imposto de Renda	Contribuição Social
1994	110.113	252.560	110.113	252.560
1995	17.722	127.856	17.722	127.856
1996	13.288	56.116	13.288	56.116

1999	51.705	216.478	51.705	216.478
2000	223.270	210.626	223.270	210.626
2001	-	-	82.575	82.575
	416.098	863.636	498.673	946.211

b. Diferidos - O imposto de renda e a contribuição social diferidos sobre as diferenças temporais são demonstrados como segue:

	Controladora	
	2001	2000
Impostos diferidos ativos sobre:		
▪ Prejuízos fiscais a compensar	104.025	123.090
▪ Base negativa de contribuição social	77.727	85.445
	<b>181.752</b>	<b>208.535</b>
Impostos diferidos ativos sobre diferenças temporais		
▪ Provisão para tributos amparados por liminar	261.458	52.597
▪ Provisão para tributos	10.277	17.296
▪ Provisão para devedores duvidosos	32.221	20.043
▪ Provisão para revisão e reparo de aeronaves	6.289	6.301
▪ Provisão para programa Smiles	56.124	24.072
▪ Provisão para ajuste de estoque	686	21.588
▪ Provisão para frotas desativadas	-	6.701
▪ Provisão para participação nos resultados	10.200	3.400
▪ Outras provisões temporariamente indedutíveis	20.937	22.549
	<b>398.192</b>	<b>174.547</b>
Impostos diferidos passivos sobre diferenças temporais		
▪ Variação cambial diferida	71.334	-
▪ Reserva de reavaliação	54.774	-
	<b>126.108</b>	-
Imposto de renda e contribuição social diferidos, ativo	453.836	383.082
(-) Créditos não reconhecidos	(181.752)	(208.535)
Impostos diferidos ativos, líquidos	272.084	174.547
Créditos no resultado do exercício	<b>152.312</b>	<b>2.264</b>

A Companhia adota o critério de reconhecer ativos e passivos de impostos diferidos sobre diferenças temporais quando sua realização é provável, com base em estudos internos e projeções realizadas por avaliadores independentes.

## CONTAS A PAGAR

É a seguinte a composição dos saldos de contas a pagar:

	Controladora		Consolidado	
	2001	2000	2001	2000
▪ Arrendamento Operacional de Aeronaves (temporárias) e Reserva de Manutenção	30.204	33.413	30.204	33.413
▪ Notas Promissórias a Pagar	19.146	20.147	19.374	20.147
▪ Serviços de "handling"	11.624	14.219	11.624	14.219
▪ Congêneres a Pagar	27.722	28.274	34.651	32.873
▪ Encargos Financeiros com Arrendamento	3.999	11.215	3.999	11.215
▪ Adiantamento de Serviços Prestados	32.273	12.819	33.062	12.819
▪ Prestação de Serviços por Terceiros	19.692	2.104	19.692	2.104
▪ Custo de Avais com Fundação Ruben Berta	16.500	-	16.500	-
▪ Outros	321	1.462	3.940	2.930
	161.481	123.653	173.046	129.720

## PROVISÕES

### PROVISÕES PARA CONTINGÊNCIAS E OUTRAS

As provisões para contingências e outras têm a seguinte composição:

	Controladora		Consolidado	
	2001	2000	2001	2000
▪ Revisão e Reparos de Aeronaves	10.987	18.534	10.987	18.534
▪ Férias e Encargos	84.360	88.897	88.621	89.167
▪ Provisões para Contingências	830.385	202.068	830.385	202.068
▪ Smiles – Programa de Milhagem	165.076	70.801	165.076	70.801
▪ Programa de Participação nos Resultados	30.000	30.000	30.000	30.000
▪ Provisão sobre Passivo a Descoberto da Varig Logística	53.362	-	-	-

▪ Provisão de Gastos com Devoluções de Aeronaves	7.512	-	7.512	-
Total	1.181.682	410.300	1.132.581	410.570
Curto Prazo	(351.914)	(257.155)	(356.175)	(257.425)
Longo Prazo	829.768	153.145	776.406	153.145

## CAPITAL SOCIAL

---

O capital social, subscrito e integralizado em 31 de dezembro de 2001, representado por ações sem valor nominal, está composto como segue:

Ações	Quantidade	Valor
<b>Ordinárias</b>	42.209.812	150.011
<b>Preferencias</b>	27.716.721	98.503
	69.926.533	248.514

Em 28 de janeiro de 2000, foi realizada Assembléia Geral Extraordinária, que aprovou a cisão parcial da Companhia, resultando na redução do capital social de R\$251.025 para R\$248.514.

A Companhia está autorizada a aumentar seu capital, independentemente de reforma estatutária, até o limite de 150.000.000 de ações, mediante deliberação do Conselho de Administração, que fixará a espécie e a quantidade das ações a serem emitidas, o preço de emissão e as condições de colocação.

De acordo com o estatuto social da Companhia, os acionistas titulares de ações de qualquer espécie gozam do direito a dividendos de, no mínimo, 25% sobre o lucro líquido do exercício, computados de acordo com as práticas contábeis emanadas da legislação societária brasileira, ou 6% ao ano, não cumulativos, calculados sobre o capital global da espécie e rateados entre os respectivos titulares, caso seja maior que o dividendo mínimo. De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica (artigo 181, § 1º), as ações preferenciais em nenhuma hipótese adquirirão direito de voto e jamais poderão ser convertidas em ações ordinárias.

## INSTRUMENTOS

### FINANCEIROS

---

Os valores de realização estimados de ativos e passivos financeiros da Companhia e suas controladas foram determinados através de informações disponíveis no mercado e metodologias apropriadas de avaliações. Entretanto, considerável julgamento foi requerido na interpretação dos dados de mercado para produzir-se a estimativa do valor de realização mais adequado. Como consequência, as estimativas apresentadas abaixo não indicam, necessariamente, os montantes que poderão ser realizados no mercado de troca corrente. O uso de diferentes hipóteses e/ou metodologias de mercado pode ter um efeito material nos valores de realização estimados.

Em 31 de dezembro de 2001, a Companhia e suas controladas possuíam os seguintes instrumentos financeiros:



(a) Caixa e Bancos, Aplicações Financeiras, Contas a Receber, Outros Ativos Circulantes e Contas a Pagar - O valor contabilizado de caixa e bancos, aplicações financeiras, contas a receber, outros ativos circulantes e contas a pagar aproxima-se do valor de realização.

(b) Investimentos - Consistem principalmente de controladas, registrados pelo método de equivalência patrimonial, as quais têm interesse estratégico para as operações da Companhia. Considerações de valor de mercado não são aplicáveis.

(c) Empréstimos e Financiamentos - Sujeitos a juros com taxas usuais de mercado, conforme descrito na Nota 12. As taxas de juros que estão atualmente disponíveis para a Companhia para operações com termos e vencimentos similares foram utilizados para estimar o valor de realização, o qual não difere materialmente do valor registrado.

(d) Financiamentos de Taxas e Contribuições - As condições são similares às normas usuais para taxas de financiamento de impostos e não há diferenças materiais relacionadas com taxas de juros aplicadas aos financiamentos.

(e) Derivativos - Foram realizados contratos de derivativos para reduzir o risco específico da variação no preço de combustível. As operações consistiram de “swaps” de preço de combustível, convertendo a variação do preço a um preço fixo e uma quantidade em galões pré-determinada. Em 31 de dezembro de 2001 as operações acima, já encerradas, foram registradas pelo valor de mercado e a perda correspondente, no montante de R\$2.786, está reconhecida no resultado. Também são mantidas aplicações financeiras indexadas pela variação do dólar norte-americano para cobrir parcialmente os vencimentos futuros das dívidas na mesma moeda. Em 31 de dezembro de 2001 o montante das aplicações financeiras indexadas em moeda estrangeira é de R\$12.348. A Companhia não opera com derivativos com o propósito de especulação.

(f) Risco de crédito - A Companhia pode incorrer em perdas com valores a receber oriundos de faturamentos de serviços de manutenção de aeronaves e de bilhetes através de agentes de viagens e ou vendas diretas. Para reduzir este risco, é realizada análise de crédito dos agentes de viagens.

Para fazer face a possíveis perdas com crédito de liquidação duvidosa, foram constituídas provisões cujo montante é considerado suficiente pela Administração para cobertura de eventuais perdas com a realização dos ativos.

(g) Riscos com taxa de juros - Este risco é oriundo da possibilidade da Companhia vir a incorrer em perdas por conta de flutuações nas taxas de juros que aumentem as despesas financeiras relativas a empréstimos e financiamentos captados no mercado. A Companhia não opera com contratos de derivativos para fazer “*hedge*” contra esse risco em algumas operações.

(h) Riscos com taxa de câmbio - Este risco decorre da possibilidade da Companhia vir a incorrer em perdas por conta de flutuações nas taxas de câmbio, que reduzam valores nominais faturados ou aumentem valores captados no mercado. A estratégia da Companhia é proteger sua exposição aos riscos decorrentes da assunção de passivos denominados em moeda estrangeira com a parte substancial de seu faturamento também denominada em moeda forte.

## CONTINGÊNCIAS

---

A Companhia, no curso normal de suas atividades, está sujeita a processos judiciais de natureza tributária, trabalhista e cível. A Administração, apoiada na opinião de seus consultores legais e, quando aplicável, fundamentada em pareceres específicos emitidos por especialistas, avalia a expectativa do desfecho dos processos em andamento e determina a necessidade ou não de constituição de provisão para contingências.

Em 31 de dezembro de 2001 foram provisionados R\$830.385 (R\$202.068 em 2000), os quais, na opinião da Administração, são suficientes para fazer face às perdas esperadas com o desfecho dos processos. A classificação dos valores provisionados, segundo a natureza dos respectivos processos, é como segue:

Natureza	Controladora	
	2001	2000
▪ Tributos não recolhidos por força de liminares	776.406	153.145
▪ Trabalhista	20.541	5.000
▪ Outras, Tributárias	33.438	43.923
Total	830.385	202.068
Curto Prazo	(53.979)	(48.923)
Longo Prazo	776.406	153.145

A Companhia, apoiada em tutela antecipada deferida, compensou valores correspondentes à contribuições do salário - educação, efetuadas no período compreendido entre maio de 1989 e março de 1997, com contribuições da mesma natureza. Em decisão proferida em 17 de outubro de 2001, o Plenário do Supremo Tribunal Federal em julgamento de Recurso Extraordinário interposto por um contribuinte, confirmou a constitucionalidade da fixação de alíquotas do salário - educação pelo Executivo, após a Constituição Federal de 1988. Conseqüentemente, em 31 de dezembro de 2001 a Companhia, apoiada na opinião de seus assessores legais, reavaliou sua posição e decidiu provisionar o valor de R\$393.271, correspondentes aos valores do salário - educação anteriormente compensados.

Adicionalmente, a avaliação da Administração indicou que os resultados dos processos abaixo relacionados, quando de suas conclusões, serão favoráveis à Companhia e, como conseqüência, nenhuma provisão para contingências deverá ser constituída:

- a. A Companhia ingressou em juízo objetivando uma declaração judicial da inexigibilidade da contribuição de que trata o artigo 22, inciso II, da Lei nº 8.212/91 e suas alterações, sucessivamente regulamentados pelos Decretos nº 365/91, nº 612/91 e nº 2.173/97, e obteve, preliminarmente, o direito de compensar os montantes pagos em períodos anteriores com contribuições sociais da mesma natureza. Até 31 de dezembro de 2001, R\$114.192 representam as compensações acumuladas (R\$105.359 em 2000).
- b. Em 26 de novembro de 2001 o Supremo Tribunal Federal publicou acórdão julgando parcialmente procedente o pedido de inconstitucionalidade da incidência do ICMS sobre serviços de transporte aéreo de passageiros intermunicipal, interestadual, internacional e de transporte aéreo de cargas internacional prestados a partir de janeiro de 1997. Fundamentada nesta decisão, a Companhia estornou os débitos acumulados e não recolhidos do referido tributo, no montante de R\$12.947 e apurados no período entre janeiro de 1997 e junho de 2001, na rubrica "Resultados não operacionais".
- c. Para os demais processos de natureza trabalhista, cível e tributária, a Administração considera desnecessária a constituição de provisão por apresentar um baixo risco.

#### d. Créditos contingentes e tributários:

**Diferença tarifária** - fundamentada nos termos dos contratos de concessão de linhas aéreas, a Companhia está promovendo ação judicial contra a autoridade concedente, objetivando o ressarcimento de perdas decorrentes de insuficiência tarifária verificada no período de 1986 a 1991. A ação foi julgada favoravelmente à Companhia em primeira e segunda instâncias e teve seu valor fixado em cerca de R\$2,3 bilhões e R\$1,4 bilhão, respectivamente, em cada uma dessas fases do processo.

A Companhia somente reconhecerá em suas demonstrações contábeis o referido crédito após a conclusão de todas as fases a que a ação está sujeita.

**Créditos de ICMS** - em 12 de setembro de 1996, o Supremo Tribunal Federal julgou inconstitucional a incidência do ICMS sobre serviços de transporte aéreo prestados no período compreendido entre maio de 1989 e dezembro de 1996.

Conseqüentemente, a Companhia considerou indevidos os pagamentos do referido tributo por ela efetuados entre maio de 1989 e junho de 1994. Em 31 de dezembro de 2001, o saldo não compensado, atualizado monetariamente, monta a R\$817.075 (R\$420.011 em 2000) e está refletido no balanço patrimonial na rubrica "Créditos tributários", no realizável a longo prazo.

Fundamentada em opinião de seus assessores jurídicos independentes a Companhia atualizou, em 2001, o saldo de ICMS a recuperar com base nas taxas SELIC. Anteriormente, referidos créditos eram atualizados com base na UFIR. O resultado dessa atualização, no montante de R\$397.064, está refletido na demonstração de resultados, na rubrica "Resultados não operacionais".

## PLANOS DE BENEFÍCIOS

---

### PLANO DE APOSENTADORIA COMPLEMENTAR

A Companhia e suas controladas, exceto PLUNA, são patrocinadoras do Instituto Aerus de Seguridade Social, que mantém dois planos de aposentadoria complementar (Plano I - benefício definido e Plano II - híbrido) a funcionários de empresas de aviação e vinculadas. Os planos patrocinados são:

#### a. Plano - I: Benefício Definido

Este plano atende 4.377 participantes ativos e 4.145 aposentados e pensionistas e proporciona o benefício da suplementação de aposentadoria. O Plano I está fechado aos novos empregados desde a data de implementação do Plano II. As contribuições para o Plano são determinadas com base em estudos atuariais preparados por atuários independentes, de acordo com as normas em vigor no Brasil. O regime de determinação do custeio é o de capitalização e a contribuição devida pela patrocinadora é de 10,85% sobre a folha de salários de seus empregados participantes.

As contribuições dos participantes do Plano do Benefício Definido são como segue:

**Contribuição básica** - corresponde a um percentual variável de 1,5% a 3,0% dependendo da idade do participante na data de inscrição, aplicado sobre o salário de participação, um percentual 2% sobre a diferença não negativa entre o salário de participação e o menor valor-teto do salário-de-benefício da Previdência Social e um percentual de 7% sobre a diferença não negativa entre o salário de participação e o maior valor-teto do salário-de-benefício da previdência social.

Durante o exercício de 2001, a Companhia e suas controladas efetuaram contribuições ao Plano no montante de R\$39.897.

#### b. Plano II : Contribuição Definida e Benefício Definido (Híbrido)

Para aproximadamente 65% de seus empregados há um plano individual híbrido, instituído pelo Aerus em 17 de abril de 1995. Esse Plano é viabilizado através de contribuições feitas pelos participantes (empregados) e pela patrocinadora, que são creditadas em contas individuais dos participantes. As contas individuais dos participantes são subdivididas em duas contas, Conta de Participante e Conta de Patrocinadora. Os direitos dos participantes oriundos do Plano I quando da opção pelo Plano II são: a) ao valor da reserva de poupança, referente ao Plano I, b) um benefício proporcional calculado com base nos dados vigentes na data efetiva segundo as regras do Plano I e c) concessão do benefício de aposentadoria por invalidez, pensão por morte ou auxílio-reclusão, por um período de 18 meses pelas regras do Plano I, o que for mais benéfico para o participante. As patrocinadoras são responsáveis pelo custeio das despesas administrativas e de manutenção do plano.

As contribuições dos participantes do Plano II são como segue:

- Contribuição básica - corresponde a um percentual escolhido pelo participante, aplicado sobre o salário de participação.
- Contribuição adicional – o participante pode efetuar contribuições esporádicas, para o fundo do Plano, em seu próprio nome.

As contribuições das patrocinadoras ao Plano II são como segue:

- Contribuição normal – contribuição igual a 50% da contribuição básica do participante, mencionada acima, limitada a 5% sobre o excesso do salário de participação em relação a 10 salários unitários definidos no plano.
- Contribuição extraordinária - a patrocinadora poderá efetuar contribuições adicionais em nome dos participantes.

Durante o exercício de 2001, a Empresa e sua controlada efetuaram contribuições ao Plano no montante de R\$39.869.

Em adição aos benefícios dos planos acima descritos, a Companhia e suas controladas oferecem aos seus empregados, ativos e aposentados, a utilização não onerosa para os participantes dos serviços dos seus centros de assistência médica. Os custos de manutenção desses benefícios, que são reconhecidos nos resultados quando incorridos, montaram a R\$25.373 em 2001.

### c. Contabilização de Planos de Pensão

A Companhia e suas controladas optaram por registrar os passivos atuariais referentes aos planos que patrocinam a partir de 1 de janeiro de 2002, em cinco anos, conforme facultado pela Deliberação CVM nº 371, de 13 de dezembro de 2000. Na avaliação atuarial dos planos foi adotado o método do crédito unitário projetado, utilizando-se para elaboração da avaliação atuarial dos benefícios oferecidos os dados dos participantes posicionados em 31 de julho de 2001 e os ativos dos planos posicionados em 31 de dezembro de 2001, conforme facultado pela Interpretação Técnica do IBRACON nº 01/01, referendada pela CVM através do Ofício - Circular CVM/SEP/SNC/Nº 01/2002. O rateio dos ativos dos planos foi feito com base no passivo atuarial da empresa em relação ao passivo atuarial total do plano.

Conforme determinado pelo pronunciamento NPC26 do IBRACON, na determinação do valor justo dos ativos, foram excluídos os valores que representam direitos contra a patrocinadora relativos a contribuições não pagas e empréstimos no montante de R\$551.627. Desse montante, R\$165.857 e R\$196.029, foram transferidos para as empresas relacionadas VPTA - VARIG Participação em Transportes Aéreos S.A. e VPSC - VARIG Participação em Serviços Complementares S.A., respectivamente, como resultado da cisão da Companhia efetuada em 2000 e o restante está registrado nas rubrica Empréstimos e Financiamentos da Companhia.

Demonstramos a seguir a composição da provisão para os planos de aposentadoria em 31 de dezembro de 2001, bem como as demais informações exigidas pela Deliberação CVM nº 371 sobre tais planos:

#### Conciliação dos Ativos e Passivos

	Plano de Pensão
Total do passivo atuarial	(1.778.269)
Valor justo dos ativos	677.308

Direitos contra patrocinadora	551.627
Passivo atuarial a ser reconhecido no balanço patrimonial	(549.334)

#### Despesa Prevista para 2002

	Plano de Pensão
Custo do serviço corrente	16.150
Custo dos juros sobre obrigações atuariais	162.090
Rendimento esperado dos ativos	(59.600)
Amortização do custo do serviço passado	220.192
Contribuição dos empregados	(12.444)
<b>Total</b>	<b>326.388</b>

#### Premissas Atuariais

Taxa utilizada para o desconto a valor presente do passivo atuarial	9,56%
Taxa de retorno esperada sobre os ativos do plano	9,56%
Taxa de crescimento salarial estimado	2,00%
Tábua biométrica de mortalidade geral	GAM 1971 modificada

A VARIG é parte, em conjunto com outras empresas do grupo, de um contrato de responsabilidade solidária pela recompra de 12.384.150 cotas da Amadeus Brasil Ltda., avaliadas em R\$12.937, oferecidas como garantia pelo atraso no pagamento das contribuições de patrocinadoras não relacionadas ao grupo VARIG.

## RESULTADO

## NÃO OPERACIONAL

Os resultados líquidos dos principais eventos foram:

	Controladora	
	2001	2000
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ganhos decorrentes de reestruturação de contratos de arrendamentos de aeronaves</li> </ul>	224.280	-

▪ Atualização monetárias de ICMS a recuperar	397.064	-
▪ Recuperação de impostos e contribuições	-	54.767
▪ Reversão/(Constituição) de provisão p/ contingências sociais e outras	(392.506)	83.305
▪ Impostos sobre receitas não operacionais	(15.036)	(2.251)
▪ Outros resultados	5.633	(6.137)
	219.435	129.684

## ACORDO COM THE BOEING COMPANY

---

Em dezembro de 2001, a Companhia assinou um Memorando de Entendimentos (“MOU”) com a The Boeing Company - (“TBC”), com o objetivo de reestruturar certos contratos de arrendamento de aeronaves.

As principais condições estabelecidas no Memorando de Entendimentos, que serão objeto de contratos específicos, são:

- Compra pela “TBC” de certas aeronaves;
- Assunção pela “TBC” de direitos e obrigações da Companhia estabelecidos em certos contratos de arrendamento de aeronaves;
- Arrendamento pela “TBC” à Varig de certas aeronaves que foram objeto de venda nesta negociação;
- Modificação nas condições financeiras de contratos de arrendamento para refletir as atuais condições de mercados.

Como resultado das negociações consolidadas no Memorando de Entendimentos, a Companhia obteve redução de seu endividamento de R\$880.000, equivalentes à US\$370 milhões. A referida redução resultou em um crédito em Resultados não Operacionais no valor de R\$224.280.

A Companhia também concordou em adquirir ou arrendar um certo número de aeronaves Boeing durante um determinado período de tempo. Conforme estabelecido no Memorando de Entendimentos, como garantia das operações efetuadas a Companhia emitiu uma Nota Promissória em favor da TBC para qual é esperada sua liquidação integral através da aquisição ou arrendamento de aeronaves Boeing, sendo que nenhum valor deverá ser pago em decorrência da referida Nota Promissória.

## EVENTOS SUBSEQÜENTES

---

Em Assembléia Geral realizada pela Fundação Ruben Berta em 8 de março de 2002, nos termos do estatuto daquela Entidade, foi autorizada que a sua holding FRB - Par Investimentos S.A., Entidade controladora da VARIG, ceda ou decline dos direitos de subscrição em eventual processo de capitalização da Companhia.

A Administração da Companhia iniciou estudos com o objetivo de avaliar a viabilidade de processo de aumento de capital com a participação de novos investidores. Tal capitalização se efetivada terá por objetivo a diminuição do endividamento e investimentos em projetos visando maior competitividade operacional.

## Parecer dos Auditores Independentes

---

Aos Acionistas e Diretores da

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

- (1) Examinamos os balanços patrimoniais individuais (controladora) e consolidado da “VARIG”, S.A. (VIAÇÃO AÉREA RIO-GRANDENSE) e controladas em 31 de dezembro de 2001 e 2000 e as respectivas demonstrações do resultado, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos correspondentes aos exercícios findos naquelas datas, elaborados sob a responsabilidade de sua Administração. Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações contábeis.
- (2) Nossos exames foram conduzidos de acordo com as normas brasileiras de auditoria e compreenderam: (a) o planejamento dos trabalhos, considerando a relevância dos saldos, o volume de transações e os sistemas contábil e de controles internos das Companhias; (b) a constatação, com base em testes, das evidências e dos registros que suportam os valores e as informações contábeis divulgados; e (c) a avaliação das práticas e das estimativas contábeis mais representativas adotadas pela Administração das Companhias, bem como da apresentação das demonstrações contábeis tomadas em conjunto.
- (3) Conforme descrito na [Nota 11](#), a Companhia optou pelo diferimento de variações cambiais líquidas apuradas no primeiro trimestre de 1999 e no exercício findo em 31 de dezembro de 2001. As práticas contábeis geralmente aceitas no Brasil requerem que os efeitos de flutuações nas taxas de câmbio sejam reconhecidos no resultado do período em que ocorrerem. Como consequência, o ativo diferido e o passivo a descoberto em 31 de dezembro de 2001 estão, respectivamente, superavaliado e subavaliado em R\$209.805 mil e o prejuízo do exercício findo naquela data está subavaliado em R\$59.716 mil. Similarmente, o ativo diferido e o passivo a descoberto em 31 de dezembro de 2000 estão, respectivamente, superavaliado e subavaliado em R\$150.089 mil.
- (4) Em nossa opinião, exceto pelos efeitos do assunto comentado no parágrafo (3), as demonstrações contábeis referidas no parágrafo (1) representam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira individual e consolidada da “VARIG”, S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) e controladas em 31 de dezembro de 2001 e 2000, o resultado de suas operações, as mutações de seu patrimônio líquido e as origens e aplicações de seus recursos referentes aos exercícios findos naquelas datas, de acordo com as práticas contábeis emanadas da legislação societária brasileira.
- (5) A Companhia apresentou um prejuízo líquido de R\$480.873 mil para o exercício findo em 31 de dezembro de 2001 e, naquela data, o seu passivo a descoberto montava a R\$523.198 mil. Adicionalmente, as projeções de seu fluxo de caixa indicam a necessidade de captação de recursos no curto prazo para possibilitar a manutenção das suas atividades. As ações determinadas pela Gerência para o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro e da posição patrimonial da Companhia, recuperação da sua lucratividade e geração de caixa, incluem entre outras, a renegociação efetuada com arrendadoras de aeronaves, a prevista captação de recursos no mercado de capitais e a



readequação da sua frota e do quadro funcional. A continuidade normal dos negócios da Companhia dependerá, substancialmente, do sucesso das medidas que estão sendo tomadas pela Gerência. As demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2001 não incluem nenhum ajuste que poderá, eventualmente, resultar desta incerteza.

- (6) Conforme descrito na [Nota 21](#), a Companhia e suas controladas optaram por contabilizar o passivo atuarial decorrente do patrocínio de fundos de aposentadoria complementar a partir de 1 de janeiro de 2002, em cinco anos. Em 31 de dezembro de 2001, referido passivo montava a R\$549.334 mil.
- (7) O balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2001 inclui, na rubrica Créditos Tributários, um saldo de R\$817.075 mil (R\$420.011 mil em 2000) correspondente a Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS a recuperar. A recuperação desse valor depende do sucesso de negociações em curso que a Companhia está mantendo com as autoridades competentes ou de futuras possíveis ações judiciais.
- (8) As informações suplementares contidas no Quadro I, referentes às demonstrações do fluxo de caixa, são apresentadas com o objetivo de permitir análises adicionais e não são requeridas como parte das demonstrações contábeis básicas. Essas informações foram por nós examinadas de acordo com os procedimentos de auditoria mencionados no [parágrafo \(2\)](#) e, em nossa opinião, estão adequadamente apresentadas, em todos os aspectos relevantes, em relação às demonstrações contábeis tomadas em conjunto.

Porto Alegre, 10 de março de 2002

ARTHUR ANDERSEN S/C - CRCSP/123/F/RS

Samuel de Paula Matos

Sócio-Diretor Responsável

Contador - CRC SP-114777/O-2 S-RS