

FATEC GUARULHOS
Faculdade de Tecnologia de Guarulhos

Trabalho de Graduação em Comércio Exterior

RAFAELLA PEREIRA COSTA
STELLA LIMA DOS SANTOS

**A IMPORTAÇÃO DE ANCHOVAS DO PERU:
ESTUDO DE CASO DA EMPRESA CASA FLORA**

Guarulhos – SP
2026

RAFAELLA PEREIRA COSTA
STELLA LIMA DOS SANTOS

**A IMPORTAÇÃO DE ANCHOVAS DO PERU:
ESTUDO DE CASO DA EMPRESA CASA FLORA**

Trabalho de Graduação
apresentado ao Curso Superior de
Tecnologia em comércio exterior
como requisito parcial para
obtenção do Título de Tecnólogo em
comércio exterior.
Orientador: Prof^o José Abel de
Andrade Baptista

**Guarulhos – SP
2026**

RESUMO

O Brasil é um país com dimensões continentais e conta com um vasto litoral, de aproximadamente 8,5 mil quilômetros de extensão. Contudo, o clima predominantemente tropical não oferece condições para a incidência da anchova. A indústria de pescados no Brasil apresenta participação crescente na economia, alcançando aproximadamente 1,2% do PIB em 2025, considerando toda a cadeia produtiva. Nesse contexto, a importação de anchovas provenientes do Peru ainda é pouco representativa no comércio exterior brasileiro, o que reforça a relevância da análise como estudo de caso. O presente trabalho tem como objetivo analisar o processo de importação de anchovas realizado pela empresa Casa Flora. O estudo contempla o planejamento de demanda, a seleção de fornecedores internacionais, a negociação e obtenção de documentação, a adequação às exigências regulatórias brasileiras — incluindo a anuência do Ministério da Agricultura e Pecuária —, além da definição de *Incoterms*, contratação de agentes logísticos e despachantes aduaneiros. Adicionalmente, são analisados os benefícios comerciais relacionados ao acordo entre países do Mercosul, a logística internacional até o desembarque no Brasil, os aspectos tributários envolvidos na escolha do estado de entrada da mercadoria, bem como a distribuição nacional até o centro de armazenamento da empresa em São Paulo e posterior comercialização. A pesquisa, quanto aos objetivos, caracteriza-se como descritiva e explicativa, buscando identificar oportunidades de melhoria no processo de importação. Os resultados incluem a otimização operacional, redução de custos logísticos e tributários, aumento da eficiência no abastecimento e fortalecimento da competitividade da empresa no mercado nacional de anchovas importadas. Esta análise também contribui para a compreensão das práticas de comércio exterior aplicadas ao setor de pescados. Por fim, ao analisar os dados e as características da operação, é possível afirmar a viabilidade da importação do pescado supracitado, assim como, propor melhorias na logística e tributação.

Palavras-chave: Importação; Anchovas; Peru; Logística Internacional.

ABSTRACT

Brazil is a country of continental dimensions and has an extensive coastline of approximately 8,500 kilometers. However, its predominantly tropical climate does not provide suitable conditions for the occurrence of anchovies. The seafood industry in Brazil has shown increasing participation in the economy, accounting for approximately 1.2% of the Gross Domestic Product (GDP) in 2025 when considering the entire production chain. In this context, the importation of anchovies from Peru remains relatively limited in Brazilian foreign trade, which reinforces the relevance of this analysis as a case study. The present study aims to analyze the anchovy import process carried out by Casa Flora. The study covers demand planning, the selection of international suppliers, negotiation and documentation procedures, compliance with Brazilian regulatory requirements—including approval from the Ministry of Agriculture and Livestock—as well as the definition of Incoterms and the hiring of logistics agents and customs brokers. Additionally, the study examines the commercial benefits related to agreements between Mercosur member countries, the international logistics process up to the cargo's arrival in Brazil, the tax aspects involved in choosing the state of entry for the merchandise, and the domestic distribution process to the company's storage center in São Paulo, followed by commercialization. Regarding its objectives, the research is classified as descriptive and explanatory, seeking to identify opportunities for improvement in the import process. The expected results include operational optimization, reduction of logistics and tax costs, increased supply chain efficiency, and strengthened competitiveness of the company in the national market for imported anchovies. This analysis also contributes to a better understanding of foreign trade practices applied to the seafood sector. Finally, based on the analysis of the data and the characteristics of the operation, it is possible to affirm the feasibility of importing the aforementioned fish product, as well as to propose improvements in logistics and taxation.

Keywords: Importation; Anchovies; Peru; International Logistics.

LISTA DE ABREVIATURAS E TERMOS TÉCNICOS

- ACE-58 – Acordo de Complementação Econômica nº 58: Acordo comercial entre países do Mercosul e Peru.
- AFRMM – Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante: Taxa cobrada 8% sobre o frete marítimo internacional no Brasil.
- ALADI – Associação Latino-Americana de Integração: Organização que promove integração comercial entre países da América Latina.
- BACEN – Banco Central do Brasil.
- B/L – *Bill of Lading*: Conhecimento de embarque marítimo.
- *Booking* – Reserva de espaço no navio e do contêiner para transporte da carga.
- COFINS-Importação - Contribuição federal incidente sobre a importação, destinada ao financiamento da seguridade social.
- CSI – Certificado Sanitário Internacional: Documento emitido pela autoridade sanitária do país exportador que comprova conformidade sanitária do produto.
- *Demurrage* – Cobrança pela utilização do contêiner além do prazo livre acordado para devolução do equipamento.
- *Depot* – Terminal ou pátio credenciado pelo armador para recebimento, inspeção, armazenagem e devolução de contêineres vazios.
- DI – Declaração de Importação: Documento utilizado para nacionalizar mercadorias importadas.
- *Demurrage Dispute* - Contestação formal de cobranças de *demurrage*, geralmente entre importador e armador no comércio exterior.
- DUIMP – Declaração Única de Importação: Novo processo eletrônico de importação no Brasil.
- FCL – *Full Container Load*: Modalidade de transporte em que o contêiner é utilizado exclusivamente por um único importador.
- FINIMP – Operação cambial de financiamento à importação.

- *Free time* – Prazo livre concedido para devolução do contêiner sem cobrança adicional.
- HACCP – *Hazard Analysis and Critical Control Points*: Sistema de análise de perigos e controle de pontos críticos na produção de alimentos.
- ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços: Imposto estadual aplicado também na importação.
- II – Imposto de Importação: Tributo federal cobrado sobre produtos importados.
- *Incoterm* – *International Commercial Terms*: Regras internacionais utilizadas para definir responsabilidades entre comprador e vendedor no comércio exterior.
- IPI - Imposto sobre Produtos Industrializados: tributo federal incidente sobre produtos industrializados, cobrado na importação e nas operações realizadas pela indústria nacional.
- LI – Licença de Importação.
- MAPA – Ministério da Agricultura e Pecuária: Órgão anuente responsável pela fiscalização agropecuária.
- Mercosul - Mercado Comum do Sul: bloco econômico sul-americano formado por países como Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, voltado à integração econômica e à redução de barreiras comerciais entre seus membros.
- NCM – Nomenclatura Comum do Mercosul: Código fiscal que identifica mercadorias.
- OMC – Organização Mundial do Comércio: Organização internacional que regula o comércio global.
- PCCE - Pagamento Centralizado de Comércio Exterior.
- PGA/SIGSIF – Sistema de Informações Gerenciais do Serviço de Inspeção Federal de Produto de Origem Animal: Sistema ligado ao controle e inspeção de produtos de origem animal.
- PIS - Contribuição federal cobrada sobre a entrada de bens e serviços estrangeiros no país, destinada ao financiamento de programas de integração social.

- *Reefer* – Contêiner refrigerado utilizado no transporte de cargas com controle de temperatura.
- RFB – Receita Federal do Brasil.
- RIC - *Receipt Interchange*: Documento emitido pelo *depot* que comprova a devolução do contêiner e o encerramento de sua utilização pelo importador.
- SECEX – Secretaria de Comércio Exterior.
- SISCOMEX – Sistema Integrado de Comércio Exterior: Antigo sistema oficial das operações de comércio exterior do Brasil.
- *Spread* cambial - Custo adicional aplicado pelo banco ou corretora sobre a cotação da moeda estrangeira na operação de câmbio.
- TTD – Tratamento Tributário Diferenciado: Benefício fiscal concedido por alguns estados, muito usado em importações.
- *Trading Companies*: Empresa especializada em operações de comércio exterior que atua intermediando, gerenciando ou realizando importações e exportações em nome próprio ou de terceiros.
- *Transit time* – Tempo total estimado de trânsito da carga entre origem e destino.
- Vigiagro – Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional do MAPA responsável pela fiscalização sanitária em portos, aeroportos e fronteiras.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1 – Produtos importados e comercializados pela Casa Flora.....16
- Figura 2 – Filé de anchoveta Realmar em óleo de girassol.....18
- Figura 3 – Modelo de contêiner *reefer* utilizado no transporte internacional de cargas refrigeradas.....25
- Figura 4 – Fluxograma do processo de desembaraço aduaneiro.....31
- Figura 5 – Armazém alfandegado refrigerado.....33
- Figura 6 – Mapa logístico da importação (Pisco x São Paulo).....36

LISTA DE QUADROS

- Quadro 1 – Responsabilidades do *Incoterm FOB*..... 21
- Quadro 2 – Proposta de frete do agente de carga.....22
- Quadro 3 – Explicação das taxas cobradas pelo agente de carga..... 24
- Quadro 4 – Documentos utilizados no processo de importação das anchovas peruanas..... 26

LISTA DE TABELAS

- **Tabela 1** – Despesas com agente de carga (Callao x Navegantes).....23
- **Tabela 2** – Despesas com agente de carga (Callao x Santos).....39

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	9
1.1 Objetivos.....	10
1.1.1 <i>Objetivo Geral.....</i>	<i>10</i>
1.1.2 <i>Objetivos Específicos.....</i>	<i>11</i>
1.2 Justificativa.....	11
1.2.1 <i>Relevância Social da Pesquisa.....</i>	<i>11</i>
1.3 Metodologia.....	11
2 REFERENCIAL TEÓRICO.....	12
2.1 Importação.....	12
2.1.1 <i>Aspectos da Importação.....</i>	<i>12</i>
2.1.2 <i>Tipo de Importação.....</i>	<i>13</i>
2.2 Anchovas.....	14
3 ESTUDO DE CASO - CASA FLORA.....	16
3.1 Apresentação da Empresa Estudada.....	16
3.2 Negociação Internacional e Planejamento de Compra.....	17
3.3 Contato com o Fornecedor e Análise da <i>Proforma Invoice</i>.....	18
3.3.1 <i>Condições de Pagamento e Câmbio.....</i>	<i>19</i>
3.4 Cotação de Frete Internacional e Definição Logística.....	20
3.5 Coleta na Origem e Preparação da Carga.....	24
3.6 Documentação da Operação de Importação.....	26
3.6.1 <i>Registro do Produto no PGA.....</i>	<i>27</i>
3.6.2 <i>Acordo Comercial ACE-58 e Benefícios Tarifários na Importação.....</i>	<i>28</i>
3.7 Embarque Internacional e Transporte Marítimo.....	29
3.7.1 <i>Seguro das Operações de Importação.....</i>	<i>29</i>
3.8 Registro DUIMP.....	30
3.9 Chegada ao Brasil.....	32
3.9.1 <i>Tributação da Importação.....</i>	<i>32</i>
3.9.2 <i>Desembaraço Aduaneiro e Fiscalização Sanitária.....</i>	<i>33</i>
3.10 Devolução do Container.....	34
3.11 Logística Nacional e Armazenagem.....	35
3.11.1 <i>Comercialização no Mercado Interno.....</i>	<i>37</i>
4 RESULTADOS.....	38
5 CONCLUSÃO.....	40
REFERÊNCIAS.....	41

1. INTRODUÇÃO

De acordo com a *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD, 2026), o comércio global aumentou US\$ 2,5 trilhões em 2025, alcançando o valor recorde de US\$ 35 trilhões. Nesse contexto de expansão do comércio internacional, o setor pesqueiro e aquícola tem assumido papel cada vez mais relevante na economia mundial.

Nas últimas décadas, a indústria da pesca e da aquicultura apresentou expressivo desenvolvimento, tornando os produtos aquáticos fundamentais tanto para a segurança alimentar quanto para a geração de renda e subsistência de milhões de pessoas. Além de constituírem importante fonte de proteínas e macronutrientes, esses produtos têm ampliado sua participação nos fluxos globais de comércio. Segundo a *Food and Agriculture Organization of the United Nations* (FAO, 2023), os produtos aquáticos desempenham papel estratégico na alimentação humana e no desenvolvimento econômico de diversas regiões do mundo.

Esse avanço pode ser observado no aumento da produção mundial de organismos aquáticos, incluindo peixes, crustáceos, moluscos e outros animais aquáticos, que passou de 71,9 milhões de toneladas (equivalente em peso vivo) em 1990 para aproximadamente 185,5 milhões de toneladas em 2023 (FAO, 2023). Como reflexo dessa expansão, o comércio internacional de produtos da pesca e da aquicultura atingiu aproximadamente US\$ 190 bilhões em 2022, representando cerca de 1% do comércio global e consolidando esses produtos entre as commodities mais comercializadas no mundo (FAO, 2023).

No contexto atual do comércio global, a crescente demanda por alimentos de alto valor nutricional e a busca por fornecedores competitivos têm levado empresas a explorar novas oportunidades de importação. Diante da complexidade envolvida nas operações internacionais, torna-se fundamental o desenvolvimento de estratégias capazes de ampliar a competitividade, reduzir custos e garantir conformidade com as exigências regulatórias dos mercados de origem e destino.

O comércio internacional de pescados, especialmente de anchovas peruanas (*Engraulis ringens*), exige conhecimentos técnicos, rigoroso controle das operações e atenção às regulamentações sanitárias, tributárias e logísticas.

O Peru destaca-se como um dos principais produtores mundiais dessa espécie, consolidando-se como importante fornecedor para diversos mercados internacionais. A elevada disponibilidade da anchova no litoral peruano, associada à tradição e à eficiência da indústria pesqueira do país, contribui para a competitividade do produto no mercado internacional, tornando-o uma alternativa atrativa para importadores brasileiros. Esse cenário evidencia a necessidade de empresas brasileiras desenvolverem competências em comércio exterior para obter vantagens competitivas e atender à demanda nacional por produtos de qualidade.

Nesse contexto, a empresa Casa Flora, atuante no segmento de importação e distribuição de alimentos e bebidas, representa um caso relevante para análise em razão de sua atuação na importação de anchovas provenientes do Peru. Dessa forma, o presente estudo tem como objetivo analisar o processo de importação atualmente realizado pela empresa, identificando oportunidades de otimização de custos, redução de prazos e melhoria da eficiência operacional.

Além disso, o trabalho busca contribuir para a compreensão dos desafios e oportunidades relacionados ao comércio exterior de pescados, agregando conhecimento ao segmento e apoiando a tomada de decisão em operações de importação.

Dessa forma, pretende-se compreender os fatores que influenciam a eficiência do processo de importação e propor alternativas que contribuam para seu aprimoramento, visando aumentar a competitividade da operação e promover maior eficiência na gestão da cadeia logística internacional.

1.1. Objetivos

1.1.1 Objetivo Geral

Analisar o processo de importação de anchovas do Peru realizado pela empresa Casa Flora.

1.1.2 Objetivos Específicos

- Descrever o processo logístico e documental envolvido na importação;
- Analisar os custos, prazos e incidência de tributos que impactam a operação de importação.

1.2 Justificativa

1.2.1 Relevância Social da Pesquisa

A relevância social deste estudo está relacionada à importância das operações de importação para o abastecimento do mercado brasileiro de alimentos, especialmente de produtos com oferta limitada no país. A importação de anchovas peruanas contribui para a diversificação do mercado, enquanto o controle sanitário e logístico dessas operações reforça a importância da atuação dos órgãos fiscalizadores na garantia da qualidade e segurança dos produtos comercializados.

1.3 Metodologia

O presente TG – Trabalho de Graduação, tem características de uma pesquisa descritiva e explicativa, de acordo com GIL (2009). Quanto ao procedimento técnico a pesquisa é um estudo de caso. Para tanto, as seguintes etapas serão desenvolvidas:

- Coleta de fontes orais através de entrevistas e questionários;
- Revisão na literatura pertinente;
- Os dados coletados foram tratados e analisados no laboratório de informática.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Importação

Conforme Coelho e Manolescu (2007), as transações comerciais entre diferentes povos existem desde as civilizações mais antigas. Inicialmente, essas trocas ocorriam por meio do escambo, sistema baseado na permuta direta de mercadorias, sem a utilização de moeda. Com o desenvolvimento das sociedades e das relações econômicas, o comércio internacional passou a desempenhar papel cada vez mais relevante no intercâmbio de bens entre países.

Segundo Sousa (2020), nenhum país é plenamente autossuficiente na produção de todos os bens e serviços necessários para atender às demandas de sua população e de seus setores produtivos. As limitações decorrentes da disponibilidade de recursos naturais, fatores geográficos, tecnológicos e econômicos tornam necessária a realização de operações de comércio internacional. Nesse contexto, as importações desempenham papel fundamental no abastecimento de matérias-primas, insumos, bens de consumo e serviços.

De acordo com Keedi (2015), a importação consiste na aquisição de produtos, mercadorias ou serviços provenientes do exterior, com a finalidade de suprir necessidades internas e contribuir para o desenvolvimento econômico do país. Além da compra de bens físicos, as operações de importação podem envolver serviços como transporte, turismo, consultorias especializadas e transferência de conhecimento.

2.1.1 Aspectos da Importação

Segundo Souza et al., (2015), o processo de importação pode ser dividido em três dimensões principais: administrativa, cambial e fiscal.

A dimensão administrativa compreende os procedimentos necessários para a autorização e realização da importação, os quais variam de acordo com a natureza da operação e da mercadoria importada. Nessa etapa, destacam-se as atividades de controle administrativo exercidas pela Secretaria de Comércio

Exterior (SECEX), responsável pela formulação e execução de políticas relacionadas ao comércio exterior brasileiro.

A dimensão cambial refere-se às operações financeiras vinculadas ao pagamento internacional da mercadoria, envolvendo a conversão da moeda nacional em moeda estrangeira. Essas operações são regulamentadas pelo Banco Central do Brasil (BACEN) e executadas por instituições financeiras autorizadas a operar no mercado de câmbio.

Por sua vez, a dimensão fiscal abrange o despacho aduaneiro de importação, incluindo a conferência documental e física da mercadoria, o recolhimento dos tributos incidentes e a sua liberação pela autoridade aduaneira. Essa etapa é fundamental para garantir o cumprimento da legislação aduaneira e permitir a retirada da carga do recinto alfandegado.

2.1.2 Tipos de Importação

As operações de importação podem ser classificadas de diferentes formas, de acordo com a participação dos agentes envolvidos e com a permanência da mercadoria no país de destino.

Segundo Keedi (2015), a importação pode ocorrer de forma direta ou indireta. A importação direta caracteriza-se pela aquisição da mercadoria diretamente do fabricante ou fornecedor estrangeiro pelo próprio importador, sem a intermediação de terceiros na operação comercial. Nesse modelo, a empresa importadora assume a responsabilidade pelas negociações internacionais e pelos procedimentos relacionados à compra, podendo contar com o apoio de agentes especializados para auxiliar no processo.

Por outro lado, a importação indireta é aquela em que há a participação de terceiros na operação comercial. Nessa modalidade, o importador adquire a mercadoria por meio de empresas intermediárias, que podem atuar como *Trading Companies*, empresas comerciais exportadoras ou representantes comerciais. Esse tipo de operação é frequentemente utilizado por empresas que não possuem estrutura própria para conduzir diretamente os procedimentos de comércio exterior (Keedi, 2015).

Quanto à permanência da mercadoria no território nacional, as importações podem ser classificadas como definitivas ou temporárias. A importação definitiva ocorre quando a mercadoria ingressa no país com o objetivo de permanecer de forma permanente, sendo nacionalizada mediante o cumprimento das exigências legais e o recolhimento dos tributos aplicáveis. Após sua nacionalização, o produto passa a integrar o patrimônio do importador ou a ser destinado ao consumo, comercialização ou utilização em processos produtivos (Vieira, 2009).

Já a importação temporária caracteriza-se pela entrada de bens no país por prazo determinado, com finalidade específica e compromisso de retorno ao exterior após o término de sua utilização. Essa modalidade é frequentemente empregada em casos como feiras e exposições, prestação de serviços, eventos, pesquisas científicas e utilização de equipamentos ou máquinas por período limitado, podendo contar com suspensão total ou parcial dos tributos incidentes, conforme previsto na legislação aduaneira (Vieira, 2009).

2.2 Anchovas

Os recursos hidrobiológicos desempenham papel fundamental na alimentação humana, especialmente em países em desenvolvimento, onde aproximadamente 20% das proteínas consumidas são provenientes desses recursos (Fréon et al., 2017). Além disso, o consumo mundial de pescado para alimentação humana atingiu 20,3 kg per capita em 2016, evidenciando a crescente importância dos produtos pesqueiros para a segurança alimentar global (FAO, 2018).

Segundo Blomm e Loveloy (2017), as anchovas pertencem à ordem *Clupeiformes* e à família *Engraulidae*, composta por aproximadamente 17 gêneros e mais de 140 espécies. Dentre elas, destaca-se o gênero *Engraulis*, que engloba algumas das espécies mais comercializadas mundialmente, como a anchova europeia (*Engraulis encrasicolus*) e a anchova peruana (*Engraulis ringens*).

As anchovas são peixes pelágicos de pequeno porte, geralmente medindo entre 10 e 20 centímetros de comprimento. Apresentam corpo

alongado e esguio, cabeça comprida, focinho pontiagudo e boca ampla localizada na região inferior da cabeça, característica adaptada à alimentação baseada em plâncton. Sua coloração é predominantemente prateada nos flancos e na região ventral, com tonalidades azuladas ou esverdeadas no dorso, enquanto suas escamas pequenas conferem uma superfície corporal lisa (Pauly; Tsukayama, 1987).

Entre as espécies de maior relevância comercial destaca-se a anchova peruana (*Engraulis ringens*), cuja abundância é favorecida pelas condições oceanográficas da Corrente de Humboldt. A elevada concentração de nutrientes presente nas águas frias de ressurgência ao longo da costa peruana proporciona grande disponibilidade de alimento, favorecendo o desenvolvimento de extensos estoques pesqueiros (Bakun; Weeks, 2008).

Além das condições ambientais favoráveis, a espécie apresenta rápido crescimento, atingindo tamanho comercial em aproximadamente um ano, bem como elevado potencial reprodutivo, caracterizado por desovas frequentes e alta produção de ovos ao longo do ano (Saetersdal; Valdivia, 1964). Essas características contribuem para a manutenção de grandes populações e para sua relevância econômica no setor pesqueiro.

A anchova peruana desempenha papel fundamental tanto na cadeia trófica marinha quanto na atividade pesqueira do Peru, sustentando uma importante indústria de farinha e óleo de peixe. Além disso, destaca-se por seu valor nutricional, apresentando aproximadamente 19% de proteína e teores de ácidos graxos ômega-3, características que ampliam seu potencial para o consumo humano e para a indústria alimentícia (Ayala et al., 2003).

Embora historicamente grande parte da produção da anchova peruana tenha sido destinada à fabricação de farinha e óleo de peixe, observa-se, nas últimas décadas, um crescente interesse pelo aproveitamento da espécie para consumo humano direto. Nesse contexto, a espécie passou a despertar maior interesse comercial em diversos países, incluindo o Brasil, onde sua importação representa uma oportunidade para atender à demanda por produtos alimentícios de qualidade e ampliar a oferta de pescados no mercado nacional.

3. ESTUDO DE CASO – Casa Flora

3.1 Apresentação da Empresa Estudada

A Casa Flora é uma empresa brasileira atuante no segmento de importação e distribuição de alimentos e bebidas, sendo considerada referência no mercado gastronômico brasileiro. Fundada em 1970, a empresa possui tradição familiar e iniciou suas atividades a partir da comercialização do queijo Flora, produzido desde 1955 no município de Três Corações, em Minas Gerais. Posteriormente, com o crescimento da empresa e a ampliação de sua estrutura logística e comercial, a Casa Flora passou a atuar fortemente na importação de produtos internacionais.

Atualmente, a empresa trabalha com um amplo portfólio de produtos alimentícios, bebidas e itens gastronômicos oriundos de diferentes países, incluindo conservas, pescados, azeites, vinhos, massas, doces e produtos premium destinados ao mercado brasileiro. A Casa Flora possui mais de 2.000 itens em seu portfólio, atuando na distribuição para supermercados, empórios, distribuidores, restaurantes e estabelecimentos em diversas regiões do país.

Figura 1: Produtos importados e comercializados pela Casa Flora.



Fonte: Casa Flora (2026).

Dentro de suas operações de comércio exterior, destaca-se a importação das anchovas da marca Realmar, produzidas pela Compañía Americana de Conservas S.A.C., empresa pertencente ao Grupo Consorcio.

O Grupo Consorcio possui origem na Espanha e é especializado na comercialização de pescados, especialmente atum e anchovas, distribuindo seus produtos para diversos países. Como estratégia de expansão internacional e aproximação da matéria-prima sul-americana, o grupo adquiriu operações no Peru, fortalecendo sua atuação no mercado internacional de conservas de pescado.

Nesse contexto, o presente estudo de caso analisa o processo completo de importação das anchovas peruanas realizado pela Casa Flora, abrangendo desde a negociação internacional com o fornecedor até a comercialização do produto no mercado nacional.

3.2 Negociação Internacional e Planejamento de Compra

O processo de importação das anchovas peruanas inicia-se com a definição estratégica do fornecedor e das condições comerciais da operação. Essa etapa é conduzida pela direção da Casa Flora, responsável pela escolha dos parceiros internacionais e pela definição do *Incoterm (International Commercial Terms* ou Termos Internacionais de Comércio) utilizado na negociação.

Além do relacionamento já consolidado com fornecedores internacionais, a diretoria da Casa Flora participa frequentemente de feiras internacionais do setor alimentício, buscando identificar tendências de mercado, novos produtos e oportunidades comerciais. Entre os principais eventos acompanhados pela empresa destacam-se a Anuga, a Tuttofood e a Alimentaria, consideradas referências mundiais no setor de alimentos e bebidas.

A empresa mantém parceria consolidada com a Compañía Americana de Conservas S.A.C., fabricante da marca Realmar (Figura 2). Em razão do relacionamento comercial já estabelecido, o processo de compra ocorre de forma recorrente e alinhada ao planejamento estratégico da empresa.

Figura 2: Filé de anchoveta Realmar em óleo de girassol.



Fonte: Amazon Brasil (2026).

O setor de abastecimento, juntamente com os gerentes comerciais, realiza o planejamento das quantidades a serem importadas com base no histórico de vendas, demanda do mercado interno e projeção de estoque necessário para abastecimento dos clientes da empresa no Brasil.

Nesse processo, o gerente da categoria de alimentos também desempenha um papel estratégico, sendo responsável pelo desenvolvimento comercial da marca, definição de posicionamento no mercado brasileiro, ações de marketing e acompanhamento do desempenho dos produtos comercializados pela empresa.

3.3 Contato com o Fornecedor e Análise da *Proforma Invoice*

Após a definição da necessidade de compra, o setor de importação entra em contato com o fornecedor peruano para verificar a disponibilidade da mercadoria. Confirmada a disponibilidade do produto, o exportador emite a *Proforma Invoice*, documento preliminar contendo informações comerciais da operação, como descrição da mercadoria, quantidades, preços e *Incoterm* negociado.

A documentação é então encaminhada ao despachante aduaneiro responsável pela operação, que realiza a conferência das informações para

garantir conformidade com as exigências brasileiras e com os requisitos necessários para o processo de importação.

3.3.1 Condições de Pagamento e Câmbio

As condições comerciais negociadas entre as partes também contemplam o prazo de pagamento internacional da operação. Conforme acordado entre a Casa Flora e a Compañía Americana de Conservas S.A.C., o pagamento da operação deve ocorrer em até 60 dias após a emissão da *Commercial Invoice*, documento que formaliza a venda internacional.

No presente estudo de caso, a liquidação financeira internacional não é realizada diretamente pela importadora junto ao fornecedor estrangeiro. A Casa Flora utiliza operações de FINIMP (Financiamento à Importação), modalidade amplamente empregada no comércio exterior brasileiro para proporcionar maior flexibilidade financeira às empresas importadoras. Conforme Lopez e Gama (2016), o financiamento à importação permite melhor gerenciamento do fluxo de caixa empresarial, conciliando prazos comerciais e financeiros nas operações internacionais.

Nesse processo, o setor financeiro da empresa realiza o acompanhamento das *Commercial Invoices* vinculadas aos respectivos vencimentos negociados. Como a Casa Flora opera com diferentes fornecedores internacionais e importações provenientes de diversos países, as faturas com vencimentos próximos são agrupadas pelo setor financeiro e encaminhadas à corretora de câmbio responsável pela operação. Posteriormente, a corretora intermedeia o processo junto à instituição financeira autorizada, que efetua os pagamentos internacionais diretamente aos respectivos fornecedores estrangeiros.

Após a liquidação internacional, a empresa assume a obrigação financeira junto à instituição bancária no Brasil, conforme as condições negociadas na operação de FINIMP. Nesse modelo, a Casa Flora pode realizar o travamento da taxa de câmbio em prazo próximo ao vencimento da operação, em até três dias antes da liquidação financeira, permitindo maior flexibilidade na gestão cambial.

Entretanto, a utilização do FINIMP também envolve custos financeiros, como juros, tarifas bancárias e *spread* cambial, os quais são negociados entre a empresa, a corretora e a instituição financeira responsável pela operação. Além disso, as oscilações da moeda estrangeira entre a negociação comercial e a efetiva liquidação financeira podem impactar diretamente o custo final da importação.

Segundo Lopez e Gama (2016), a volatilidade cambial representa um dos principais fatores de risco financeiro nas operações de comércio exterior, exigindo acompanhamento constante da cotação da moeda estrangeira para melhor controle dos custos da operação.

3.4 Cotação de Frete Internacional e Definição Logística

Após a validação da *Proforma Invoice*, inicia-se a etapa de cotação do frete internacional. Como a operação ocorre sob o *Incoterm* FOB (*Free On Board*), a responsabilidade pela contratação do transporte internacional é da Casa Flora.

O termo FOB significa que o vendedor entrega as mercadorias a bordo do navio nomeado pelo comprador, no porto designado para o despacho. A partir do momento em que os produtos são carregados no navio, as responsabilidades pelos custos, riscos e logística do transporte internacional passam a ser do importador, a Casa Flora (Quadro 1).

Quadro 1: Responsabilidades do *Incoterm* FOB.

FOB		
Responsabilidades	Compañía Americana de Conservas S.A.C.	Casa Flora
Produção das Anchovas	X	
Embalagem e rotulagem	X	
Documentação de exportação	X	
Transporte interno no Peru	X	
Despacho aduaneiro de exportação	X	
Contratação e pagamento do frete internacional		X
Seguro internacional (opcional)		X
Custos e riscos da mercadoria no navio		X
Registro da DUIMP		X
Desembaraço aduaneiro no Brasil		X
Pagamento de tributos		X

Fonte: Autoras (2026).

Segundo Rodrigues (2022), a logística internacional possui papel estratégico nas operações de comércio exterior, influenciando diretamente custos, prazos e competitividade das empresas importadoras.

Por questões de *compliance* interno e controle operacional, o departamento de importação deve solicitar cotações para, no mínimo, três agentes de carga distintos antes da definição do parceiro logístico da operação, e realizar comparações analisando fatores como:

- valor do frete;
- *transit time*;
- disponibilidade de equipamento;
- *free time de demurrage*;
- confiabilidade operacional.

Após a análise das propostas, é selecionado o parceiro logístico mais adequado para a operação.

Para fins deste estudo de caso, foi analisada uma cotação marítima realizada para a operação entre o porto de Callao, no Peru, e o porto de Navegantes, no Brasil, utilizando armador Maersk e contêiner 40' *reefer* (Quadro 2 e Tabela 1).

Quadro 2: Proposta de frete do agente de carga.

PRODUTO	Anchovas
FORNECEDOR	Compañía Americana de Conservas S.A.C
INCOTERM	FOB
PORTO DE EMBARQUE	CALLAO
PORTO DE DESTINO	NAVEGANTES
CLIENTE FINAL	CASA FLORA
COTAÇÃO DÓLAR (MAIO, 2026)	R\$ 5,65

Fonte: Elaborado pelas autoras com base no agente de cargas MAC (2026).

Tabela 1: Despesas com agente de carga (Callao x Navegantes).

FRETE MARITIMO	
Frete	\$ 4.175,00
TAXAS DESTINO	
Desconsolidação	\$ 80,00
Courier Fee	\$ 55,00
BL Fee	R\$ 520,00
ISPS	R\$ 84,00
Container Repairs	R\$ 264,00
Capatazia	R\$ 1.250,00
Import Equipment Logistic Fee (IELF)	R\$ 240,00
Total Dólar	USD 4.310,00
Total Reais	R\$ 2.358,00
Total Dólar	R\$ 24.351,50
Total Reais	R\$ 2.358,00
TOTAL GERAL	R\$ 26.709,50
FREE TIME DEMURRAGE	10 DIAS
TRANSIT TIME	48 DIAS
ARMADOR	MAERSK
FCL	40' REEFER

Fonte: Elaborado pelas autoras com base no agente de cargas MAC (2026).

As operações de transporte marítimo internacional envolvem não apenas o custo do frete principal, mas também despesas acessórias relacionadas aos procedimentos logísticos, documentais e portuários executados pelos agentes de carga e demais intervenientes da operação. Dessa forma, o Quadro 3 apresenta as principais taxas identificadas na operação da importação analisada, bem como suas respectivas funções no processo logístico internacional.

Quadro 3: Explicação das taxas cobradas pelo agente de carga.

Taxas	Definição
Desconsolidação	Apesar de a operação ocorrer em contêiner FCL (<i>Full Container Load</i>), modalidade em que a carga ocupa integralmente o contêiner e é destinada a um único importador, a taxa de desconsolidação foi cobrada em razão dos procedimentos documentais realizados no sistema CE Mercante, relacionados ao registro e processamento eletrônico do conhecimento de embarque junto às autoridades marítimas brasileiras.
<i>Courier fee</i>	Cobrança destinada ao envio físico de documentos originais relacionados à operação de importação.
<i>BL Fee</i>	Taxa relacionada à emissão, processamento e liberação do <i>Bill of Lading</i> (BL), documento que formaliza o transporte marítimo internacional da carga.
<i>ISPS (International Ship and Port Facility Security Code)</i>	Taxa de segurança portuária internacional aplicada às operações marítimas, destinada à manutenção dos protocolos de segurança em portos e embarcações.
<i>Container repairs</i>	Cobrança relacionada a eventuais reparos ou avarias identificadas no contêiner utilizado no transporte da carga.
Capatazia	Valor cobrado pela movimentação da carga dentro do terminal portuário, incluindo descarga do contêiner, utilização de equipamentos e deslocamentos internos necessários à liberação da mercadoria.
<i>IELF (Import Equipment Logistic Fee)</i>	Taxa cobrada pelos armadores para cobrir os custos relacionados à logística, reposicionamento, manutenção e disponibilidade de contêineres vazios no país.

Fonte: Elaborado pelas autoras com base no agente de cargas MAC (2026).

A análise dessas cotações é fundamental para a tomada de decisão logística da empresa. De acordo com Lopez e Gama (2016), a gestão logística internacional representa um dos principais fatores estratégicos para redução de custos e aumento da eficiência nas operações de comércio exterior.

3.5 Coleta na Origem e Preparação da Carga

Com a definição do agente de carga, inicia-se o processo logístico na origem. O agente de carga entra em contato com o fornecedor para programar

a coleta da mercadoria na fábrica localizada em Pisco, no Peru. Nessa etapa, é emitido o *Booking*, documento responsável pela reserva do espaço no navio e do contêiner utilizado no transporte. Após a prontidão da carga, ela é transportada até o porto de Callao, localizado aproximadamente a três horas da unidade fabril.

Por se tratar de anchovas refrigeradas, a operação exige utilização de contêiner *reefer*, com controle de temperatura entre 0 °C e 5 °C, garantindo a conservação adequada da mercadoria durante o transporte marítimo internacional.

De acordo com Ballou (2006), a manutenção adequada da cadeia de frio é essencial para garantir a preservação da qualidade e da segurança sanitária de produtos perecíveis durante operações logísticas.

O mercado de contêineres refrigerados é caracterizado pela necessidade de controle contínuo da temperatura das cargas. Mercadorias sensíveis à temperatura requerem refrigeração quase constante para manter o produto em uma temperatura que preserve sua qualidade por um período mais longo. (Castelein et al., 2020).

Para operações envolvendo alimentos, o contêiner utilizado deve apresentar condições adequadas de higiene e conservação (Figura 3), não podendo possuir furos, odores ou qualquer contaminação que comprometa a qualidade sanitária da carga.

Figura 3: Modelo de contêiner *reefer* utilizado no transporte internacional de cargas refrigeradas.



Fonte: Chilante Container (2026).

3.6 Documentação da Operação de Importação

Paralelamente à preparação logística da carga, ocorre a emissão e conferência da documentação necessária (Quadro 4) para a operação de importação. Entre os principais documentos utilizados destacam-se:

Quadro 4: Documentos utilizados no processo de importação das anchovas peruanas.

Documentos	Função
<i>Proforma Invoice</i>	Documento preliminar enviado pelo exportador com condições comerciais da operação.
<i>Commercial Invoice</i>	Documento comercial definitivo da operação, contendo descrição da mercadoria, valores, quantidades, Incoterm e dados do exportador e importador.
<i>Packing List</i>	Detalha a embalagem da carga, volumes, pesos, dimensões e organiza as mercadorias no embarque.
Rótulo em português	Documento contendo as informações obrigatórias para comercialização do produto no Brasil, que deve conter a composição, validade, origem, tabela nutricional e instruções de conservação em língua portuguesa.
Certificado Sanitário Internacional (CSI)	Documento emitido pela autoridade sanitária do Peru, atestando que o produto atende às exigências sanitárias estabelecidas pelo Brasil para importação de produtos de origem animal.
Certificado de Origem	Documento utilizado para comprovar o país de origem da mercadoria, possibilitando aplicação de acordos comerciais e benefícios tarifários entre os países envolvidos.
Conhecimento de embarque- <i>Bill of Lading</i> (B/L)	Documento emitido pelo transportador marítimo que formaliza o contrato de transporte internacional da carga e comprova o embarque da mercadoria no navio.

Fonte: Autoras (2026).

No Certificado Sanitário Internacional deve constar a informação do número do lacre aplicado ao contêiner no momento do embarque. Esse controle garante a integridade da carga durante o transporte internacional, sendo

posteriormente conferido pelo Ministério da Agricultura no momento da descarga da mercadoria no Brasil.

Após a validação documental e sanitária da operação, o agente de carga emite o *Bill of Lading*, documento que formaliza o contrato de transporte internacional da mercadoria e que será utilizado posteriormente no processo de desembaraço aduaneiro no Brasil.

3.6.1 Registro do Produto no PGA

Para que produtos de origem animal possam ser exportados ao Brasil, é necessário que o país de origem possua equivalência sanitária reconhecida pelo Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA). Esse reconhecimento atesta que o sistema de controle sanitário do país exportador apresenta padrões compatíveis com os exigidos pela legislação brasileira.

Após o reconhecimento da equivalência sanitária, o estabelecimento produtor deve ser habilitado para exportar ao Brasil, atendendo aos requisitos definidos pelo MAPA e aos procedimentos estabelecidos no âmbito do comércio internacional. Entre as exigências sanitárias, destaca-se a adoção do sistema HACCP (*Hazard Analysis and Critical Control Points – Análise de Perigos e Pontos Críticos de Controle*), metodologia preventiva que identifica, monitora e controla riscos biológicos, químicos e físicos ao longo do processo produtivo, garantindo a segurança dos alimentos destinados ao consumo humano.

Concluída a etapa de habilitação sanitária, os produtos são cadastrados no PGA/SIGSIF (Sistema de Informações Gerenciais do Serviço de Inspeção Federal de Produtos de Origem Animal), plataforma eletrônica utilizada pelo MAPA para o controle e registro de produtos de origem animal destinados à importação. De acordo com informações do Portal Único Siscomex (2025), nesse sistema são registradas informações referentes ao estabelecimento exportador, composição do produto, processo de fabricação, temperatura de conservação, rotulagem, tabela nutricional e demais dados exigidos pelas autoridades brasileiras.

O cadastro no PGA/SIGSIF permite o controle eletrônico das informações sanitárias e administrativas dos produtos importados, constituindo uma etapa fundamental para sua autorização de ingresso no território nacional.

3.6.2 Acordo Comercial ACE-58 e Benefícios Tarifários na Importação

A operação de importação das anchovas peruanas realizada pela Casa Flora também é beneficiada por acordos comerciais firmados entre o Brasil e o Peru no âmbito da Associação Latino-Americana de Integração. Embora o Peru não seja membro pleno do Mercosul, o país possui acordos de complementação econômica com o bloco, permitindo a concessão de preferências tarifárias em operações de comércio exterior.

Nesse contexto, destaca-se o Acordo de Complementação Econômica nº 58, firmado entre os países membros do Mercosul e o Peru, com o objetivo de promover integração econômica regional, ampliação do comércio internacional e redução gradual de barreiras tarifárias entre os países signatários.

Segundo a ALADI - Associação Latino-Americana de Integração (2025), o ACE-58 estabelece preferências tarifárias e regras de origem aplicáveis ao comércio entre o Peru e os países integrantes do Mercosul.

Por meio desse acordo, determinados produtos originários do Peru podem ingressar no Brasil com redução ou até mesmo isenção do Imposto de Importação (II) e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), desde que atendam às regras de origem estabelecidas no acordo e estejam acompanhados do Certificado de Origem emitido por entidade habilitada no país exportador.

No caso das anchovas importadas pela Casa Flora, classificadas no capítulo 1604 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), a utilização do Certificado de Origem possibilita aplicação do benefício tarifário previsto no ACE-58, resultando na isenção do Imposto de Importação na nacionalização da mercadoria.

Além da redução tributária relacionada ao II, a operação também pode obter isenção do AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante), tributo incidente sobre o frete marítimo internacional. Conforme informações da Receita Federal do Brasil (2025), operações amparadas por

acordos internacionais firmados no âmbito da ALADI podem usufruir da isenção do AFRMM, desde que cumpridos os requisitos legais e documentais exigidos pelas autoridades brasileiras.

Dessa forma, a utilização dos benefícios previstos no ACE-58 contribui significativamente para redução dos custos da operação de importação, aumentando a competitividade comercial das anchovas peruanas no mercado brasileiro.

3.7 Embarque Internacional e Transporte Marítimo

Após a conclusão dos procedimentos de exportação no país de origem, a mercadoria é transportada até o Porto de Callao, no Peru, onde é acondicionada em contêiner refrigerado (*reefer*), garantindo a manutenção da temperatura adequada para a conservação do produto durante toda a viagem.

O transporte marítimo entre o Peru e o Brasil possui duração média de aproximadamente 48 dias, considerando o percurso entre o Porto de Callao e o Porto de Navegantes, em Santa Catarina. Durante esse período, o contêiner *reefer* permanece conectado aos sistemas de refrigeração da embarcação, assegurando a integridade e a qualidade da carga até sua chegada ao destino final.

3.7.1 Seguro das Operações de Importação

A Casa Flora mantém política interna de cobertura securitária para suas operações de importação, visando reduzir riscos financeiros relacionados a eventuais avarias, extravios ou danos às mercadorias durante o transporte e armazenagem da carga.

O seguro é vinculado aos processos de importação registrados pela empresa, sendo calculado mediante a aplicação de uma taxa sobre o valor da mercadoria importada. Esse valor integra o custo da operação e compõe o valor aduaneiro utilizado na formação do valor CIF (*Cost, Insurance and Freight*), que serve de base para o cálculo de determinados tributos incidentes na importação.

Segundo Lopez e Gama (2016), o seguro internacional representa importante mecanismo de gerenciamento de riscos nas operações de comércio exterior, proporcionando maior segurança financeira às empresas importadoras.

Na Casa Flora, o pagamento do seguro é realizado mensalmente, com base em relatório extraído do sistema *Quorum*, utilizado para o gerenciamento dos processos aduaneiros da empresa. Por meio desse relatório são identificadas as DI(s) e/ou DUIMP(s) registradas durante o período, permitindo a apuração dos valores correspondentes à cobertura securitária das operações desembaraçadas.

Considerando que a operação analisada envolve alimentos refrigerados transportados em contêiner *reefer*, o seguro torna-se relevante principalmente em situações que possam comprometer a integridade da carga ou a manutenção adequada da cadeia de frio durante o transporte internacional e armazenagem.

3.8 Registro da DUIMP

Ainda durante o trânsito marítimo da carga, o despachante aduaneiro pode iniciar os procedimentos relacionados ao desembarço aduaneiro por meio da DUIMP (Declaração Única de Importação), registrada no Portal Único Siscomex.

Diferentemente do modelo anteriormente utilizado, baseado na DI (Declaração de Importação) e na LI (Licença de Importação), a DUIMP centraliza em um único fluxo eletrônico as informações aduaneiras, fiscais, administrativas e logísticas da operação.

Utilizando os documentos previamente enviados pelo exportador, o despachante realiza o registro antecipado da DUIMP, permitindo que parte da análise documental seja realizada antes mesmo da chegada do navio ao Brasil.

Durante o processamento da DUIMP, os tributos federais incidentes na importação são recolhidos por meio do PCCE (Pagamento Centralizado de Comércio Exterior). Posteriormente, a operação é submetida à análise de risco da Receita Federal do Brasil (RFB), responsável pela definição do canal de parametrização da carga, bem como à avaliação dos órgãos anuentes envolvidos no tratamento administrativo da operação, quando aplicável, segundo a Figura 4.

Figura 4: Fluxograma do processo de desembaraço aduaneiro.



Fonte: Autoras com auxílio de ferramenta de Inteligência Artificial (ChatGPT, 2026).

3.9 Chegada ao Brasil

Após o transporte marítimo internacional, a carga desembarca no Porto de Navegantes, em Santa Catarina. A escolha desse estado como ponto de ingresso da mercadoria está relacionada tanto à sua infraestrutura logística quanto aos benefícios fiscais concedidos às operações de importação, tornando-o uma das principais portas de entrada de cargas importadas no Brasil.

Com a chegada da mercadoria ao território nacional, são concluídas as etapas finais do desembaraço aduaneiro e da fiscalização sanitária, cujos procedimentos foram iniciados previamente por meio da DUIMP.

3.9.1 Tributação da Importação

Para que a mercadoria seja nacionalizada, é necessária a observância das obrigações tributárias incidentes sobre a operação de importação. Entre os principais tributos aplicáveis destacam-se o Programa de Integração Social (PIS-Importação), a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS-Importação) e o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). A base de cálculo e as alíquotas desses tributos variam conforme a classificação fiscal da mercadoria na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

O ICMS possui característica não cumulativa, permitindo que os valores recolhidos na importação gerem créditos tributários que poderão ser compensados em operações futuras de venda da mercadoria. Segundo Sabbag (2023), o princípio da não cumulatividade assegura ao contribuinte a compensação dos créditos gerados nas etapas anteriores da circulação de mercadorias.

No estado de Santa Catarina, as operações de importação podem ser beneficiadas pelos regimes especiais denominados TTD (Tratamento Tributário Diferenciado), que reduzem a carga tributária efetiva do ICMS incidente sobre a operação. Dessa forma, a empresa importadora reduz o desembolso financeiro necessário no momento da nacionalização da mercadoria, obtendo ganhos de fluxo de caixa e maior competitividade em relação a operações realizadas em outros estados.

Após o cumprimento das obrigações tributárias, a operação segue para as etapas de conferência aduaneira e fiscalização sanitária realizadas pelos órgãos competentes.

3.9.2 Desembarço Aduaneiro e Fiscalização Sanitária

Após o desembarque, o contêiner é removido para recinto alfandegado (Figura 5) habilitado ao armazenamento e à inspeção de produtos de origem animal. Essa etapa permite a realização dos procedimentos de fiscalização aduaneira e sanitária exigidos para a liberação da carga.

Figura 5: Armazém alfandegado refrigerado.



Fonte: Stokki (2026).

Em operações com cargas refrigeradas, eventuais atrasos no desembarço aduaneiro podem gerar custos adicionais significativos. Entre os principais custos estão a *demurrage*, decorrente da utilização do contêiner além do prazo livre concedido pelo armador, e as despesas com energia elétrica para manutenção da temperatura da carga nos recintos alfandegados. Segundo Lopez e Gama (2016), a *demurrage* corresponde à cobrança pela utilização do equipamento após o prazo de franquia previamente estabelecido.

No âmbito do processamento da DUIMP, a Receita Federal realiza a parametrização da operação, definindo o canal de conferência aduaneira aplicável. Dependendo do gerenciamento de risco realizado pelo órgão, poderá ocorrer apenas análise documental ou também inspeção física da carga.

Além da fiscalização aduaneira, o Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA), por meio do Vigiagro, realiza a inspeção sanitária da mercadoria, verificando aspectos como a integridade do contêiner, a manutenção da temperatura adequada, a validade do Certificado Sanitário Internacional, a conformidade da rotulagem, a habilitação do estabelecimento exportador, a compatibilidade das informações com o registro no PGA/SIGSIF e a integridade do lacre do contêiner.

Somente após o cumprimento das exigências aduaneiras e sanitárias estabelecidas pela Receita Federal e pelo MAPA ocorre a liberação da mercadoria para circulação e comercialização no território nacional.

3.10 Devolução do Contêiner

Após a descarga da mercadoria e a conclusão dos procedimentos de desembaraço aduaneiro, o contêiner utilizado na operação deve ser devolvido ao local indicado pelo armador, geralmente denominado *depot*. Esses estabelecimentos são responsáveis pelo recebimento, inspeção, armazenamento e controle dos equipamentos devolvidos pelos importadores.

A devolução do contêiner deve ocorrer dentro do período de *free time* concedido pelo armador. Entretanto, em algumas situações, podem ocorrer dificuldades para obtenção de agendamento junto aos *depots*, o que pode comprometer o prazo disponível para devolução do equipamento. Nesses casos, torna-se fundamental o registro e a documentação das tentativas de agendamento e demais evidências operacionais, permitindo que o importador solicite posteriormente a revisão ou contestação das cobranças de *demurrage* (*demurrage dispute*) junto ao armador.

No momento da devolução, o contêiner passa por inspeção para verificação de possíveis avarias ocorridas durante sua utilização. Caso sejam identificados danos ao equipamento, os custos de reparo (*container repairs*) podem ser atribuídos ao importador, conforme as condições estabelecidas pelo armador e pelo contrato de transporte.

Nas operações realizadas com contêineres *reefer*, também é exigido o pagamento de taxa de lavagem e higienização do equipamento antes da

conclusão do processo de devolução. Essa exigência visa garantir condições adequadas para a reutilização do contêiner em futuras operações de transporte de cargas refrigeradas.

Após a conclusão da inspeção e a aceitação do equipamento pelo *depot*, é emitido o documento denominado RIC (*Receipt Interchange Receipt*), que comprova a efetiva devolução do contêiner e formaliza o encerramento da responsabilidade do importador sobre o equipamento.

3.11 Logística Nacional e Armazenagem

Após a liberação aduaneira e sanitária, a carga é removida do recinto alfandegado e transportada em caminhão refrigerado para o armazém da Casa Flora localizado em Santa Catarina. Nessa etapa, são mantidas as condições adequadas de temperatura para preservação das características físicas, químicas e microbiológicas do produto.

Posteriormente, a mercadoria é transferida para o centro de distribuição da Casa Flora em São Paulo (Figura 6), estrutura equipada com câmaras frigoríficas destinadas ao armazenamento de produtos refrigerados. A manutenção da cadeia de frio ao longo de toda a operação logística é fundamental para garantir a qualidade, a segurança sanitária e a conformidade do produto até sua comercialização.

MAPA LOGÍSTICO – MPORTAÇÃO DE ANCHOVAS PERUANAS

Fluxo logístico da importação realizada pela Casa Flora

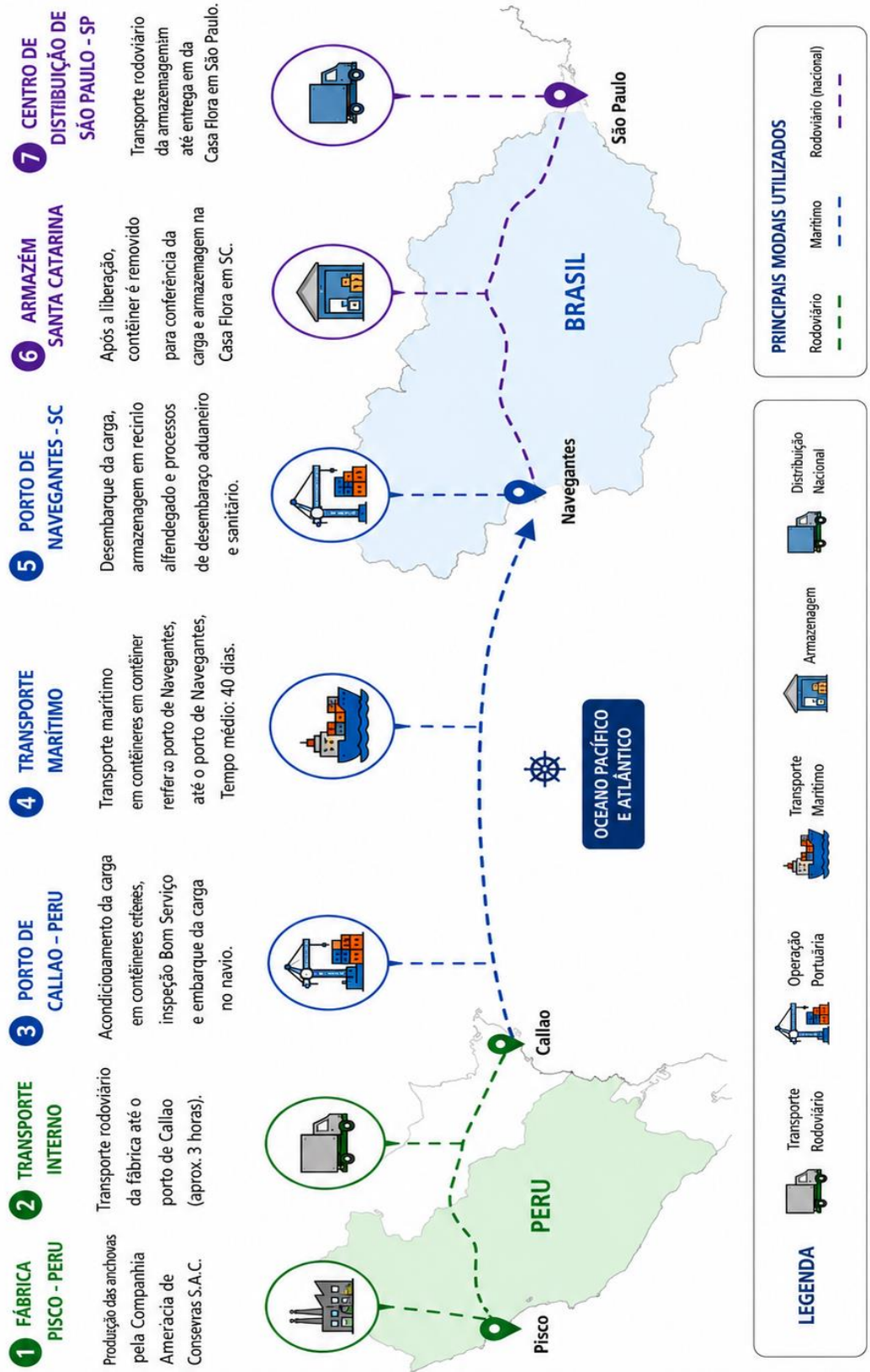


Figura 6: Mapa logístico da importação (Pisco x São Paulo).

Fonte: Autoras com auxílio de ferramenta de Inteligência Artificial (ChatGPT, 2026).

Fonte: As autoras (2026).

3.11.1 Comercialização no Mercado Interno

Após a nacionalização e armazenagem, as anchovas passam a integrar o estoque da Casa Flora e ficam disponíveis para comercialização no mercado brasileiro.

A distribuição é realizada para supermercados, empórios, distribuidores, pizzarias e demais clientes atendidos pela empresa em diferentes regiões do país. O planejamento das vendas é realizado com base na demanda do mercado, no histórico de consumo e na gestão dos níveis de estoque, buscando assegurar o abastecimento contínuo e a disponibilidade dos produtos da marca Realmar aos consumidores.

Além dos aspectos comerciais, a operação permite o aproveitamento dos créditos de ICMS gerados no momento da importação, os quais podem ser utilizados para compensação do imposto devido nas operações subsequentes de circulação de mercadorias, conforme o princípio da não cumulatividade tributária.

4. RESULTADOS

A análise da cadeia logística de importação das anchovas comercializadas pela Casa Flora permitiu identificar as principais etapas operacionais, documentais, tributárias e sanitárias envolvidas no processo. Verificou-se que a operação apresenta elevado grau de complexidade, em razão da necessidade de atendimento simultâneo às exigências da Receita Federal, do Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA), dos operadores logísticos e dos demais agentes participantes da cadeia de suprimentos.

Durante o mapeamento do processo, foram identificados intervalos de tempo entre determinadas etapas operacionais, especialmente nas atividades relacionadas ao transporte, armazenagem e liberação da carga. Tais intervalos podem impactar o tempo total da operação e influenciar os custos logísticos associados à importação.

Com base nas informações coletadas, observou-se que a estrutura logística atualmente utilizada pela empresa apresenta oportunidades de otimização. Entre elas, destaca-se a possibilidade de reavaliação do porto de desembarque (Tabela 2) e da localização das estruturas de armazenagem, fatores que exercem influência direta sobre os custos de transporte, os prazos de movimentação da carga e a integração entre as etapas do processo.

Tabela 2: Despesas com agente de carga (Callao x Santos).

FRETE MARITIMO	
Frete	\$ 3.202,00
TAXAS DESTINO	
Desconsolidação	\$ 80,00
Courier Fee	\$ 55,00
BL Fee	R\$ 520,00
ISPS	\$ 30,00
Container Repairs	R\$ 287,00
Capatazia	R\$ 1.455,00
Import Equipment Logistic Fee (IELF)	R\$ 195,00
Total Dólar	USD 3.367,00
Total Reais	R\$ 2.457,00

Total Dólar	R\$ 19.023,55
Total Reais	R\$ 2.457,00
TOTAL GERAL	R\$ 21.480,55

FREE TIME DEMURRAGE	10 DIAS
TRANSIT TIME	30 DIAS
ARMADOR	MAERSK
FCL	40' REEFER
PORTO	SANTOS
DÓLAR (MAIO, 2026)	R\$ 5,65

Fonte: Elaborado pelas autoras com base no agente de cargas MAC (2026).

A análise comparativa realizada indicou que a utilização de portos alternativos, como o Porto de Santos, poderia resultar em redução dos custos relacionados ao frete internacional e ao transporte interno da mercadoria. Entretanto, verificou-se que eventuais ganhos logísticos devem ser analisados em conjunto com os impactos tributários e financeiros decorrentes da alteração do local de desembarço aduaneiro, especialmente em relação à incidência do ICMS.

5. CONCLUSÃO

O presente trabalho teve como objetivo analisar o processo de importação das anchovas peruanas comercializadas pela Casa Flora, abrangendo as etapas documentais, tributárias, sanitárias e logísticas envolvidas na operação. Por meio do estudo de caso realizado, foi possível compreender a complexidade das atividades necessárias para a nacionalização e posterior distribuição do produto no mercado brasileiro.

A análise do processo permitiu identificar a importância da integração entre os diferentes agentes envolvidos na operação, incluindo exportadores, despachantes aduaneiros, transportadores, órgãos governamentais e a própria empresa importadora. Verificou-se que o sucesso da operação depende não apenas do cumprimento das exigências legais e regulatórias, mas também da coordenação eficiente das atividades logísticas e do controle adequado dos prazos ao longo da cadeia de suprimentos.

Além disso, constatou-se que fatores relacionados à escolha do porto de desembarque, à armazenagem, ao transporte interno e à gestão tributária exercem influência significativa sobre os custos e a eficiência operacional da importação. Nesse contexto, a avaliação integrada dos aspectos logísticos, fiscais e financeiros mostrou-se fundamental para a identificação de oportunidades de aprimoramento e para a tomada de decisões estratégicas.

Dessa forma, considera-se que os objetivos propostos foram alcançados, uma vez que o estudo possibilitou o mapeamento detalhado da operação de importação das anchovas e a análise dos principais fatores que impactam seu desempenho. As informações levantadas contribuem para uma melhor compreensão dos desafios inerentes às operações de comércio exterior envolvendo produtos alimentícios refrigerados, caracterizadas por elevados níveis de controle sanitário, documental e logístico.

Por fim, espera-se que este trabalho possa servir como referência para futuras análises relacionadas à gestão de operações de importação e à busca por maior eficiência logística no setor alimentício.

REFERÊNCIAS

ALADI. Acordo de Complementação Econômica nº 58 (ACE-58). Montevideu: Associação Latino-Americana de Integração, 2025. Disponível em: <https://www.aladi.org>. Acesso em: 12 mai. 2026.

AMAZON BRASIL. Anchova REALMAR em óleo de girassol 210 g. Disponível em: <https://www.amazon.com.br/Anchova-REALMAR-%C3%93leo-Girassol-210g/dp/B0F54DZYQ7>. Acesso em: 12 abr. 2026.

AYALA, M.; FERNANDEZ, C. *Variación del contenido de humedad y grasa en la anchoveta peruana (Engraulis ringens) durante 1999-2002. Boletín de Investigación Tecnológica Pesquera del Perú*, v. 5, p. 21-25, 2003. Acesso em: 27 abr. 2026.

BACEN. Banco Central do Brasil. Disponível em: <https://www.bcb.gov.br>. Acesso em: 10 mai. 2026.

BAKUN, A.; WEEKS, S. *The marine ecosystem off Peru: What are the secrets of its fishery productivity and what might its future hold? Progress in Oceanography*, v. 79, p. 290-299, 2008. Acesso em: 27 abr. 2026.

BALLOU, R. H. Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2006.

BLOOM, D.; LOVEJOY, N. *On the origins of marine-derived freshwater fishes in South America. Journal of Biogeography*, v. 44, p. 1927-1938, 2017. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. Ministério da Agricultura e Pecuária. Importação de produtos de origem animal. Brasília, DF: MAPA, 2026. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. Ministério da Agricultura e Pecuária. Tabela oficial de países habilitados e equivalência sanitária. Brasília, DF: MAPA, 2026. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. Portal Único Siscomex – DUIMP. Brasília, DF, 2025. Acesso em: 25 abr. 2026.

CASA FLORA. Institucional. Disponível em: <https://www.casaflora.com.br>. Acesso em: 12 abr. 2026.

CASTELEIN, B. et al. *The reefer container market and academic research: A review study*. *Journal of Cleaner Production*, v. 256, 2020. Acesso em: 27 abr. 2026.

CHILANTE CONTAINER. Contêiner reefer. Disponível em: <https://www.chilante.com.br>. Acesso em: 10 mai. 2026.

CODEX ALIMENTARIUS. *Hazard Analysis and Critical Control Point (HACCP) System and Guidelines for its Application*. Roma: FAO/WHO, 2020. Acesso em: 12 mai. 2026.

COELHO, M. A. O. F.; MANOLESCU, F. M. K. C. *Evolução da exportação e importação no Brasil*. São José dos Campos: Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento – IP&D, 2007. Acesso em: 27 abr. 2026.

FAO. *The State of World Fisheries and Aquaculture 2018: Meeting the Sustainable Development Goals*. Rome: FAO, 2018. Acesso em: 27 abr. 2026.

FAO. *O Estado Mundial da Pesca e da Aquicultura 2022*. Roma: FAO, 2022. Disponível em: <https://openknowledge.fao.org>. Acesso em: 27 abr. 2026.

FAO. *Estatísticas de Pesca e Aquicultura: produção global por fonte de produção 1950–2021*. Roma: FAO, 2023. Disponível em: <https://www.fao.org/fishery/en/topic/166235>. Acesso em: 27 abr. 2026.

GIL, A. C. *Como elaborar projetos de pesquisa*. São Paulo: Atlas, 2009. Acesso em: 27 abr. 2026.

ICC – INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. *Incoterms® 2020*. Paris: ICC, 2019. Acesso em: 15 abr. 2026.

KEEDI, S. ABC do comércio exterior: abrindo as primeiras páginas. São Paulo: Aduaneiras, 2015.

KEEDI, S. Comércio exterior: teoria e prática. 5. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2019.

LOPEZ, J. M. C.; GAMA, M. Comércio exterior competitivo. 7. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2016.

MAC LOGISTIC. Cotação de frete marítimo Callao–Navegantes. Documento interno fornecido à Casa Flora, 2026.

OSTRENSKI, A.; BORGHETTI, J. R.; SOTO, D. Aquicultura no Brasil: o desafio é crescer. Brasília: FAO/MPA, 2008. Acesso em: 27 abr. 2026.

PAULY, D.; TSUKAYAMA, I. The Peruvian anchoveta and its upwelling ecosystem: three decades of change. Manila: ICLARM, 1987. Acesso em: 27 abr. 2026.

RODRIGUES, P. R. A. Gestão estratégica da logística internacional. São Paulo: Aduaneiras, 2022.

SABBAG, E. Manual de direito tributário. 15. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2023.

SAETERSDAL, G.; VALDIVIA, J. E. *Un estudio del crecimiento, tamaño y reclutamiento de la anchoveta (Engraulis ringens)*. *Boletín del Instituto de Investigaciones de Recursos Marinos*, v. 1, n. 4, p. 85-136, 1964. Acesso em: 27 abr. 2026.

SOUSA, R. Exportação e importação. Mundo Educação, 2020. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/exportacao-importacao.htm>. Acesso em: 27 abr. 2026.

SOUZA, R. S.; LIMA, W. A. L.; SOUZA, G. S.; SILVA, F. M. C. Os desafios para as operações de importação no Brasil: um estudo de caso de uma empresa

importadora da região do Sul de Minas Gerais. XII SEGET – Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia, 2015. Acesso em: 27 abr. 2026.

STOKKI. Armazenagem refrigerada: o que saber. Disponível em: <https://www.stokki.com.br/blog/armazenagem-refrigerada-o-que-saber>. Acesso em: 10 mai. 2026.

UNCTAD. Global Trade Update – April 2026. Disponível em: <https://unctad.org/publication/global-trade-update-april-2026-global-trade-growth-continues-fragility-rises>. Acesso em: 27 abr. 2026.

VIEIRA, A. Importação: práticas, rotinas e procedimentos. São Paulo: Aduaneiras, 2013.

VIEIRA, H. M. S. A importância do planejamento tributário na importação de mercadorias. 2009. 67 f. Monografia (Bacharelado em Ciências Contábeis) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.