



Logística del Café, la importación del Café en España

En España no se produce café – a excepción de una cantidad testimonial en el Valle de Agaete, en Canarias- por lo que estamos obligados a importar este producto para nuestro consumo

España importa café desde hace tres siglos atrás, habiendo sufrido este comercio diversas etapas de desarrollo, con características propias cada una de ellas y que bien se merecerán en futuros artículos toda nuestra atención.

Lo que es cierto es que en todo este tiempo, el café ha utilizado el mar como principal vía de entrada a España, reservando para el tren o, incluso, la carretera, el transporte, sobretodo, del café reexportado por nuestro país a Europa o las diversas toneladas de café que por motivos comerciales y estratégicos reciben algunas empresas españolas a través de dársenas ubicadas en el norte de Europa.

La liberalización del comercio del café verde en España a mediados de los años 80 del siglo pasado supuso un gran estímulo para el sector y también el punto de partida del desarrollo de la logística moderna del café en nuestro país.

Hasta aquel momento, el comercio del café estaba intervenido por la CAT, la Comisaría de Abastecimientos y Transportes, quien fijaba los cupos de café a cada tostador, así como las calidades, los precios de compra y los precios de venta.

Esto no siempre había sido así, y como muestra, la gran variedad de cafés y calidades que se comercializaban en nuestro país antes de la Guerra Civil. Por aquel entonces se descargaba en España café de Venezuela -Puerto Cabello-, de Colombia, Puerto Rico, Brasil,...

El empobrecimiento del país tras la contienda civil, y sobretodo, también, el comienzo de la Segunda Guerra Mundial hicieron que las dificultades para el comercio fueran muchas. El Gobierno declaró, entonces, el Comercio de Estado a todo lo relacionado con el café, tanto por lo que se refería al ámbito interior como exterior - las Islas Canarias quedaron exentas de esta regulación por su carácter de puerto franco-.

Así, durante casi cuarenta años, el café fue importado únicamente por el Estado -más allá, claro está del café de contrabando que entraba por Portugal, Andorra,...-, el cual no sólo fijaba las calidades y orígenes de los cafés que se distribuían a los industriales, sino también el precio de venta posterior de ese café, así como el precio de venta al público que debían cobrar los establecimientos de alimentación a sus clientes.

Una vez llegada la transición, al café también le llegó la hora de liberarse y a todos los industriales españoles, el momento de aprender de nuevo todo lo concerniente a la compra de café en el mercado internacional, una operativa que había cubierto el Estado durante cerca de cincuenta años.

Importadores, traders, operadores logísticos han debido hacer lo propio y también, el Port de Barcelona, puerta de entrada principal del café a nuestro país.

Más del 80% del café que llega a España lo hace a través de la dársena barcelonesa. El resto, desembarca en los puertos de Valencia y Canarias, mientras que otra parte llega hasta la Península por carretera y tren desde Bélgica y Alemania. La cantidad de café llegada en avión es muy poco significativa y se reduce a pequeñas partidas de cafés especiales.

Puerto de entrada y salida de café

Situado estratégicamente, el Port de Barcelona se posiciona año tras año como el mejor puerto para captar mercancías con origen y destino a Asia y al norte de África, algo que el tráfico de café ha empezado a aprovechar, ya.

Algunos de los principales activos en este sentido, son, tanto la disposición de un gran número de líneas regulares de contenedores con alta frecuencia de enlace con todo el mundo, como la presencia de un Operador Logístico



de Café Verde muy potente, con integración directa de diversos eslabones de la Cadena de Suministro; la climatología de la ciudad -el café es un producto que "duerme" en el puerto y por ello es importante no sólo que los espacios donde quede en stock estén en condiciones, sino, además que la temperatura y humedad sean las idóneas-, y también, claro está, el hecho de ser el único puerto del Mediterráneo con la doble certificación de las bolsas mundiales del café, Liffe (Londres) y ICE (Nueva York).

Gracias a esta homologación, el café del puerto de la Ciudad Condal puede estar operado tanto por importadores, como por traders y brokers. El grano puede llegar indistintamente comprado, vendido o incluso en depósito a la espera de sacarlo al mercado en el momento en el que la demanda sea

más alta y por lo tanto se pueda conseguir un mejor precio.

Actualmente, la dársena del puerto de Barcelona está recibiendo café de aproximadamente cuarenta países productores distintos, siendo Vietnam, Brasil, Colombia y Uganda los principales proveedores de café verde de España. El tiempo medio en que tarda un contenedor de café desde que sale de su origen hasta llegar al Port de Barcelona, de 3 a 5 semanas. Todo el grano que llega, sin embargo, no se queda aquí, y entorno al 20% - casi un 10% más que tres años atrás - vuelve a salir con destino a terceros países.

Susanna Cuadras

Fuentes:

Port de Barcelona, Santiago Lascasas

A large advertisement for Batavia Premium Arabica Coffee. The central focus is a white ceramic cup filled with coffee, sitting on a matching saucer. The cup and saucer both feature the 'BATAVIA' logo. A silver spoon and a small packet of sugar are placed on the saucer. The background is a light brown, textured surface. To the left and right of the cup are stylized, golden-brown illustrations of coffee branches with leaves and beans. In the bottom left corner, there is a map of Indonesia. In the bottom right corner, there is a colorful parrot perched on a branch. The overall design is elegant and thematic.

BATAVIA
PREMIUM ARABICA COFFEE

www.cafesunic.com