



# Logística del Café en el Puerto

*El café se cultiva en más de 100 países, todos situados entre el trópico de Cáncer y el de Capricornio. Desde estos lugares se transporta al resto del mundo. Este envío se realiza básicamente por mar, para su posterior redistribución en tierra firme. A los puertos europeos llega una media anual de 54 millones de sacos.*

## Exportación, logística y comercialización

**E**n el puerto finaliza la logística de exportación del país productor y se inicia el proceso de comercialización por parte del importador. Este, indistintamente, puede ser una empresa, un "trade" o un "broker". Del mismo modo, el producto puede llegar ya con un "dueño" definitivo, es decir que una empresa en concreto haya negociado la compra del café, el cual le es entregado una vez este llega a destino, o bien, sin propietario final preestablecido. Este es el caso del café negociado por "brokers", "trades" o fondos de inversión que compran el café en origen, con intención de venderlo directamente a sus clientes en destino. Es muy habitual que estos operadores creen stocks más o menos importantes y que estos salgan a la venta en los momentos de mayor demanda. Buena parte de este café "inmovilizado" temporalmente se acopia en almacenes de los propios puertos donde se desembarca el grano. Los sacos pueden permanecer allí durante bastante tiempo. Generalmente, esto no suele ser un grave problema, ya que gracias a su estructura estable, el café no se deteriora por acción de agentes externos. Eso sí, durante este tiempo de almacenamiento es imprescindible controlar variables como la humedad (lluvia, niebla, vapor), principal causa de la aparición de moho en el grano. Sin embargo, no existe ningún método para parar la actividad bioquímica interna de los granos, tras la cual, algunos componentes menores se transforman en sustancias diferentes, que transmiten al café un gusto agrio a madera tras el tueste.

## Puertos entregables de café

Una de las mayores garantías que puede ofrecer una estación portuaria a los operadores de grano que la utilizan, es su homologación como puerto entregable de café. Esta verificación la extienden el LIFFE (London International Financial Futures and Options Exchange), en el caso de los cafés robustas y arábicas no lavados y el NYBOT (New York Board of Trade) para los arábicas lavados. En estos mercados de futuros se fijan precios y se prevé la evolución de los mismos a medio plazo, con lo que se reduce el riesgo financiero de una inversión en los productos negociados por estos parquets. Del mismo modo, tanto el NYBOT como el LIFFE permiten realizar operaciones de especulación (de hecho, al menos el 95% de las actuaciones se neutralizan con operaciones de signo contrario antes de su vencimiento), además de ofrecer la posibilidad de realizar operaciones de arbitraje. He aquí la ventaja de trabajar con café negociado en estos mercados. Por ejemplo, a finales de noviembre, ya se ha establecido el precio del futuro de café diciembre 2004 que se ha cerrado en el Nybot a 0.8935 U\$D por libra, mientras que el futuro de café marzo 2005 finalizó en 0.9285 U\$D.

La consecución de la homologación de los puertos, sin embargo, no es sencilla, y exige de las estaciones portuarias las máximas garantías de manipulación y stockage del producto, infraestructuras logísticas adecuadas,...



### **Puertos cafeteros**

Hamburgo: Primer puerto europeo de café y segundo del mundo tras Nueva York. Anualmente se descargan en este punto más de 726.000 toneladas de aromático, o lo que es lo mismo, dos tercios del café consumido por Alemania. Brasil, Colombia e Indonesia por este orden, son los principales orígenes de este grano, que desde Hamburgo se distribuyen a toda la geografía europea.

Amberes: considerado el tercer puerto de Europa en el tráfico de contenedores tras Róterdam y Hamburgo. El 90% del café que llega a este enclave portuario lo hace en este tipo de formato. De los 4,8 millones de m<sup>2</sup> destinados a almacenes en el puerto de Amberes, el café ocupa algo más de 336.000 m<sup>2</sup>, a los que se sumarán en breve 30.000 m<sup>2</sup> más.

Trieste: Tradicionalmente este ha sido un puerto relacionado con el café, aunque las cantidades recepcionadas están lejos de las registradas en los principales puertos europeos. Un tercio de la importación de café de Italia pasa por esta ciudad portuaria del nordeste del Mar Adriático. Aquí, además, se concentra también, un tercio de la industria cafetera del país. El movimiento de contenedores de café al año se estima alrededor de las 10.000 unidades, mientras que los sacos en stock suelen rondar el millón de unidades. El puerto de Trieste destina al café 40.000 m<sup>2</sup> de superficie.

Barcelona: Se considera que este puerto es la puerta del café verde en España, ya que por aquí entra más del 80% del café que importa nuestro país y el 68% del que se consume en toda su área de influencia (arco sur mediterráneo).

### **Puertos entregables homologados por el LIFFE**

Amberes, Hamburgo, Ámsterdam, Bremen, Felixtowe, Róterdam, Marsella, Le Havre, Barcelona, Génova, Trieste, Nueva Cork, Nueva Orleáns

### **Puertos entregables homologados por el NYBOT**

Nueva York, Nueva Orleáns, Miami, Bremen/Hamburgo, Amberes, Barcelona