



Berenice Kauffmann

Mas, se o café modificou a fisionomia da cidade, a partir da segunda metade do século XIX, ele também foi o responsável pela proliferação da febre amarela, da varíola, da peste bubônica, do tétano e da tuberculose, endemias que fizeram de Santos o *Porto da Morte*. Cogitou-se até em abandoná-lo, mas a produção do café aumentou e precisava ser exportada, e a infraestrutura portuária e urbana necessitava de melhorias.

Depois de duas tentativas fracassadas (1870 e 1882) de concessão para as obras necessárias ao desenvolvimento do Porto de Santos, em 1888, um grupo de empresários (Cândido Gaffrée, Eduardo Palassim Guinle, João Gomes Ribeiro de Avilar, Alfredo Camilo Valdata, Benedito Antonio da Silva e Barros e Barros & Cia) venceu a concorrência aberta pelo governo imperial. Dessa forma, em 1889 (Decreto nº 9.9979), constituía-se a Empresa das Obras dos Melhoramentos do Porto de Santos e, já no ano seguinte, assentou-se a primeira pedra no cais, à altura dos armazéns IV e V. Em 1892, surgiu a Companhia Docas de Santos. E, a despeito de todas as dificuldades, em 2 de fevereiro de 1892, foram inaugurados os primeiros duzentos e sessenta metros de cais, com a atracação do navio Nasmith



FERREIRA. Carta da Costa do Brasil, da Barra de Santos a Marambaya, doc nr 1138_1143, AHU desenho de Diogo Soares e Domingos Capaci_1737