



Berenice Kauffmann

Pero si el café cambió la cara de la ciudad, desde la segunda mitad del siglo XIX, también fue responsable de la propagación de la fiebre amarilla, viruela, peste bubónica, tétanos y tuberculosis, endemias que hicieron de Santos el *Puerto de la Muerte*. Se consideró la posibilidad de abandonarlo, pero la producción de café aumentó y necesitaba ser exportada, y la infraestructura portuaria y urbana necesitaban mejoras.

Después de dos intentos fallidos (1870 y 1882) para otorgar en concesión las obras de desarrollo del Puerto de Santos, en 1888 un grupo de empresarios \_ Cândido Gaffrée, Eduardo Palassim Guírrie, João Gomes Ribeiro de Avilar, Alfredo Camilo Valdata, Benedito Antonio da Silva y Barros e Barros & Cia \_ ganaron el concurso abierto por el gobierno imperial. Así, en 1889 (Decreto N ° 9.9979 ), se constituyó la Compañía: “Empresa das Obras dos Melhoramentos do Porto de Santos”, una empresa con el objetivo de construir las mejoras en el Puerto de Santos, y el año siguiente, se colocó la piedra angular del muelle, entre los almacenes IV y V. En 1892, fue creada la “Companhia Docas de Santos”. Y, a pesar de todas las dificultades, abrieron el 2 de febrero de 1892, los primeros 260 metros de muelle con el amarre de la nave Nasmith.



FERREIRA. Carta de la Costa de Brasil, de la Barra de Santos a Marambaya, doc nr 1138\_1143, AHU dibujo de Diogo Soares y Domingos Capaci\_1737