



A HISTÓRIA DE SANTOS CONTADA NAS PÁGINAS DOS JORNAIS

Ivani Ribeiro da Silva¹

Resumo: A partir da segunda metade do século XIX aparecem inúmeros jornais em Santos, a maioria de vida efêmera, registrando ideias de grupos ou de particulares, sobre os mais diversos assuntos. Eram jornais voltados ao comércio, ao movimento de exportação e importação do porto santista, à saúde, a assuntos políticos, ao fim da escravatura, à república, todos eles contando um pouco da cidade santista e da região. No entanto, apesar da importância como documento histórico, a maior parte desses periódicos não existe mais, outros estão em mãos de particulares ou em arquivos fora da cidade, como é o caso dos jornais anarco-sindicalistas editados em Santos pelas organizações de operários do final do século XIX às primeiras décadas do século XX.

Palavras-chave: História de Santos, História da Imprensa, Anarco-sindicalismo.

Abstract: From the second half of the nineteenth century appear in numerous newspapers Santos, most ephemeral life, recording ideas of groups or individuals on various subjects. Newspapers were geared to trade, the movement of export and import of the port of Santos, health, political matters, the end of slavery, the republic, they all tell a little of the city of Santos and the region. However, despite their importance as a historical document, most of these journals no longer exist, others are in private hands or in files outside the city, as is the case of newspapers published in anarcho-syndicalist organizations Santos by the end of laborers nineteenth century to the first decades of the twentieth century.

Keywords: History of Saints, History of Printing, Anarcho-syndicalism.

¹ Doutora em Jornalismo, Mestre em Ciências da Comunicação, Bacharel em Jornalismo e Licenciada em História.



Vários periódicos voltados para o movimento do porto surgiram na Cidade, mas, como informa o jornalista Olao Rodrigues na sua *História da Imprensa de Santos* (1979), apareceram muitos outros dedicados à informação literária, política, científica, artística e até de comédia. A maioria não era de jornais com vida muito longa, os que tiveram maior número de publicações foram os noticiosos. Estes, em confronto com os mais especializados como os políticos, principalmente de linhas socialista e anarquista, formam um importante acervo documental do início do desenvolvimento urbano de Santos, embora nem todos estejam à disposição de pesquisadores. Parte se encontra em poder de particulares, muitos arquivados em outras cidades, até mesmo fora do Brasil, além de outros só conhecidos pelos registros na literatura especializada sobre a história santista.

O primeiro jornal editado em Santos de que se tem registro é a Revista Comercial, de 1849, periódico voltado para o movimento do comércio portuário. Seu aparecimento indica a importância do porto naquele momento para a Província de São Paulo. As exportações de café estavam em franco desenvolvimento, enquanto navios com imigrantes começavam a chegar em espaços de tempo menores, assim como carregamentos de mercadorias para o comércio interno ou, mais tarde, para a industrialização de São Paulo.

De todos os que surgiram ainda no século XIX, somente A Tribuna sobrevive. Esse periódico, que teve início em 1894 com o nome de Tribuna do Povo, viu muitos outros diários, com a mesma proposta de serem noticiosos nascerem e morrerem na cidade. Viu, ainda, surgirem as rádios de Santos e região, desde a década de 30 no século XX, e as emissoras de televisão na década de 90.

Portanto, entre os impressos, A Tribuna é o jornal que dá condições ao levantamento dos fatos diários do século XX inteiro a um pesquisador interessado na história de Santos e região. Outros noticiosos que existiram na cidade, constituídos como empresas médias ou grandes, como o Diário de Santos, Cidade de Santos, tem apenas parte do século XX e seus arquivos, hoje, se encontram em estabelecimentos de ensino particulares ou na Hemeroteca da Prefeitura de Santos.



Assim, pode-se dizer que um pesquisador dispõe de documentos para reconstituição de fatos relevantes da história de Santos, mesmo que eles estejam classificados como fontes secundárias, portanto, sendo necessária a confrontação com as informações oficiais ou depoimentos. O que não se pode garantir é a existência de todos os jornais antigos na própria cidade já que muitos se encontram em arquivos pessoais, outros espalhados fora de Santos e, uma grande parte perdida no tempo.

Carente de uma parte significativa de documentos oficiais, destruídos por falta de conservação, por acidentes ou ainda por ação política como a provocada pelo golpe de 1964, que deixou limpos sindicatos em nome da segurança nacional, Santos pode ter seus fatos relacionados através das páginas de periódicos socialistas, anarquistas, comunistas, de linha editorial voltada para o comércio ou para a notícia diária. Um levantamento para a história da cidade, do seu porto e da formação da sua classe operária não pode prescindir da análise dos jornais.

Destaque significativo pode ser dado aos jornais de linha anarquista, ou anarco-sindicalista, corrente predominante na orientação das associações, uniões e sindicatos do começo do século. Este fato marcou a imprensa da época em vários estados brasileiros, principalmente no Rio de Janeiro, em São Paulo e em Santos, as três cidades que formam um trinômio e, em relação ao desenvolvimento da exportação e importação portuária, não podem ser estudadas isoladamente.

Os jornais anarco-sindicalistas que surgiram em Santos, na virada do século XIX para o XX, não se encontram em arquivos da cidade. O anarquista Edgard Leuenroth colecionou esses periódicos editados por anarquistas que, depois da sua morte, seriam enviados a um arquivo na cidade italiana de Milão, mas foram resgatados do cais do Porto de Santos na hora do embarque e, hoje, integram a coleção da Biblioteca da Unicamp. Mesmo sendo necessária a confrontação com outros documentos, os fatos registrados nos jornais de características anarco-sindicalistas são essenciais para o levantamento da formação do movimento operário santista.

Os jornais anarco-sindicalistas representaram armas propagadoras de ideias e meios de reivindicação, unindo a classe trabalhadora brasileira pela comunicação. Eles registraram a



transformação social e urbana, na visão dos trabalhadores, o que dá uma outra versão à história contada pelos documentos oficiais, e denunciaram as arbitrariedades cometidas nas frentes de trabalho do Porto de Santos, na carga e descarga de mercadorias dos navios, serviços públicos e condições de vida dos trabalhadores.

Por esses periódicos pode-se perceber que Santos, café e porto têm suas histórias entrelaçadas e são o ponto de partida de uma nova sociedade baseada no trabalho operário. As consequências do desenvolvimento da produção do café, no Interior de São Paulo, passam pela modernização do porto e urbanização da Cidade, criando uma situação de necessidade de mão-de-obra inexistente na região, mas suprida com os imigrantes que engrossam as bases de uma nova política definida pela luta operária por melhores condições de trabalho e de vida.

Porto de Santos

Desde que São Paulo se firmou como centro econômico, tendo como alavanca o café, uma série de transformações definiu o progresso da província e a importância de Santos como porta aberta ao escoamento de mercadorias para o exterior e recebimento de outras necessárias ao comércio e à indústria nascente no centro urbano de São Paulo. Os imigrantes do final do século XIX e começo do XX, principalmente da Itália, Espanha e Portugal, contornaram o problema da falta de mão de obra especializada.

O aumento da população com os imigrantes deu novo impulso à economia de São Paulo, mas agravou os problemas urbanos decorrentes da falta de infraestrutura para atender ao comércio, interno e externo, e à própria vida das pessoas. Essas dificuldades eram sentidas principalmente em Santos, onde as condições climáticas e a insalubridade eram responsáveis pelas inúmeras epidemias que frequentemente dizimavam os moradores à volta do porto. Esse quadro levou exportadores e importadores, interessados no crescimento da agricultura e do setor industrial, a reivindicar dos governos federal e estadual as melhorias no porto e na cidade santista.



A ligação entre o Planalto e a Baixada já dispunha de uma linha ferroviária da São Paulo Railway, a partir da metade do século XIX, e isso permitiu o transporte mais rápido e em segurança das mercadorias, ao mesmo tempo que exigiu mais atenção para a armazenagem, carga e descarga dos navios, além de instalações adequadas aos responsáveis pelos serviços decorrentes das transações comerciais. Os setores econômicos eram representados pelas associações comerciais de São Paulo e de Santos, dois órgãos que se faziam ouvir nos governos, ao contrário das reivindicações da população santista através da Câmara e Prefeitura.

A infraestrutura urbana de Santos, até pelo menos o começo do século XX, era precária. Inúmeros rios constituídos pelos mananciais de água cortavam a Cidade de ponta a ponta e formavam um terreno encharcado, de clima úmido e abafado. Além disso, a larga faixa de mangue que circundava o porto contribuía para a rejeição dos trabalhadores em atender às ofertas de emprego.

A vocação portuária de Santos estava delineada desde o início da colonização, quando Brás Cubas percebeu a grande braçada de água do mar que seguia para trás da Ilha de São Vicente. Calmo e profundo, esse canal serviria como excelente porto abrigado para receber embarcações de grande calado, em segurança. Mas foi a necessidade da utilização do porto pelo comércio exportador de São Paulo que deu impulso ao desenvolvimento do maior porto da América Latina. Seu aparelhamento foi uma das causas para a expansão da agricultura cafeeira, no início deste século, já que o transporte para o exterior se tornou mais ágil e seguro.

Como se pode verificar pelas páginas dos jornais do final do século passado, o porto santista estava muito longe de ser o paraíso dos exportadores. Apesar da linha férrea da São Paulo Railway, inaugurada em 1867, a mercadoria destinada ao exterior e a que chegava pelas importações ficavam sujeitas à ação do tempo, empilhadas nas ruas. A quantidade e a velocidade com que elas chegavam ao porto eram grandes, devido à modernização do transporte terrestre, enquanto as instalações portuárias não passavam de poucos trapiches e pontes, todos pertencentes a particulares, que não comportavam o volume e ainda encareciam os produtos.



O final da linha de trem era outro problema. Ele ficava no sopé da Serra do Mar, em Cubatão, e dali para a frente o transporte era feito ainda em lombos de animais. Esta era uma outra questão que gerava denúncias da população santista pelas péssimas condições de vida. Além do transporte ainda demorado, apesar do trânsito intenso para a época das carroças que levavam mercadorias para embarcar nos trens serra-acima ou nos navios para o exterior, a Cidade sofria com o acúmulo de cocheiras em número crescente para abrigar os animais. A mão de obra para esse tipo de serviço era atraída pela facilidade de um ganho certo, mas a sujeira produzida pelos produtos exportáveis e principalmente pela forma como animais eram alimentados favorecia a proliferação de ratos, os transmissores da peste bubônica e responsáveis pela morte das vítimas de inúmeras epidemias.

Jornais da época relacionavam a má organização portuária com a precária saúde pública. Febre amarela, tuberculose e malária, além da peste bubônica, eram doenças epidêmicas que frequentemente atacavam a população, matavam trabalhadores e dificultavam o recrutamento de outros. Maurício Lamberg (1986), um alemão que visitou o Porto de Santos em julho de 1887, escreveu o seguinte a respeito de Santos: “O clima é, em geral, insalubre e nos meses de verão, isto é, de novembro a maio, torna-se realmente mortífero, podendo-se dizer que essa cidade pertence ao número das mais insalubres do mundo. Não há verão em que a febre amarela não ceife grande número de europeus. É preciso acrescentar que ultimamente Santos tem melhorado e feito obras importantes no porto: mesmo como higiene e como clima ficou sendo um pouco melhor que anteriormente”.

No final da declaração, Maurício Lamberg se refere a algumas poucas obras públicas que estavam sendo feitas em decorrência do início da construção dos primeiros 100 metros de cais na área portuária, para substituir algumas pontes sobre o mangue. Os serviços efetivos de esgotos só começaram em 1903, sob a supervisão do engenheiro José Rebouças, e o projeto de drenagem do solo, idealizado pelo sanitarista Saturnino de Brito, teve início sete anos depois, com a construção de galerias e dos canais de drenagem que hoje servem inclusive de orientação para moradores e



turistas se movimentarem na Cidade e ainda são assunto frequente nas discussões sobre despoluição das praias.

Do final do século passado até pelo menos as duas primeiras décadas deste, Santos se modernizou, não apenas com as obras de saneamento e construção do cais de pedra equipado, mas também com construções para atender às necessidades do novo estilo de vida da agitada cidade portuária, como o Hospital de Isolamento e Hotel de Imigrantes, ou para substituir alguns dos antigos prédios da época colonial.

Instalação de um ramal de estrada de ferro entre Santos e São Vicente, outro para eliminar as carroças de transporte de mercadorias até o sopé da Serra, construção dos prédios da Câmara e da Cadeia, serviços de abastecimento de água encanada, gás e eletricidade eram divulgados e elogiados nos periódicos noticiosos da Cidade, enquanto os jornais voltados ao trabalhador protestavam contra a falta de segurança oferecida aos executores das obras. Apesar da grande quantidade de empregos, nos serviços de modernização e comércio do porto, na construção civil e no pequeno comércio local, os trabalhadores não queriam permanecer por muito tempo na Cidade, sendo necessário o recrutamento de mão de obra de fora, principalmente do Nordeste e do exterior, onde as notícias sobre as péssimas condições aos operários não chegavam com facilidade. No entanto, isso não impediu que Santos se adequasse às necessidades do progresso econômico de São Paulo.

Porta para a imigração

A produção de açúcar destinado à exportação, na região da Ilha de São Vicente, durante o período colonial brasileiro, deu a Santos o nome de Porto do Açúcar. Mais tarde, quando esse produto encontrou condições adequadas à produção, no interior, os paulistas trataram de substituir o nome por Porto do Café. Nos primeiros anos da monocultura cafeeira a maior parte das exportações era feita pelo porto do Rio de Janeiro, mas o transporte do Interior de São Paulo



até a cidade carioca era demorado e caro, motivo mais que suficiente para gerar protestos a favor das melhorias do porto de casa: o de Santos.

O quadro geral do porto santista era composto, até as últimas décadas do século passado, por pilhas de mercadorias espalhadas por ruas e praças ou armazenadas em poucos trapiches particulares. As pontes de madeira que serviam ao embarque e desembarque, mediante aluguel, encareciam os produtos e não atendiam à demanda dos inúmeros navios que chegavam a Santos e ficavam ancorados na baía à espera para atracar.

Enquanto isso os produtores e comerciantes protestavam e exigiam do governo atenção para o problema que estava afetando a economia local,

Em 1892, foram inaugurados os primeiros 260 metros de cais e, no ano seguinte, o primeiro armazém da Alfândega e mais 400 metros de trilhos de trem ligando o porto à linha da São Paulo Railway. Os 4.720 metros planejados pela Cia. Docas foram concluídos em 1909, quando também já existiam 25 armazéns internos junto ao pátio de movimentação de cargas, 23 pátios cobertos, 15 armazéns externos, dois tanques para óleo combustível e 38.300 metros de linhas férreas e desvios.

As obras urbanas e no porto exigiram grande número de trabalhadores, que não existiam suficientemente na região. Foi preciso o recrutamento de nordestinos, que muitas vezes abandonavam os serviços fugindo das doenças, e estrangeiros insatisfeitos em seus países devido à crise econômica e política da Europa, na virada para o século XX. A maior parte dos imigrantes europeus que permaneceram em Santos veio de Portugal e da Espanha. Os italianos, dotados de técnicas modernas de agricultura, preferiam o cultivo de café no Interior paulista, “mais rendoso”, segundo a propaganda dos monocultores que estavam substituindo a mão-de-obra de escravos libertos.

Dos 3.390.000 imigrantes que entraram no Brasil, entre 1871 e 1920, 1.373.000 eram italianos, 901mil portugueses, 500 mil espanhóis e o restante distribuídos entre outras nacionalidades, segundo Sheldon Leslie Maram, em *Anarquista, Imigrantes e o Movimento Operário Brasileiro* (1979). Em Santos, o recenseamento da Cidade, em 1913, aponta 23.055



portugueses, 8.343 espanhóis, 3.554 italianos, 911 turcos, 651 japoneses, todos empregando força de trabalho entre os 88.967 habitantes.

O desenvolvimento da economia, a modernização urbana das principais cidades brasileiras, como São Paulo, Santos e Rio de Janeiro, e o aparecimento de periódicos têm uma estreita relação. Não foram apenas operários qualificados tecnicamente que o Brasil importou, também vieram intelectuais perseguidos ou expulsos de seus países por suas tendências políticas. Geralmente eram anarquistas que, em terras brasileiras, continuaram a disseminar suas propostas de conscientização, adotando a luta operária como base da doutrina, em sua corrente anarco-sindicalista. Esta difere das outras correntes pela aceitação da estrutura já que muitos países não queriam mais mandar seus navios para Santos, preferindo o Rio de Janeiro. Apesar da concessão e dos incentivos do Governo Federal, muito tempo foi gasto em discussões, até que o grupo dirigido por Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle assumisse definitivamente a exploração do porto, por 90 anos, à frente da Companhia Docas de Santos.

sindical e do trabalho assalariado.

Organizações operárias

As orientações anarco-sindicalistas encontraram repercussão na massa trabalhadora mais por necessidade do que por convicção política. Santos era um arsenal de dificuldades geradas pela situação geográfica, climática, falta de infraestrutura urbana, tudo agravado pela grande quantidade de imigrantes que a Cidade recebeu. Quanto ao trabalho, no começo do século havia muita oferta de empregos, mas sob condições precárias como longas jornadas, salários baixos, falta de assistência médica, dias parados não remunerados e custo de vida alto. Estas eram as principais denúncias dos jornais operários, que tinham como bandeira a luta pelas 8 horas de trabalho e melhores salários, não apenas em Santos, mas também na nascente indústria paulista, no Rio de Janeiro e em outros centros industrializados.



Para enfrentar as opressões, os operários reuniam-se em associações beneficentes, de ajuda mútua, de resistência ou em sindicatos. Essas organizações garantiam a defesa dos interesses dos trabalhadores contra a exploração capitalista, oferecendo cooperativas para compra de alimentos mais baratos, assistência médica, escolas para adultos e filhos de operários, auxílio durante a doença do trabalhador, funeral e assistência à família por algum tempo, caso ocorresse morte.

No Brasil, foram criadas perto de 200 ligas de resistência e uniões, de 1897 a 1915. Cerca de 80 delas estavam no Estado de São Paulo, a maioria na Capital. Nas duas primeiras décadas do século XX, começam a aparecer os sindicatos com suas propostas anarco-sindicalistas voltadas estritamente para a luta por melhores condições de vida. Apesar de algumas uniões seguirem orientação anarquista, é nos sindicatos que a doutrina é empregada com maior ênfase, contrária à política de assistência, já que a intenção era a melhoria das condições de vida dos trabalhadores.

Em Santos, um levantamento em jornais e livros mostrou a existência de 20 associações, entre elas vários sindicatos, no período de 1859 a 1919. O jornalista Alberto Veiga destacou, em 1905, a necessidade dos agrupamentos humanos para “enfrentar as lutas da vida e resistir à opressão oriunda dessas próprias lutas, em que os vencedores rareavam e os vencidos aumentavam”. Essa declaração foi reproduzida por Jaime Franco, no livro *A Beneficência*, um clássico da história de Santos hoje encontrado para consulta apenas em bibliotecas públicas e de universidades.

O jornal O Dois de Fevereiro, órgão de propaganda da Sociedade Beneficente Dois de Fevereiro, na edição de setembro de 1905, atesta que o movimento associativo do começo do século era grande em todos os centros populosos:

“Aninha-se em todos os corações o cultivo dessa doutrina, anotando dia para dia grande estima e francas adesões de pessoas que há pouco eram indiferentes. Estas como que sugestionadas por aspirações ocultas, sentimentos de amor e caridade à prática do bem, exemplificados pelas associações, e diante dos fatos apresentados, têm concorrido para o completo triunfo das lutas sociais... Desses centros populosos que adotam a ideia associativa



destaca-se a população santista, que nestes últimos tempos tem se interessado pela organização de sociedades beneficente e cooperadoras.”

Jornais anarquistas e anarco-sindicalistas

Os jornais tiveram importância fundamental para a história do movimento operário. Anarquistas e anarco-sindicalistas utilizaram os periódicos para divulgar a doutrina, promover educação, agrupar trabalhadores e registrar o próprio movimento. Apesar dos poucos exemplares disponíveis para pesquisa dos jornais operários editados em Santos, dá para comprovar que eles eram utilizados para conscientização do trabalhador e não como instrumentos de greve. Eles surgiam assim que um sindicato ou associação anarco-sindicalista era fundada e traziam ao leitor longos artigos de operários, textos da doutrina anarquista, notícias do movimento, denúncias de arbitrariedades no trabalho, sessões de cultura e lazer e notícias dos sindicatos e associações sobre assembleias.

Depois dos jornais, a preocupação dos anarco-sindicalistas que organizavam as sedes era implantar escolas para crianças e cursos noturnos para adultos, biblioteca e um calendário de eventos mensais, que incluía a cada apresentação uma peça de teatro com os próprios operários, música, palestras – onde eram passadas as orientações – e um baile. A família toda podia participar da programação, que era mais uma das estratégias de conscientização.

Quanto às greves, elas eram também uma estratégia da ação anarco-sindicalista. Utilizadas contra os patrões opressores, nem sempre obtinham resultados satisfatórios, mas promoviam períodos de grande resistência entre o operariado das indústrias, do comércio, dos serviços públicos e, em Santos, também no porto. Aliás, os portuários desenvolveram um sistema de solidariedade aos grevistas, inclusive de São Paulo. Quando os operários de alguma fábrica, parados há algum tempo, não conseguiam atenção, os empregados do Porto de Santos ameaçavam parar e a situação era logo resolvida, já que o porto parado representava prejuízo maior a todas as fábricas e ao comércio e não apenas a que sofria a ação da greve.



Um exemplo de resistência, orientado pelo sindicato, mas que não surtiu o efeito desejado aconteceu em agosto de 1900, quando trabalhadores da área santista da Estrada de Ferro São Paulo Railway declararam-se em greve. As reivindicações eram por melhores salários que deveriam ser pagos mensalmente, substituição do feitor encarregado dos serviços de carga e descarga e não dispensa de funcionários grevistas. Mas a companhia não cedeu e a orientação anarco-sindicalista aos trabalhadores foi de resistência, com piquetes para impedir a saída das carroças carregadas de mercadoria para o porto e comunicados à população sobre a ação policial contra o movimento grevista.

Segundo o jornal *Tribuna do Povo*, uma semana depois, os comerciantes que dependiam dos serviços portuários para seus negócios ofereciam homens – os *krumiros* (os fura-greves) – para substituir os grevistas. Além disso, comerciantes de Santos, interessados no bom andamento do porto que tinha reflexos imediatos no comércio, passaram a colaborar com a polícia. Já com a concessão de 90 anos para explorar os serviços portuários, Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle tiveram a ajuda dos marinheiros armados, a fim de garantir o andamento dos serviços sem a ação dos piquetes. Seis dias depois, o movimento acabou sem que os trabalhadores tivessem sequer um de seus pedidos atendidos. Mas nem todas obtinham insucessos. Em 1912, os trabalhadores em pedreiras de Santos iniciaram o movimento pela redução das 10 horas de trabalho. Eles foram acompanhados pelos carroceiros e motoristas, ao todo 1.500 operários em greve. Ao final de oito dias de paralisação conseguiram vitória, atendendo aos objetivos dos líderes anarco-sindicalistas.

As duas primeiras décadas do século XX registram inúmeras greves, em Santos, São Paulo e Rio de Janeiro, algumas isoladas, outras programadas ao mesmo tempo pelos maiores sindicatos da época, entre eles os da Construção Civil, dos Transportes e dos Portuários. Elas começavam pacíficas, até que a polícia entrava em ação, atendendo a pedido dos patrões, para obrigar os operários a voltar ao trabalho.

Outras tentativas de inibir as greves eram as investidas policiais nas assembleias de trabalhadores, sempre violentas. A 17 de junho de 1909, a Federação Operária, em Santos, foi surpreendida com atos violentos das autoridades públicas, sob a alegação de que a reunião que se



instalava no momento trataria de fins ilícitos, como o de incitar os padeiros à greve embora já tivessem decidido pelo movimento. No confronto, foram denunciados 154 operários, a maioria de origem estrangeira, e suas identidades foram reveladas numa lista publicada por *A Tribuna*, jornal local considerado de oposição ao movimento dos trabalhadores e que hoje não tem concorrentes locais nas suas proporções. Os imigrantes denunciados em 1909 foram obrigados a deixar o País.

Em 1917, depois de um período em que os jornais tratam quase que exclusivamente das manifestações contrárias à Primeira Guerra Mundial, os operários voltam a utilizar os periódicos como tribuna para as reivindicações por melhores condições de vida, impulsionados pela Revolução Russa. Em julho desse ano, acontece a primeira greve geral das categorias de trabalhadores em todo o Estado de São Paulo. O movimento dura seis dias e acaba vitorioso. Em Santos, os jornais registram, em 1919, uma das últimas greves dos operários dos transportes e do porto sob a orientação anarco-sindicalista, já que os comunistas avançam com outro movimento instalado nos sindicatos a partir de 1922 quando é fundado o Partido Comunista.

Referências

LAMBERG, Maurício. *O Brazil*. Rio de Janeiro: Lombaerts, 1986.

MARAM, Sheldon Leslie. *Anarquistas, Imigrantes e o Movimento Operário Brasileiro (1890-1920)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

RODRIGUES, Olao. *História da Imprensa em Santos*. São Paulo: 1979.

SILVA, Ivani Ribeiro da. *Movimento Operário de Santos no Início do Sec. XX : O Jornal como Fonte Documental Histórica*. Dissertação de Mestrado apresentada à Escola de Comunicações e Artes, USP, 1992.

Foram utilizados na pesquisa os seguintes periódicos anarco-sindicalistas editados em Santos, hoje arquivados na Unicamp, com exceção de *A Tribuna*, que tem seu próprio arquivo na cidade: *A Vanguarda* (1908 a 1912); *A Tribuna* (1904 a 1928); *A Tribuna do Povo* (1900 a 1910); *O Dois de Fevereiro* (agosto de 1905); *União dos Operários* (setembro de 1905); *A Voz do Trabalhador* (1908 a 1915 – coleção fac-similar editada pela Imprensa Oficial do Estado); *Tribuna Operária* (1909); *Aurora Social* (1910) e *O Proletário* (1911-1912).