

OUSAR VOAR!

Maria de Lourdes Braga de Sá Teixeira: vencendo a força da gravidade combate estereótipos

Texto Doutora Isabel Lousada*

Foi na linda manhã de 1 de Junho do ano corrente, prestes a sumir-se nos umbrais do século XX, que eu fui largada na pista da Escola Militar de Aviação. Semelhante à avezita que subitamente se vê liberta de um catifeiro de longos meses, entre as grades da sua prisão, e que voa, voa, em pleno ar, respirando sofregamente a sua pureza na imensidade do espaço infinito, análoga sensação senti, ao ver abrirem-se para mim, de par em par, as portas do AR, e, sozinha, num à vontade, alegre e confiante, a mão firme na “manche”, numa ânsia louca de subir, voei, voei enfim...¹



Este é o testemunho da realização de um sonho relatado na primeira pessoa. Relendo a sua descrição, trazemos à memória a experiência pioneira protagonizada por uma jovem portuguesa de vinte anos que assim se torna a primeira mulher com *brevet* no ano de 1928, em Sintra. Outras haviam já conquistado tal proeza, aliás a contraposição aquém e além Pirinéus aplicava-se inequivocamente ao caso da aviação no feminino. A atestá-lo basta nomear os casos da França e da Grã-Bretanha² onde o espaço aéreo já havia sido visitado por mulheres. O próprio articulista da *Ilustração*, Eduardo Frias, é sensível à afirmação de Portugal no quadro internacional através de Maria de Lourdes, no seu artigo “Como se entra para a aviação”, ao recorrer à expressão “A nossa Ruth Elder”³, para legendar uma das fotos da aviadora portuguesa, capturada por Mário Novais.

Atender apenas às palavras supramencionadas reduz a compreensão do esforço árduo e meticuloso implicado no percurso, até à conquista da meta tão desejada. Se aquelas revelam um sentimento de regozijo pela vitória alcançada, outras dão-nos conta do que encobrem. Em entrevista ao grande jornal de domingo, o *Actualidades*, Maria de Lourdes regista que foi hercúlea a batalha travada para ir ao encontro da sua vocação. Assim, obstáculos de natureza vária que teve de ultrapassar. Desde logo, a preocupação dos



Foto Museu do Ar

7 de Setembro de 1929, Maria de Lourdes Sá Teixeira, junto a um Avro 548 do Grupo de Esquadrilhas de Aviação República (GEAR), na Amadora

familiares mais próximos, tentando dissuadi-la de seguir um caminho que não se coadunava com as expectativas sociais em relação a uma adolescente oriunda da média-alta burguesia. Na verdade, seu pai, dotado de formação académica superior, opor-se-ia a tais “voos”, vindo a ceder pouco mais tarde, já que os seus conhecimentos científicos, enquanto médico, o coagiam a dar primazia à saúde de Maria de Lourdes, a qual ao ser impedida de ingressar no treino, somatizou a sua frustração entrando num processo de debilidade física. A experiência do Dr. Afonso Henrique Botelho de Sá Teixeira falou mais alto do que as convenções sociais. É sua filha quem o reconhece:

– *Entristecia-me muito tanta oposição. Porquê? Que mal havia em querer voar? Parece que emagreci demais. Os meus chegaram a recear pela minha saúde. O médico surgiu na pessoa do pai, que me prometeu, que se eu me alimentasse e não me entristecesse, – o que era in-*



Maria de Lourdes Sá Teixeira com o instrutor na Granja do Marquês, junto a um Caudron G-3

conveniente para a minha saúde – procuraria obter a minha admissão na Escola.
– *Cumpriu*⁴.

Da atitude de seu pai pode ser dito: depositor a cooperante foi um passo. À época, a escola de aviação era militar e o ingresso feminino vedado, pelo que as diligências do médico militar foram decisivas.

Ruth Elder em Portugal com Cifka Duarte à sua direita



A aspiração de Maria de Lourdes não deve ser vista como um capricho, mas como uma vocação. Só esta leva alguém a empenhar-se em aprender, canalizando todo o seu tempo e energia para o treino físico e mental, viabilizar o exercício da vontade para enfrentar obstácu-

los e aceitar os inevitáveis sacrifícios. Apelidando-a de “verdadeiramente desportiva” o jornal O Globo dirá a seu respeito:

*Apenas por espírito desportivo, por amor à aviação – porque sim – fez o seu curso de aviadora, a despeito da doença que a afligiu durante ele, das naturais contrariedades que sofreu das oposições e possivelmente da maldicência. Admirável rapariga essa, que resgatou com a sua galhardia séculos de mazombice freirática*⁵.

A determinação e o entusiasmo da instruída contagiaram o seu mestre, que a ela dedicou todo o seu tempo e saber. Só a convergência destes elementos possibilita a eficaz aliança, da qual a nossa aviadora tem consciência ao afirmar:

*Devido ao esforço, solicitude e muita proficiência do meu instrutor, capitão Craveiro Lopes, e à extrema gentileza de todos os oficiais da Escola, aliados à minha grande força de vontade e à minha ambição de todos os dias, conseguiu finalmente ultimar o curso no dia 6 deste mês*⁶.

Esta percepção deixa-nos espaço para abrir uma panorâmica mais arrojada. Ao expressar-se deste modo, Maria de Lourdes avança com um tipo de discurso que serve objectivos mais latos. Ela torna-se, *ipso facto*, instrumento de um alcance multifacetado, tão necessário à causa feminista de então, que se constitui modelo emblemático do Conselho Nacional das Mulheres Portuguesas (CNMP).

Salientem-se as reivindicações feministas entre as quais enunciamos as de maior urgência face ao clima social vigente: consignar a convivência saudável entre homens e mulheres, quer em projectos sociais e cívicos, quer profissionalmente; viabilizar o ensino de mulheres por homens; superar a diferenciação mulher/homem sustentada na natureza biológica e, consequentemente, ultrapassar o sofisma da “condição feminina” se restringir à maternidade; valorizar a capacitação feminina visando ultrapassar diferenças de ordem biológica, intelectual e social.

Ao pugnar por todas estas alterações e/ou transformações dignifica-se a mulher, divisa do feminismo e fonte de progresso, como este mesmo o entendia. É precisamente neste quadro de circunstâncias que encontramos Adelaide Cabete, mentora do envolvimento do CNMP numa campanha de angariação de fundos para a compra de um avião, procurando desse modo, dar asas à primeira aviadora portuguesa.

Durante o mês de Janeiro de 1929 a imprensa periódica portuguesa acompanha interessada as iniciativas tendentes a promover o avanço da “aviação no

feminino”, providenciando os meios para que Portugal pudesse ter uma representante a cruzar os céus. Deste modo, entre outros, *O Povo* e o *Actualidades* abrem palco para as entrevistas que se sucedem na imprensa generalista a Maria de Lourdes e a Adelaide Cabete. Tal facto, permite-nos compreender a dimensão nacional do movimento de apoio ao desenvolvimento da aviação ao transcender os limites das publicações especializadas. Uma reflexão mais atenta levar-nos-á a afirmar que, em plena Ditadura Militar, os republicanos procuraram congregar esforços chamando a si esta causa.

Como nos dá conta o vespertino republicano *O Povo*, na recepção feita pelo CNMP à jovem aviadora, deliberou este grupo feminista “estudar a forma de dar realização prática a essa ideia”⁷, adquirir um avião para a corajosa Lourdes Sá Teixeira. Os projectos para viabilizar as suas viagens foram criteriosamente analisados por uma comissão de senhoras do CNMP formada para o efeito, e da qual faziam parte nomes da sociedade civil portuguesa representativos de uma nova geração de jovens ombreado com mulheres com uma já notável e impoluta história de vida. Esta lista de elite integrava os nomes de Elina Guimarães, jovem advogada, Sara Beirão, escritora, Tetralda Teixeira de Lemos, recém-licenciada em Direito, Maria O’Neill, poetisa, e a activista Angélica Porto. Os títulos “A aviadora portuguesa sempre vai ser proprietária de um aparelho?”⁸, “Uma ideia em marcha: O Conselho Nacional das Mulheres Portuguesas tomou a iniciativa de um grande movimento para a compra de um aparelho para a nossa primeira aviadora”⁹, “A nossa aviadora: O Conselho das mulheres portuguesas reúne hoje para tratar da compra do avião”¹⁰ e “A nossa aviadora vai, de facto, ter uma avioneta?”¹¹ mostram a cobertura jornalística feita, resultado de uma estratégia delineada pela comissão, visto que a cooperação da imprensa era tida como imprescindível em face dos resultados almejados. Naturalmente, inúmeras iniciativas foram sendo gizadas de modo a atrair atenções e recursos resultantes. Sobretudo, na reunião havida a 23 de Janeiro de 1929, cujo objectivo era definir as linhas operacionais capazes de fazer “interessar o país num grande movimento em favor da ideia da compra do avião”¹² a ser oferecido à primeira aviadora portuguesa, deliberou-se nomear subcomissões. Salientamos a este propósito a organização de espectáculos, concertos e encontros desportivos. Neste âmbito, o CNMP propôs a aquisição de uma taça alegórica para ser oferecida como prémio de uma série de competições a realizar pelos clubes de futebol da Divisão de Honra. Para esse efeito, foi realizada uma subscrição da qual dá notícia o Boletim do



Crédito Biblioteca Nacional

CNMP, *Alma Feminina*, apresentando uma lista discriminando as contribuições, que variavam entre 5\$00 e 50\$00, de cada uma das senhoras. Pela mesma podemos constatar que a dinâmica não ficou circunscrita a Lisboa, estendendo-se também ao interior do país¹³.

Como ponto de partida, e paralelamente, tinha sido alvitado lançar uma subscrição pública. Daí que, em 13 de Janeiro já tivesse sido noticiado¹⁴, pela nossa aviadora, em entrevista dada:

Sim, foi o povo e especialmente as mulheres, com o seu entusiasmo, a amparar os dois heróicos pioneiros da primeira travessia Atlântico Sul. Com ele ainda se pode contar. Eu própria tenho recebido de todos os pontos do país, das colónias e dos núcleos de portugueses no estrangeiro, cartas de aplauso e de incitamento. Muitas senhoras falam-me com entusiasmo da carreira que escolhi e na qual desejam ingressar também.

O CNMP liderado pela médica Adelaide Cabete, sua presidente, promove a iniciativa tendente à compra de um avião para que Maria de Lourdes, tendo obtido o *brevet* de piloto-aviador civil, em 6 de Dezembro de 1928, “sulque os espaços que levam distâncias longínquas o valor da raça, a alma da mulher portuguesa”.

Acrescentando, ainda o mesmo periódico:

A Sr.^a D. Maria de Lourdes mostra-nos algumas das muitas cartas recebidas e, entre elas, uma duma senhora de Moura, que revela uma grande paixão pela Aviação¹⁵.

Esta paixão não era correspondida à época em Portugal do modo desejável, caso contrário, o modo de a satisfazer – subscrevendo pecuniariamente a compra do avião – teria sido alcançado recolhendo o valor necessário entre as mulheres portuguesas. Curioso será de notar que o montante envolvido oscilava (fa-

Um ano depois, ainda não tinha sido possível dar por concretizada a compra do avião para Maria de Lourdes. O Globo, em artigo publicado em 1930, associando-se à causa da aviação, leva mais longe o seu testemunho de apoio, lançando um repto aos mais jovens, tentando cativá-los, ainda que para tal pareça necessitar de justificação prévia. Assim se compreende que a jovem aviadora seja apresentada no início do artigo publicado com o título “o desporto aeronáutico em Portugal” reforçando-se com a nota: “É preciso, todavia que se transforme numa manifestação de vida, numa afirmação de beleza. Só o desporto aeronáutico lhe pode im-

Foto Ilustração, 1 de Dezembro de 1927



Sá Teixeira, ao centro, com um grupo de alunos e instrutores na Escola de Aeronáutica Militar, na Granja do Marquês, em Sintra

zendo *jus* aos valores referidos por esta nossa pioneira da aviação), entre 50 e 60 contos.

Acresce às cifras avultadas, para a época, a situação económica do país dificultava a tarefa de reunir os valores implicados na campanha, conforme podemos ler num dos jornais que acompanhou desde a primeira hora esta iniciativa:

A ideia, por ser bela, merece ser secundada. Dada, porém, a crise económica que se atravessa, poucas esperanças nos animam no resultado de tão simpática iniciativa. O nosso pessimismo, no entanto, não impede que ao esforço do Conselho Nacional das Mulheres Portuguesas demos o nosso aplauso e que às suas ordens inteiramente nos ponhamos¹⁶.

Comprovada é pois a forma como foi acarinhada a ideia, tendo sido capaz de reunir a simpatia dos vários intervenientes convocados e, quer da parte dos repórteres, quer das senhoras que animavam a sua campanha, houve, em rigor, solidariedade. Logo, justificava-se o cepticismo expresso com base nas condicionantes económico-sociais como sendo o maior óbice ao sucesso da empresa iniciada. Assim se viria a comprovar.

É preciso que a aviação civil, na impossibilidade de ser comercial, seja desportiva.¹⁷ Procura-se explicitamente demarcar a campanha da aviação como “instrumento de morte” e, ainda, encontrar justificações, para a ausência de resposta, que radicam noutras esferas:

As mulheres portuguesas, decerto por timidez e os homens por falta de galanteria – e um certo despeito, que se explica – têm deixado que essa subscrição se arraste sem atingir ainda a cifra indispensável para comprar um pequeno avião de desporto ou turismo com que seria brindada a intrepidez da jovem aviadora.

Não compreendemos tanta timidez e tão torvo despeito, por isso aqui apelamos, para que a gente nova, para os rapazes e raparigas da mesma idade da aviadora D. Maria de Lourdes, para que alentem essa subscrição, já contribuindo já fazendo a propaganda dela¹⁸.

Já havia sido registado pela revista *Do ar*, que “o gesto de Maria de Lourdes de Sá Teixeira tirando o seu brevet, tem uma alta significação para nós aviadores, no meio acanhado e mesquinho de Portugal”, reconhecendo-se que:

Presentemente, quase todas as nações cultas têm a sua aviadora. A Inglaterra bate o record pois os seus clubes de aviação ligeira estão cheios de mulheres-pilotos e na lista dos records internacionais figuram já nomes de algumas miss e ladies. Temos hoje, também, a nossa aviadora¹⁹.

Embora o meio português não primasse pelo vanguardismo, como aliás, em outros aspectos que se prendiam com a prática desportiva no feminino, houve, contudo, segmentos da sociedade, defendendo a prática da excelente virtude do exercício físico e, conseqüentemente, favoráveis à entrada da mulher nos desportos e, também, na aviação. Antes, na primeira página, o *Correio Desportivo*, "semanário de propaganda da causa desportiva", publicado em 23 de Novembro de 1925, na coluna "A mulher e os desportos", lança um inquérito deixando-nos saber

Como na nossa terra poucas são as senhoras que se dedicam a exercícios físicos, pensei, amáveis e gentis leitoras, em solicitar o vosso concurso para descobrir a causa da relutância que pareceis mostrar pela prática dos desportos. Em Portugal quase não há desportistas femininas e essas raras apenas se dedicam à nataçao, ciclismo, "lawn-tennis" e hipismo.

E, esse mesmo periódico, ao relatar a viagem do trimotor *Junkers* Madrid-Lisboa, referindo que constituía mais do que motivo de interesse, o falatório geral dos lisboetas, na medida em que se esperavam para breve as viagens regulares entre Portugal e Espanha, assinala, dando relevo, que entre os privilegiados que o experimentaram "subiram já quatro senhoras, que vieram encantadas, com a maravilhosa viagem que o "Junkers lhes proporcionou".

A ligação da presidente do Conselho Nacional das Mulheres Portuguesas, Adelaide Cabete, à aviação é no entanto bastante anterior. Bastará para isso lembrar que, além de desempenhar a função de médica no Centro Nacional de Aviação²⁰, foi proposta e eleita primeira-secretária da Assembleia Geral, sendo assim a única mulher a integrar os seus corpos directivos²¹ quando da sua criação. Não será despidendo lembrar a este propósito que o interesse da feminista Adelaide Cabete pelo pioneirismo feminino na aviação se vai manter pela vida fora. Aliás, a forma como ela o concebia articula-se com uma noção mais abrangente da realização do ser humano, a qual vai informar a posição esclarecida que adopta e reivindicada, universalmente, no respeitante a uma verdadeira igualdade entre homem e mulher, em matéria de integração na vida activa. Como ela fez questão em afirmar:



D. Maria de Lourdes tem os mesmos anelos. Foi a primeira portuguesa que nos veio dar a prova que a mulher não é apenas aquele 'bibelot', aquele ornamento de beleza cantado pelos poetas. As suas virtudes são as virtudes da raça, heróicas e destemidas. A mulher ombreia com o homem nas suas aventuras, luta já a seu lado com o mesmo ardor, igual coragem e temeridade. (...). Já tínhamos médicas, advogadas, notárias, professoras, etc. Podemos orgulhar-nos agora de contarmos com uma mulher aviadora. O segredo da pilotagem aérea não é exclusivismo do homem. A mulher venceu os espaços²².

"E agora aqui estou, bem-disposta, compartilhando como companheira leal e amiga dedicada, das vossas horas de amargura sentindo convosco as vossas dores, e partilhando, se mo permitirdes, das vossas alegrias e horas inesquecíveis de glória."

A bandeira que quis erguer segue-se à organização de grandes encontros de que foi a alma, entre os quais salientamos o 1º Congresso Feminista e de Educação (1924) e o segundo decorrido em 1928. Também agora Adelaide Cabete envolve uma série de entidades como a aviação militar, o Aero-Clube de Portugal, a Associação dos Lojistas, o Grémio dos Artistas Teatrais,

o Sindicato dos Profissionais de Imprensa e a Associação de Futebol, visando “homenagear o triunfo da mulher no campo das actividades humanas”²³. O triunfo de Maria de Lourdes provava à sociedade, em seu entender, que “a mulher pode ser feminista e feminina. Demonstra eloquentemente que a mulher vence, porque não lhe falta a inteligência, coragem, audácia e valentia”²⁴.

Difícilmente se encontraria expoente mais adequado para espelhar as ideais feministas combatendo es-

A primeira aviadora portuguesa para além de ser jovem era determinada, corajosa, bonita, feminina, inteligente, fora bem sucedida, conforme relata Eduardo Frias:

Prestou umas provas magníficas – informam-nos. Há muito tempo que entre os candidatos ao brevet não aparecia mais completa organização de qualidades requeridas para um piloto. Poucos resistem às provas na casa da tortura...²⁶



A nossa sportslady (1907-1984) confessa: "é preciso voar, sim; mas faltam-me asas"

tereótipos anti-feministas arraigados na sociedade de então. A escritora Sara Beirão, membro do CNMP, assinala em 30 de Outubro de 1927, em a *Alma Feminina*, a passagem da jovem aviadora americana Ruth Elder no nosso país, notando:

A mulher, num período de retraimento estacionário, pouco figura nos grandes feitos. Deficiência de educação, austeridade de princípios, escravidão, empreguemos o termo, não lhe têm permitido tomar parte activa nos grandes empreendimentos. As americanas vêm na vanguarda do progresso alargando a sua esfera de acção, quebrando a velha rotina dos costumes, pondo de parte preconceitos que nos têm inutilizado os movimentos e quiçá incapacitado para encararmos a sério o problema da nossa situação (...). A sonhada igualdade até hoje uma utopia, temos que a conquistar com as armas que a natureza nos depôs nas mãos para atingirmos o calcanhar de Achilles (...). Ruth Elder foi mais um raio de luz iluminando com a grandeza do seu empreendimento, muitíssimos espíritos refractários a todos os gestos tendentes ao levantamento das mulheres.²⁵

Terminou o curso em 6 de Dezembro de 1928, pilotando um biplano Caudron, segundo o registo de matrícula no Aero-Clube de Portugal²⁷, foi *brevetada* pela Escola Militar de Aviação, em Sintra (Quinta da Granja), tendo tido como instrutor o capitão Craveiro Lopes. As insígnias de piloto aviadora recebeu-as, Maria de Lourdes de Sá Teixeira, na comemoração do 9º Aniversário do Aero-Clube de Portugal, em sessão solene, presidida pelo Marechal Gomes da Costa, na qual foram distribuídos os *brevets* a Carlos Bleck, Sousa Santos e Manuel Vasques²⁸, a que se seguiu um baile de gala.

Regressando ao início desta história, que bem podia ter começado “era uma vez uma menina que sonhou ser aviadora”, como se de um conto se tratasse, leva-nos a apreciar os momentos iniciais em que se manifesta a sua vocação. Tanto a travessia do Atlântico como a viagem a Macau exerceram nela enorme fascínio, chegando a confessar que a viagem de Lindbergh foi o momento decisivo para a deliberação de ser aviadora. Aos vinte anos “risonhos, que se os cruzássemos na rua não diríamos ocultarem uma alma heróica de amazona”²⁹, concretizara a sua vocação, contudo, o

seu maior sonho, diz-nos, seria voar num *raid* a Sevilha, logrando ser a primeira aviadora portuguesa a fazê-lo. Ideia grande face à diminuta adesão conquistada na recolha do dinheiro necessário à compra do *Havilland* que nunca chegou a ter. Queria voar mas faltavam-lhe as asas. Como vaticinou: “Estava, pois, o meu sonho mais perto da realidade”. Afir-mava a promissora aviadora no seu desiderato juvenil. E assim poderia ter sido, não fora a sua façanha ser pioneira em demasia, antecipando-se ao “espírito do tempo”, pois a política aérea e a conjuntura económica portuguesa comprometeram o sonho, remetendo-o para a “espuma do tempo”³⁰.

Pioneira aviadora de inegável e meritório valor que lhe foi reconhecido em vida, e coroado na intemporalidade, pela designação de primeira aviadora, que com toda a propriedade conquistou. A semente fora lançada, a seu tempo daria fruto. Dez anos volvidos e veríamos surgir no nosso país uma nova aspirante a voos mais altos: Maria Amélia Amaral tornar-se-ia, então a segunda aviadora portuguesa – nova esperança, no horizonte da aviação no feminino! ✚

¹ *Do ar*, 30 de Dezembro de 1928, p. 5.

² A primeira mulher a voar em França foi Elise Roche – Baronesa Raymonde de Laroche (1886-1919) i.e. Mme de la Roche (obtm o brevet em Março de 1910), na Grã-Bretanha a Irlandesa Sophie Pierce Evans (1897-1939) i.e. Lady Sophie (Mary) Heath a quem é concedida a primeira licença comercial em 1926 pelo ministério britânico.

³ Trata-se da americana Ruth Elder (1902-1977). Curiosamente esta pioneira da aviação, em Novembro de 1927, passa em solo nacional, regressando de uma viagem de resgate após acidente sofrido durante o voo no seu *american girl*.

⁴ *Actualidades*, 13 de Janeiro de 1929, p. 5.

⁵ *O Globo*, 2 de Janeiro de 1930, p. 7.

⁶ *Do ar*, 30 de Dezembro de 1928, p. 5.

⁷ *O Povo*, 19 de Janeiro de 1929, p. 4.

⁸ *Ibidem*.

⁹ *O Povo*, 21 de Janeiro de 1929, p. 1.

¹⁰ *O Povo*, 23 de Janeiro de 1929, p. 4.

¹¹ *O Povo*, 24 de Janeiro de 1929, p. 4.

¹² *Ibidem*.

¹³ *Alma Feminina*, nº 4, Julho-Agosto de 1929, p. 8.

¹⁴ *Actualidades*, 13 de Janeiro de 1929, p. 5.

¹⁵ Trata-se, possivelmente, de Julieta Carvalho, subscritora de *Alma Feminina* que, por esta altura, trocava correspondência com a Direcção do CNMP.



Col. Estúdio Mário Novais/Biblioteca de Arte/FCG

Maria de Lourdes Sá Teixeira junto ao Caudron G3 na Escola de Aeronáutica Militar na Granja do Marquês

¹⁶ *Actualidades*, 31 de Março de 1929, p. 3.

¹⁷ *O Globo*, 2 de Janeiro de 1930, p. 7.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ *Do ar*, 30 de Dezembro de 1928, p. 5.

²⁰ Fundado em 16 de Fevereiro de 1914, instituiu-se no dia do mês seguinte, tendo sido nesse mesmo ano, a 7 de Maio, aprovada no Senado a organização da Escola Aeronáutica Militar, englobando os serviços de aero-estação e aviação e cuja criação ocorre no dia 14, embora somente dois anos mais tarde tivesse começado a funcionar (veja-se Almiro, F., *Resumo técnico histórico da aviação internacional*. Lisboa, Bertrand Irmãos, Lda., [1931].

²¹ Veja-se foto dos corpos directivos (*Ilustração Portuguesa*, nº 421, 16 de Março de 1914, p. 331).

²² *O Povo*, 21 de Janeiro de 1929, p. 1.

²³ *Ibidem*.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ *Alma Feminina*, nº 1, Janeiro-Fevereiro de 1928, pp. 2-3.

²⁶ *Ilustração*, 1 de Dezembro de 1927, p. 20.

²⁷ Inaugurado em 11 de Dezembro de 1909.

²⁸ *Do ar*, 30 de Janeiro de 1929, p. 10.

²⁹ *Actualidades*, de 13 de Janeiro de 1929, p. 5.

³⁰ *Do ar*, 30 de Dezembro de 1928, p. 5.

AGRADECIMENTOS

Fundação C. Gulbenkian/Biblioteca de Arte, Dr^a Ana Barata; Biblioteca Nacional, Dr Luís Sá, Dr^a Manuela Rêgo e Luís Costa Dias; Faces de Eva, Liliana Alcântara (estagiária) e Museu do Ar, Alferes Yann Araújo.

* Investigadora Doutora da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, CesNova/Faces de Eva.