

## CHRYSLER - Imperial

1937

*"...Entre em marcha atrás pelo túnel. Foi um momento intenso, de um nervosismo que não se pode imaginar. E talvez por isso, já cá em cima, o carro resvalou um pouco para a valeta, porque as pedras estavam molhadas e o pneu um tanto careca. E não conseguia tirá-lo dali, pois o carro patinava. Sentia uma aflição... Tive de meter um calço de madeira e nisso me ajudou o meu colega Ribeiro, da Carris, que me disse: 'Mas que andas tu a fazer?' 'Agora não me digas nada!'. E lá arranquei de onde estava em marcha atrás para levar o carro para o sítio desejado. Uma vez no local as coisas passaram-se nestas fases: primeiro, os camaradas começaram a protestar porque eu estava a interromper-lhes o recreio; segundo, o guarda pensava que eles tinham razão, mas não intervinha porque eu era o motorista do director; terceiro, os camaradas rodearam o carro sempre a protestar e ele pensou que me vinham bater e preparava-se então para intervir. Foi então que o camarada Magro gritou 'Golo!'. E num abrir e fechar de olhos todos estavam dentro do carro..."*

*- As portas fecharam-se com estrondo. Cerram-se os vidros inquebráveis. E o pesado carro investe. O guarda do túnel, instintivamente, de olhos arregalados, afasta-se. É apenas atingido num pé. Ainda no chão, abre fogo. Está dado o alarme. Percorremos o túnel. Ultrapassamos a casa da guarda. Desembocamos na parada. Atiramo-nos como um bólido contra o portão verde da saída. Este voou em estilhaços. Após uma curva apertada, houve que percorrer, debaixo do fogo, toda a estrada de acesso. Tudo corre bem apesar de uma janela mal cerrada. As balas limitam-se a riscar a chapa e o vidro.*

Excertos do artigo **1961 - A fuga de Caxias**, que relata a fuga dos militantes do PCP no Chrysler Imperial HE-10-32 (hoje exposto no Museu Automóvel do Caramulo), publicado no jornal *Avante*, de 27-12-1974).

4 de Julho de 1937. É Domingo. Por volta do meio-dia, na Avenida Barbosa du Bocage, o Presidente do Conselho, Prof. Oliveira Salazar, como o seu hábito chega num Buick para assistir à Missa. Subitamente, um estrondo forte abala a quietude daquela manhã solarenga. Era um atentado! Salazar sai ileso mas, em consequência deste atentado, algumas medidas irão ser tomadas. Entre outras considerou-se ser importante encomendar alguns carros blindados. O primeiro a chegar a Portugal foi o Chrysler Imperial tendo sido registado em nome da Polícia de Vigilância e Defesa do Estado, em 22 de Novembro de 1937, depois os Mercedes, que tendo sido encomendados em 27 de Outubro de 1937 só foram entregues em Abril de 1938. Recolheu o Chrysler às garagens daquela polícia, na rua António Maria Cardoso, que o abrigaram até 1960. Neste ano, por estar a criar problemas de espaço e por nunca ser utilizado, solicitou o encarregado do parque-auto daquela polícia, inspector José Maria Leitão Bernardino, autorização para transferir o carro para a prisão de Caxias. Depois de autorizada foi a transferência efectuada, tendo o inspector José Leitão Bernardino retirado o distribuidor para impedir qualquer utilização abusiva da viatura. Tal atitude desagradou, profundamente, ao director da PIDE que a interpretou como uma falta de confiança na segurança da prisão de Caxias e ordenou que a peça fosse reposta, tendo mesmo repreendido o inspector. No entanto, menos de um ano depois deste incidente, o inspector viu o destino dar-lhe razão. Em 15 de Dezembro de 1961 concluiu-se com êxito a fuga, que se transcreve no início deste capítulo. Desta fuga resultou, também, a demissão do director da PIDE... Encontrado, no próprio dia da fuga, próximo da Rua do Alvito, com a parte da frente muito danificada pelo embate no portão da prisão, regressou o carro as garagens da PIDE e depois, ainda por reparar, foi para o Museu do Caramulo. As condições impostas no auto de venda exarado pelo

Ministério das Finanças, em 26 de Setembro de 1969, são como que a confirmação oficial do ditado popular "casa roubada, trancas à porta", particularmente nas alíneas a) e b), em que dizem:

*a ) A viatura não deve ser utilizada em deslocações sem prévia garantia de que serão tomadas as medidas tendentes a impedir que possa vir a ser furtado por terceiros;*

*b) Quando exposta no Museu do Caramulo devem ser-lhe retiradas as peças insubstituíveis para garantir mais eficientemente a segurança contra o roubo.*

Os técnicos da Chrysler, em colaboração com especialistas da Smart Safety Engineering Corporation, de Detroit, criaram uma *carrosserie* blindada especial, para proteger personalidades expostas a perigos, sem sacrificar o conforto e a aparência do veículo. O aspecto exterior é semelhante ao modelo normal, estando a blindagem escondida nas paredes da *carrosserie*.

Totalmente restaurado foi necessário importar, dos Estados Unidos, algumas peças e acessórios, como os faróis. Mantém ainda os estofos de origem e acusa no contaquilómetros apenas 27 672, parte dos quais rodados no Caramulo, onde sai com frequência para conservação mecânica.

Especificações:

8 cil. (82,55x123,82); 5302 cc; 3 veloc. Com roda livre; chassis n.º 7 805 201; motor n.º 8 152 236; peso 2650 kg.; veloc. 130 km/h.