

O Triângulo das Bermudas

a história incrível
de estranhos e inexplicáveis
desaparecimentos

Charles
Berlitz

Ilustrado

112 páginas



Editora
Novos
Horizontes

Charles Berlitz

com a colaboração de J. Manson Valentine

O TRIÂNGULO DAS

BERMUDAS

Tradução de CARMEN BALLOT

Ao mar e seus mistérios

cujas revelações talvez nos façam saber mais a respeito

de nós mesmos...

Índice

Capítulo 1: O Triângulo das Bermudas: Um Mistério do Ar e do Mar.

Capítulo 2: O Triângulo dos Aviões Desaparecidos.

Capítulo 3: O Mar dos Navios Perdidos.

Capítulo 4: Alguns que Escaparam.

Capítulo 5: Existe uma Explicação Lógica?

Capítulo 6: Aberrações de Tempo-Espaço e Outros Mundos.

Capítulo 7: Uma Sugestão do Passado do Oceano.

Capítulo 8: As Surpresas da Pré-História.

Capítulo 9: Os Espiões: Defensores, Atacantes ou Observadores Neutros.

Agradecimentos.

Bibliografia.

1 - O Triângulo das Bermudas: Um Mistério do Ar e do Mar.

Existe uma região no Atlântico Ocidental, perto da costa sudeste dos Estados Unidos, que forma o que se convencionou chamar de triângulo, limitando-se ao norte pelas Bermudas e ao sul pela Flórida; a oeste por um ponto que passa pelas Bahamas e Porto Rico até aos 40° de latitude oeste e que se volta novamente em direção às Bermudas. Esta área ocupa um lugar estranho e quase inacreditável no catálogo mundial dos mistérios inexplicáveis. É uma área conhecida geralmente pelo nome de Triângulo das Bermudas, onde mais de cem aviões e navios desapareceram totalmente, a maioria deles depois de 1945, e onde mais de mil vidas se perderam nos últimos vinte e seis anos sem que um único corpo ou mesmo uma simples marca dos destroços de aviões ou navios fossem encontrados. Os desaparecimentos continuam a ocorrer com uma frequência aparentemente crescente, não obstante serem os marujos e pilotos hoje mais experimentados, as buscas mais acuradas e os dados mais cuidadosamente estudados. Muitos desses aviões sumiram enquanto os pilotos mantinham contato normal pelo rádio com suas bases ou destinos até o momento exato do desaparecimento. Outros enviaram mensagens estranhas, explicando que não conseguiam fazer seus instrumentos funcionarem, que as bússolas giravam sem parar, que o céu se tornara amarelo e nublado (num dia claro e límpido) e que o mar (muito calmo nas redondezas) "não parecia normal", mas sem maiores detalhes sobre o que estaria acontecendo de errado.

Um grupo de cinco aviões, esquadrilha de Avengers TBM da Marinha, em missão que partiu da Base Aeronaval de Forte Lauderdale, no dia 5 de dezembro de 1945, foi objeto — junto com o avião Martin Mariner, enviado para procurá-los e que igualmente desapareceu — de uma das operações de resgate mais intensas e completas no mar e em terra de que se tem conhecimento. Apesar disso, nenhum colete salva-vidas, manchas de óleo ou destroços foram jamais localizados. Outros aviões, inclusive alguns de passageiros, desapareceram enquanto recebiam instruções de aterrissagem, como se tivessem penetrado por um buraco aberto no céu, conforme ficou registrado no Livro de Inquérito da Marinha. Barcos grandes e pequenos desapareceram sem deixar traços, como se eles e suas tripulações tivessem entrado em uma outra dimensão. Navios grandes, tais como o *Marine Sulphur Queen*, um cargueiro de 142 metros de comprimento, e o U.S.S.

Cyclops, de 19.000 toneladas e com 309 pessoas a bordo, simplesmente sumiram enquanto outros navios e barcos menores foram encontrados à deriva dentro dos limites do Triângulo, algumas vezes com um animal sobrevivente, tais como um canário ou um cachorro, que não poderiam dar nenhuma indicação do que acontecera. Num dos casos, porém, um papagaio falador desapareceu junto com a tripulação.

Estes desaparecimentos inexplicáveis no Triângulo das Bermudas têm continuado até os dias de hoje e nenhum avião ou navio é assinalado como "desaparecido" e finalmente classificado no arquivo de "buscas suspensas" pelo Sétimo Corpo da Guarda Costeira, sem o comentário expresso ou não, ou sem o sentimento do público e daqueles que os investigam, de que existe uma certa conexão entre o passado e o presente do Triângulo das Bermudas. Ao que parece, há

atualmente um interesse cada vez maior do público para o fato de que ocorre algo de muito errado naquela região. Inúmeros e recentes relatórios de aviões e de barcos que sofreram e *sobreviveram* a experiências incríveis dentro dos limites do Triângulo têm contribuído para um novo folclore marítimo, apesar de a causa desta ameaça inexplicada continuar tão misteriosa quanto antes.

Explicações as mais variadas e imaginosas foram formuladas e levadas seriamente em consideração numa tentativa de esclarecer os contínuos desaparecimentos e as prováveis (porque nenhum corpo foi jamais encontrado) consequências fatais. Estas explicações incluem como causa vagas repentinas de marés causadas por terremotos, bolas de fogo que explodem sobre os aviões, ataques por monstros marinhos, uma distorção de tempo-espaço que os levasse a uma outra dimensão, turbilhões eletromagnéticos ou gravitacionais que causassem a queda dos aviões e a perda dos navios em pleno mar, captura e seqüestro por OVNI's, sejam voadores ou submarinos, manejados por entidades de culturas sobreviventes da antigüidade, do espaço sideral, ou do *futuro*, à procura de espécimes da vida atual da Terra. Uma das sugestões mais exóticas foi a antecipada por Edgar Cayce, o "profeta adormecido", médium e curandeiro que morreu em 1944. Cayce predisse, décadas antes que os facho's de raios laser fossem inventados, que os antigos habitantes da Atlântida usavam cristais como

fonte de energia, especificamente os localizados na área de Bimini, e que foram presumivelmente afundados no leito do oceano ao largo dos Andros, nas Bahamas, onde muitos dos desaparecimentos

sucederam.

Em

sua

opinião,

uma

fonte

independente de força submersa a uma milha de profundidade a oeste de Andros, ainda hoje estaria exercendo o seu poder ocasional sobre as bússolas e os equipamentos eletrônicos de navios e aviões dos nossos dias.

De qualquer forma, a explicação ou a solução para o mistério parece estar intimamente ligada ao mar, ainda hoje o maior de todos os mistérios com os quais se depararam os habitantes do planeta Terra. Pois, apesar de estarmos no limiar do espaço sideral, olhando ansiosamente para o cosmos, acreditando que o nosso mundo está totalmente explorado e já não guarda mais nenhum segredo, nada menos de três quintos de nosso mundo, as profundidades abissais dos mares, são-nos igualmente ou ainda menos conhecidas do que as crateras da Lua. Nós já fizemos, é lógico, mapas dos contornos gerais do fundo do mar, primeiro por sondas mecânicas e mais recentemente pelo sonar e através de explorações feitas por submarinos e batisferas, além de câmaras para grandes profundidades que diagramam sua superfície e as correntes submarinas e que presentemente são empregadas na prospecção de petróleo nas plataformas continentais e, em breve, talvez mesmo em maiores profundidades. A guerra fria e a crescente segurança das frotas modernas de submarinos, apesar dos perigos que as atividades submarinas da Marinha Francesa enfrentaram no Mediterrâneo, e a dos Estados Unidos, no Atlântico, certamente contribuirão decisivamente, se este material for revelado ao público, para nossos conhecimentos sobre o

fundo do mar. De qualquer forma, as partes mais profundas do oceano talvez ainda nos reservem surpresas consideráveis. A planície abissal, os vales, os desfiladeiros que a cercam podem abrigar uma fauna surpreendente. O "extinto" celacanto, peixe supostamente pré-histórico, com membros residuais, foi descoberto muito vivo e em perfeita saúde no Oceano Índico, em 1938. Este peixe azulado de quatro pernas, já existia há 60 milhões de anos. O último espécime fossilizado, antes do que foi achado vivo, datava de 18 milhões de anos antes de Cristo.



Cópia de um desenho contemporâneo da Serpente-Marinha de Gloucester, uma das mais comprovadas entre as muitas "serpentes- marinhas" já vistas através dos séculos. Consta que foi observada por várias pessoas ao largo do Cabo Ann., em Massachussets, em agosto de 1917, tendo chegado a provocar uma investigação da Sociedade de Naturalistas de Boston. Representantes desta sociedade relataram que conseguiram chegar a 139 metros de distância do monstro. Estimaram seu comprimento em trinta metros, e calcularam a velocidade em que nadava de trinta milhas por hora. Logo após a visita dos naturalistas, ela desapareceu da região.

Descrições acuradas de observadores idôneos, muitos dos quais nada tinham a ganhar e, ao contrário, até bastante a perder ao inventar a história de uma "serpente-marinha", desenharam ou descreveram esta criatura que se assemelha muitíssimo à estrutura do monossauro do período plioceno ou do ictiossauro, aparentemente ainda vivos e saudáveis nas profundezas abissais. Em diversas ocasiões, essas criaturas foram vistas por centenas de testemunhas quando se aproximavam de praias e baías situadas em locais que variam desde a Tasmânia até Massachussets. O "Monstro de Loch Ness", carinhosamente chamado de "Nessie" pelos escoceses das vizinhanças, e regular, porém indistintamente fotografado, pode ser uma

versão menor de um destes gigantescos "peixes-lagartos", como o seu nome em grego, *Ichthyosaurus*, significa.

Anton Bruun, oceanógrafo dinamarquês, observou uma vez um alevino em forma de enguia de dois metros de comprimento trazido à

tona por um barco de arrastão, e igualmente a sua forma larval, que, se crescesse até a idade adulta na mesma proporção, mediria 24 metros de comprimento.

Embora nunca se tenha conseguido capturar um exemplar de lula gigante, existem indicações de que elas podem efetivamente ser tão grandes quanto algumas das lendárias "serpentes-marinhas". Na realidade, podem até mesmo ser as próprias serpentes-marinhas vistas por tantas pessoas. O tamanho destas lulas ou calamares gigantescos pode ser calculado pelos restos ocasionais de esqueletos encontrados e também pelas marcas das cicatrizes em forma de disco no dorso de baleias como sinal de sucção deixada por tentáculos, resultado de titânicas batalhas nas grandes profundezas. As ventosas dos tentáculos arrancaram o pigmento do couro das baleias deixando o seu perfil de maneira fiel.

Apesar de estarmos constantemente aprendendo coisas novas, acerca da vida nos oceanos, a maioria de nossas observações e a descoberta de espécimes têm sido acidentais, como se exploradores do espaço sideral, por analogia, houvessem lançado redes de suas astronaves em várias partes da Terra e pescado o que tivessem a oportunidade de achar.

Até mesmo as criaturas marinhas que já nos são familiares encerram mistérios em suas migrações e hábitos de reprodução: as enguias que saem do interior da Europa e da América e se encontram para procriar no Mar dos Sargãos, de onde apenas os filhotes alcançam de volta o local de que partiram os seus pais; os atuns que iniciam sua migração ao longo das costas do Brasil, viajam até a Nova Escócia e de lá até a Europa, de onde alguns, e somente alguns, continuam até

o Mediterrâneo; as lagostas que caminham pelo fundo do mar ao longo das plataformas continentais e continuam a descer para um destino desconhecido na planície abissal.

Outros mistérios incluem as grandes fossas oceânicas, tendo todas, curiosamente, a mesma profundidade — os desconcertantes doze quilômetros — e as criaturas vivas que existem lá no fundo sob uma pressão tão tremenda. E existem igualmente as correntes oceânicas, grandes rios dentro do mar, algumas que correm apenas na superfície, variando em profundidade, enquanto outras deslizam a centenas de metros abaixo do nível das águas, muitas vezes em sentido contrário às correntes da superfície. Temos a Corrente de Cromwell no Oceano Pacífico, que há alguns anos atrás subiu até à

tona e depois voltou à sua condição de corrente submarina. Quase todas as correntes giram; as do Hemisfério Norte no sentido dos ponteiros do relógio, e as do Hemisfério Sul, em sentido contrário aos ponteiros do relógio. Mas por que a Corrente de Bengala é uma exceção ao correr sem girar em nenhuma direção?

Os ventos e as ondas também têm mistérios: as mais repentinas e violentas tempestades só ocorrem em duas áreas; os furacões das



Caraíbas e da região do Atlântico Ocidental e os tufões dos mares ao sul da China. Algumas vezes, no entanto, ondas extremamente violentas, chamadas *seiche* — como as oscilações existentes em alguns lagos da Suíça — surgem sobre mares aparentemente calmos. Acredita-se que essas ondas sejam causadas por avalanches ou terremotos submarinos, não percebidos na superfície nem registrados pelas estações meteorológicas.

As principais correntes oceânicas. Notem que as correntes do Hemisfério Norte giram no sentido dos ponteiros de um relógio, enquanto as do Hemisfério Sul giram em sentido contrário, fato ligado ao movimento de rotação da Terra.

A riqueza mineral dos oceanos é incalculável, e a extração e a exploração desses depósitos minerais, juntamente com o petróleo, podem afetar consideravelmente o balanço financeiro do futuro. O

oceano protege ainda tesouros e vestígios de civilizações passadas. Muitas destas civilizações são manifestas nas águas costeiras do Mediterrâneo e da plataforma continental do Atlântico, mas outras podem existir, por exemplo, a uma ou a mais de uma milha de profundidade nas costas peruanas, onde colunas esculpidas foram fotografadas submersas entre ruínas que poderiam ter sido edifícios, indicando uma queda violenta de terreno para dentro do oceano, já na era de nossa civilização. Histórias sobre civilizações submersas são comuns em diversas partes dos oceanos — desde a perdida Atlântida, no meio do Atlântico; nas Bahamas ou no Mediterrâneo Oriental; os mistérios da Ilha de Páscoa e de outras civilizações perdidas no Sul do Pacífico; até a possibilidade de uma outra civilização presentemente soterrada sob os gelos da Antártida, e que teria existido ali antes que os pólos se deslocassem.

Partes do solo no fundo dos oceanos parecem estar constantemente mudando de posição; em maio de 1973, um pedaço da Fossa Bonin, perto do Japão, ergueu-se dois mil metros. A maioria das centenas de milhares de terremotos ocorrem anualmente ao longo da cordilheira do centro do Atlântico, comumente citada desde os tempos antigos como localização da lendária Atlântida. E há também o mistério dos "fundos falsos", freqüentemente revelados em sondagens submarinas, e que muitas vezes revelam profundidade mais rasa do que a encontrada anteriormente e que, tempos depois, voltam a indicar as profundidades anteriores. Presume-se que este fundo falso seja causado pela presença temporária de cardumes de peixes ou de outro tipo de fauna tão espesso que apresentam uma superfície sólida a qual o sonar atinge, registrando assim uma informação equívoca. Outro enigma igualmente incompreensível são as curiosas estrias brilhantes das "águas brancas" na Corrente do Golfo. Já se pensou diversas vezes que elas são causadas pelos cardumes de pequenos peixes fosforescentes, marga agitada por peixes, ou radiatividade nas águas. Mas seja lá o que for, é bastante evidente, pois o fato foi comentado por Colombo há cinco séculos, e também consta de relatórios de astronautas no espaço sideral. Finalmente, temos a teoria dos continentes que se deslocam,

afastando-se um do outro pelos mares e separando-se do que antes seria um supercontinente. Esta teoria vem sendo aceita somente agora e pode ter uma relação considerável com a rotação, a composição e o comportamento da Terra.

Existe porém uma diferença entre estes múltiplos mistérios, que poderão ser eventualmente resolvidos (e que durante sua pesquisa se mostrarão fascinantes), e o enigma proposto pelo Triângulo das Bermudas, que introduz um elemento de perigo aos viajantes. É

verdade, lógico, que inúmeros aviões voam sobre o Triângulo todos os dias; que barcos, grandes e pequenos, navegam em suas águas, e que incontáveis passageiros e viajantes visitam aquela área todos os anos sem qualquer incidente. Além disso, navios e aviões se perdem nos mares e continuam a desaparecer em todos os mares do mundo por diversas razões (aqui devemos recordar a diferença entre "perdidos no mar", que sugere a descoberta de destroços ou de qualquer objeto flutuante, e "desaparecidos", que implica não deixar qualquer vestígio). Contudo, em nenhuma outra área os desaparecimentos inexplicáveis têm sido tão numerosos, tão súbitos, e cercados de circunstâncias tão estranhas, a ponto mesmo de ultrapassar os limites da coincidência.

Muitas autoridades marítimas e aeronáuticas diriam que é perfeitamente natural que aviões, navios e pequenos iates desapareçam em uma área em que existe tanto tráfego marítimo e aéreo, área sujeita a tempestades repentinas e às múltiplas possibilidades de erros de navegação e acidentes. Estas mesmas autoridades são capazes de dizer que o Triângulo das Bermudas simplesmente não existe, e que o próprio termo é inadequado, um mistério manufaturado para a diversão de curiosos e de leitores imaginativos. As linhas aéreas que servem a área delimitada pelo Triângulo das Bermudas concordam, compreensivelmente, de maneira entusiástica com esta opinião, embora muitos pilotos experimentados não estejam assim tão certos de sua não-existência. Aqueles que alegam que o Triângulo não existe, de certa forma estão certos: o Triângulo das Bermudas, área dos desaparecimentos inexplicáveis, talvez não seja mesmo um triângulo geometricamente verdadeiro, mas algo parecido com uma elipse ou talvez um segmento de um círculo gigantesco com o ápex perto das Bermudas e a

parte curva e inferior estendendo-se até a Flórida, passando por Porto Rico, curvando-se para o sul e para leste através do Mar dos Sargãos, e voltando novamente às Bermudas.

Aqueles que estudaram o fenômeno estão em geral — se bem que não especificamente — de acordo com esta localização. Ivan Sanderson, que tratou do assunto em seu livro *Residentes Invisíveis* e em numerosos artigos, concluiu que se trata realmente de uma elipse ou um losango igual a doze outros espalhados em intervalos regulares pelo mundo, incluindo o mal afamado "Mar do Demônio", no Japão. John Spencer considera que a área de perigo segue a plataforma continental, que se inicia em uma ponta ao largo da Virgínia, seguindo para o sul ao longo das costas americanas até a Flórida, continuando em torno do Golfo do México, inclusive as plataformas das ilhas do mar das Caraíbas e a periferia das Bermudas. Vincent Gaddis, autor de *Horizontes Invisíveis*, e de um artigo na revista *Argosy* que talvez tenha sido o responsável pelo nome do Triângulo das Bermudas, estabelece a sua forma triangular grosseiramente como... "uma linha que vai da Flórida às Bermudas, outra das Bermudas a Porto Rico, e uma terceira de volta a Flórida passando através das Bahamas"; enquanto John Godwin, em *Este Mundo Estranho*, sugere que este "Mar das Feiticeiras" é mais ou menos "um quadrado aproximado cujos limites se estendem entre as Bermudas e as costas da Virgínia", com sua fronteira meridional "formada pelas ilhas de Cuba, Hispaniola e Porto Rico". Até mesmo a Guarda Costeira dos Estados Unidos, que não acredita no Triângulo das Bermudas, condescendentemente identifica sua localização em uma carta circular — arquivada sob o n.º 5720 —

do Sétimo Distrito da Guarda Costeira. Ela começa assim:

"O 'Triângulo das Bermudas' ou 'Triângulo do Demônio' é uma área imaginária localizada ao largo da costa sudeste dos Estados Unidos, conhecida pela alta incidência de perdas inexplicáveis de navios, barcos pequenos e aviões. Os vértices deste triângulo são formados e aceitos geralmente como sendo as Bermudas, Miami— na Flórida — e San Juan de Porto Rico. "

Os meteorologistas freqüentemente se referem ao "Triângulo do Demônio" como uma área limitada por linhas que correm ao norte das Bermudas até

Nova Iorque e ao sul até as ilhas Virgens, estendendo-se em leque para oeste, até os 75° de longitude.

Os desaparecimentos mais importantes de navios e aviões nos são revelados em mapa da mostrado mais adiante que servirá para o leitor tirar suas próprias conclusões quanto à forma do Triângulo das Bermudas. Se é ou não um triângulo, ou talvez um pequeno triângulo dentro de um outro muito maior, uma elipse gigantesca, um quadrado, ou um fenômeno paralelo às plataformas continentais e das ilhas. Há longos anos se comenta nos círculos marítimos que muitos navios desapareceram nesta área, e vários destes desaparecimentos no passado talvez hajam contribuído para a lenda do "Mar dos Navios Perdidos" ou do "Cemitério de Navios", localizado no mar dos Sargaços, parte do qual se encontra dentro do Triângulo. Relatórios a respeito de navios desaparecidos parecem indicar que estes desaparecimentos começam a aumentar consideravelmente a partir de 1860, provavelmente devido a informações mais detalhadas. Os desaparecimentos começaram *depois* da Guerra Civil, excluindo assim a possibilidade de ataques por parte das tropas confederadas. Mas foi alguns meses após a Segunda Guerra Mundial que ocorreu um acidente estranhíssimo, sugerindo que aviões que voassem sobre esta área pudessem sumir nos ares da mesma forma como os navios vinham desaparecendo nas águas. Foi este incidente que deu o nome ao Triângulo das Bermudas.

2 - O Triângulo dos Aviões Desaparecidos.

O Triângulo das Bermudas recebeu este nome após o desaparecimento de seis aviões da Marinha dos Estados Unidos e suas tripulações em 5 de dezembro de 1945. Os cinco primeiros aviões que sumiram, aparentemente ao mesmo tempo, encontravam-se em missão rotineira de treinamento com plano de vôo determinado: seguir uma linha triangular que se iniciara na Base Aeronaval de Forte Lauderdale, na Flórida, avançando 250 quilômetros para leste, 65

quilômetros para o norte, e depois de volta às suas bases, pelo rumo sudoeste. As ilhas Bermudas batizaram o que já era anteriormente chamado de "Triângulo do Demônio", "Triângulo da Morte", "Mar das Feiticeiras", "Cemitério do Atlântico", e várias outras designações, principalmente porque se notou naquela ocasião que o vértice do plano triangular do vôo

que partira de Forte Lauderdale estava numa linha direta em relação às Bermudas, e em parte porque as Bermudas pareciam ser a fronteira ao norte de recentes e de antigos desaparecimentos de navios e aviões em circunstâncias insólitas. Mas nenhum incidente — anterior ou posterior — foi mais estranho que o desaparecimento de toda essa esquadrilha em vôo de treinamento, juntamente com o gigantesco aparelho que saiu para socorrê-lo, um Martin Mariner, que levava uma tripulação de 13 pessoas, e que inexplicavelmente como que se evaporou durante as operações de busca. Vôo 19 era a designação do grupo de aviões que se perdera e que decolara de sua base no Forte Lauderdale, na tarde de 5 de dezembro de 1945. As aeronaves eram pilotadas por cinco comandantes e contavam com nove membros na tripulação, distribuídos dois a dois em cada avião, menos um deles, que pedira a sua retirada das turmas de vôo devido a um "pressentimento" e não fora ainda substituído. Os aviões eram aparelhos Grummans Navais TBM-3 Avenger, bombardeiros com torpedos, e cada um deles levava bastante combustível para um vôo de mais de mil e seiscentos quilômetros. A temperatura era 18,3°C, o sol brilhava e havia pequenas nuvens esparsas e ventos moderados de nordeste. Pilotos que tinham voado antes naquele mesmo dia haviam constatado as condições ideais de vôo. O tempo previsto para o vôo era de duas horas. Os aviões começaram a decolar às duas horas da tarde e às 2h10m estavam todos no ar. O Tenente Charles Taylor, com mais de 2.500 horas de vôo, e que estava no comando da esquadrilha, guiou o grupo em direção aos baixios Chicken, ao norte de Bimini, onde eles deveriam fazer ataques de treinamento sobre um casco desmantelado que servia de alvo. Tanto os pilotos como os tripulantes eram experientes e não havia nenhuma razão para esperar algo de natureza excepcional naquela missão rotineira do Vôo 19.

Mas algo aconteceu, como se fosse uma vingança. Por volta das 3h15m, quando o bombardeio terminou e os aviões deveriam continuar no rumo leste, o radioperador da torre da Base Aeronaval de Forte Lauderdale, que estava à espera do contato com os aviões para saber a provável hora do retorno e transmitir-lhes as instruções de pouso, recebeu uma mensagem extraordinária do líder da esquadrilha. As gravações mostram o seguinte:

Líder da Esquadrilha (*Tenente Charles Taylor*): — *Chamando a torre. Isto é uma emergência. Parece que estamos fora do rumo. Não consigo ver a*

terra... Repito... Não consigo ver a terra. Torre: — Qual é a sua posição?

Líder da Esquadrilha: — Não estamos certos de nossa posição. Não tenho a certeza de onde estamos... Parece que estamos perdidos. Torre: — Mude o rumo para oeste.

Líder da Esquadrilha: — Não sabemos para que lado fica o oeste. Tudo está errado... Estranho... Não temos certeza de nenhuma direção — até mesmo o oceano parece diferente, esquisito...

Cerca de 3h30m da tarde, o instrutor-chefe dos vôos em Forte Lauderdale captou em seu rádio uma mensagem de alguém chamando Powers, um dos alunos-pilotos, pedindo informações a respeito da leitura de sua bússola, e ouviu Powers responder:

— Eu não sei aonde estamos. Devemos ter-nos perdido após a última virada.

O instrutor-chefe conseguiu contato com o Vôo 19, e chamou o instrutor do vôo, que lhe disse:

— Ambas as minhas bússolas estão fora de ação. Estou tentando encontrar Forte Lauderdale... Tenho certeza que estamos sobre as ilhas do litoral, mas não sei a que distância...

O instrutor-chefe depois disto aconselhou-o a voar rumo norte

— com o sol por bombordo — até que ele alcançasse a Base Aeronaval de Forte Lauderdale. Mas logo em seguida ouviu:

— Acabamos de passar sobre uma ilhota... Não há mais nenhuma terra à vista... Isso indicava que o avião do instrutor do Vôo 19 não estava sobre a costa e que toda a esquadrilha, já que nenhum deles conseguia ver terra, que normalmente seguiria em continuação às ilhas baixas da costa da Flórida, havia perdido a direção.

Foi ficando cada vez mais difícil captar as mensagens do Vôo 19

devido à estática. Aparentemente o Vôo 19 já não podia ouvir as mensagens enviadas pela torre de controle, mas a torre conseguia ouvir a conversa trocada entre os aviões. Algumas se referiam a uma possível falta de combustível — gasolina para apenas mais cem quilômetros de voo, referências a ventos de 120 quilômetros por hora, e a desalentada observação de que todas as bússolas, magnéticas ou giroscópicas, de todos os aviões, "tinham ficado malucas" — como haviam dito antes

— cada qual dando uma leitura diferente. Durante todo este tempo, o poderoso transmissor de Forte Lauderdale foi incapaz de estabelecer qualquer contato com os cinco aviões, apesar das comunicações entre os componentes da esquadrilha serem perfeitamente audíveis. A esta altura, o pessoal da base estava num compreensível alvoroço quando se espalhou a notícia que o Vôo 19 havia-se deparado com uma emergência de origem ignorada. Todos os tipos de suposições a respeito de ataques inimigos (apesar da Segunda Guerra Mundial já haver terminado fazia vários meses) ou até mesmo de ataques por novos inimigos, como eles próprios sugeriram, determinaram o envio de um aparelho de resgate, um bimotor Martin Mariner, hidroavião de patrulha com uma tripulação de 13 pessoas, que decolou da Base Aeronaval do Rio Banana.

Às 4 horas da tarde, a torre conseguiu ouvir de relance que o Tenente Taylor inesperadamente passara o comando da esquadrilha para um antigo piloto da Marinha, o Capitão Stiver. Apesar de confusa devido à estática e deformada pela excessiva tensão, uma mensagem compreensível foi enviada por ele:

— Não temos certeza de onde estamos... Penso que devemos estar a 360 quilômetros a nordeste da base... Devemos ter passado por cima da Flórida e estar sobre o Golfo do México...

O líder da esquadrilha aparentemente resolveu dar uma volta de 180° na esperança de voltar para a Flórida, mas ao fazer a curva a transmissão começou a ficar cada vez mais fraca, indicando que deviam ter feito a curva na direção errada e que estavam se afastando no rumo leste, cada vez mais longe da Flórida e na direção do mar aberto. Alguns relatórios afirmam que as últimas palavras ouvidas do Vôo 19 foram:

— ...parece que... nós estamos...

Enquanto outros radioperadores parecem lembrar-se de mais alguma coisa, tais como:

— Estamos em águas brancas... Estamos completamente perdidos... Nesse meio tempo a torre de controle recebeu uma mensagem enviada poucos minutos após a decolagem do Tenente Come, um dos oficiais do Martin Mariner, despachada da área geral de onde se presumia estivesse o Vôo 19, afirmando que havia fortes ventos acima de dois mil metros. Esta foi, no entanto, a última mensagem recebida do avião de resgate. Logo depois todas as unidades de busca receberam uma mensagem urgente dizendo que eram seis e não mais cinco aviões que haviam sumido. O avião de resgate, com seus 13 tripulantes, também desaparecera. Nenhuma mensagem posterior foi recebida do Vôo 19 em sua missão de treinamento ou do Martin Mariner enviado para procurá-los. Um pouco depois das 7h da noite, no entanto, a Base Aeronaval de Opa-Locka em Miami captou uma mensagem muito fraca que consistia de: — FT... FT... — que era o prefixo dos aviões do Vôo 19. O avião do instrutor do vôo era o FT-28. Mas se esta chamada fosse mesmo da "patrulha perdida", a hora em que ela foi captada indicava uma transmissão duas horas *depois* de os aviões presumivelmente já

estarem sem gasolina.

As buscas aéreas imediatas, iniciadas no dia do desaparecimento, foram suspensas quando escureceu, mas barcos do Serviço da Guarda Costeira continuaram a procurar sobreviventes a noite inteira. No dia seguinte, quinta-feira, um imenso esforço de buscas começou às "primeiras horas", isto é, ao romper da aurora, embora tenha se desencadeado uma das mais intensas operações de resgate de toda a História — que envolveu 240 aviões, além de 67 suplementares do porta-aviões *Solomons*, quatro destróieres, vários submarinos, 18

barcos da Guarda Costeira, centenas de aviões particulares, iates e barcos menores, e os restantes PBM da Base Aeronaval do Rio Banana — e apesar da ajuda da RAF e das unidades da Marinha Real Britânica sediadas nas Bahamas, nada foi encontrado.

Uma média diária de 167 vôos, a cem metros acima do nível do mar, da madrugada até o anoitecer, procedendo a uma inspeção minuciosa sobre 380.000 milhas quadradas de terra e de mar, inclusive no oceano Atlântico, mar das Caraíbas, parte do Golfo do México e a zona territorial da Flórida e ilhas vizinhas, com um tempo de vôo que totalizou 4.100 horas, não revelou nenhuma balsa salva-vidas, nenhum destroço, qualquer mancha de óleo. As praias da Flórida e das Bahamas foram vasculhadas diariamente várias semanas na esperança de nelas se encontrar algum destroço dos aviões perdidos trazido pelas marés. Tais buscas não tiveram nenhum sucesso.

Todos os indícios possíveis foram investigados. Um relatório dizendo que um clarão avermelhado fora visto em terra por um avião comercial, no dia dos desaparecimentos, foi tido como sendo a possível explosão do Martin Mariner. Mas logo essa versão era posta de lado. Mais tarde um navio mercante anunciou ter visto uma explosão no céu às sete e meia da noite. Mas se tal explosão tivesse algo a ver com os cinco Avengers, isto significaria forçosamente que eles estavam ainda voando horas depois de seu combustível ter-se esgotado. Além do mais, explicar desta maneira a perda de todos os aviões sem deixar nenhum traço implicaria a hipótese de que eles todos se tivessem chocado ao mesmo tempo e explodido após silenciarem o rádio totalmente. É igualmente notável o fato de que nenhum SOS foi enviado, seja pelo Vôo 19, seja pela missão de resgate. Quanto à possibilidade de uma amerrissagem forçada no oceano, observa-se que os Avengers eram capazes de descer suavemente, podendo-se manter à tona por noventa segundos em qualquer eventualidade. E suas tripulações estavam treinadas para abandonar as aeronaves em sessenta segundos. Balsas salva-vidas estavam disponíveis e eram facilmente alcançadas pelo lado de fora dos aviões. Assim, em praticamente quase todos os tipos de amerrissagem as balsas salva-vidas boiariam e eventualmente seriam encontradas. Durante a primeira parte da operação de resgate, alguns observadores notaram grandes ondas, mas as vagas eram tão separadas umas das outras que os aviões poderiam ter descido, se necessário, nos intervalos. A curiosa menção às "águas brancas" na última mensagem recebida do Vôo 19 pode *talvez* ter alguma conexão com a estranha neblina branca e espessa que é um fato ocasional naquela região. Isto talvez possa explicar a falta de visibilidade e o comentário de que o sol "estava diferente", mas é certo que não teria afetado as bússolas e os giroscópios.

Por outro lado, existe um local entre a Flórida e as Bahamas em que as comunicações pelo rádio emudecem, mas os problemas dos aviões começaram *antes* que o contato pelo rádio fosse perdido.

Uma Comissão Naval de Inquérito, depois de examinar todas as evidências disponíveis e chegando incidentalmente a debater o problema durante a corte marcial a que foi submetido o oficial encarregado dos instrumentos de bordo (que mais tarde foi absolvido quando ficou estabelecido que todos os instrumentos tinham sido verificados por ele antes da decolagem), terminou também às escuras quanto ao que realmente acontecera. Parte do relatório afirma:

— Uma mensagem enviada pelo rádio e interceptada na torre de controle da base indicava que os aviões estavam perdidos e que suas bússolas apresentavam defeito.

O Capitão W. C. Wingard, oficial de informação, foi de certa forma mais objetivo em uma entrevista concedida à imprensa posteriormente:

— ...Membros da Comissão de Inquérito não foram capazes nem mesmo de dar um palpite razoável sobre o que aconteceu.

Outro membro da Comissão, de maneira bastante dramática, comentou:

— Eles sumiram tão completamente como se tivessem voado para Marte...

Desta maneira foram introduzidos os elementos fantasiosos das viagens espaciais e possíveis OVNI, que desde então passaram a fazer parte das lendas do Triângulo das Bermudas. Investigadores sérios e oceanógrafos apresentaram uma variedade de opiniões a respeito de como aqueles e tantos outros navios e aviões poderiam desaparecer sem deixar traço, e como tantos pilotos e passageiros se haviam como que evaporado.

O Capitão-de-Corveta R. H. Wirsching, oficial de treinamento na Base Aeronaval de Forte Lauderdale na época do caso, que estudou a ocorrência por muitos anos, pensa que o termo "desaparecidos" é um dado importante a respeito do destino dos tripulantes do Vôo 19, já

que não existe nenhuma prova de que eles efetivamente tenham perecido. (A mãe de um dos pilotos perdidos, que assistiu a uma das audiências navais afirmou na época que tinha a impressão de que seu filho "ainda estava vivo em algum lugar do espaço".) E o Dr. Manson Valentine, um cientista que estudou a área vários anos a partir de Miami, foi citado no *Miami News* por ter declarado:

— Eles ainda se encontram aqui, mas numa dimensão diferente, graças a um fenômeno magnético que poderá ter sido criado por um OVNI.

Um oficial da Guarda Costeira, membro da Comissão de Inquérito, expressou-se com uma franqueza simplória ao dizer simplesmente:

— Nós não sabemos que diabo anda acontecendo por aqui!

E uma afirmativa final, mais formal, feita por um outro oficial da Comissão expressou a conformidade de opiniões de todos os investigadores:

— Esta perda inédita em tempo de paz é um mistério total, o mais estranho de todos os mistérios jamais registrados nos anais da aviação naval.

Existem muitas vezes elementos de coincidências incríveis associados a desastres, particularmente quando ocorrem no mar (quando o cargueiro *Stockholm* se chocou com o navio de passageiros *Andréa Doria*, uma menina que só falava espanhol foi arrancada de sua cabina, no *Andréa Doria*, pela proa do *Stockholm* e encaixada com parte da cabina dentro de um anteparo, no casco do *Stockholm*, perto da cabina de um marinheiro que era a única pessoa do cargueiro que sabia falar espanhol). O Vôo 19, por sua vez, não foi nenhuma exceção quanto ao elemento de coincidência.

O Comandante Wirshing, na ocasião apenas um tenente de serviço como oficial de treinamento na base de Forte Lauderdale, e cujas comunicações serviram de base a grande parte deste livro, lembra-se que houve também um vôo matinal de treinamento naquele mesmo dia e que de certa forma foi igualmente estranho. Este primeiro vôo, por ter sido considerado muito menos sensacional que o outro, foi naturalmente negligenciado pela imprensa na ocasião do desastre. Mas os aparelhos que participaram dele

tiveram problemas sérios com as bússolas e, em vez de retornar à base, aterrissaram 80

quilômetros ao norte.

Um pressentimento do desastre pareceu afetar pelo menos dois membros do Vôo 19. Um deles foi o próprio instrutor de vôos. A 15h da tarde ele chegou atrasado para a reunião de instruções antes do vôo e pediu ao oficial de serviço para ser dispensado desta particular missão. Seu pedido não foi acompanhado de nenhuma explicação. Ele simplesmente declarou que não desejava tomar parte na missão. Como nenhum substituto estava disponível, o pedido não foi atendido.

Um segundo caso, que o Tenente Wirshing presenciou pessoalmente, foi muito comentado: programado para o Vôo 19, o cabo Allan Kosnar não se apresentou na hora da decolagem. Ele foi citado pela imprensa por ter dito:

— Não posso explicar porque, mas por alguma estranha razão, eu resolvi não voar naquele dia.

De acordo com o Tenente Wirshing, o cabo, um veterano de Guadalcanal, só tinha, mais quatro meses para servir antes de ser desmobilizado e havia pedido há vários meses para ser desligado das forças de vôo. No dia do vôo o problema tornara a surgir e o Tenente Wirshing dissera a ele para se apresentar ao médico da esquadrilha para pedir a sua retirada do vôo naquele dia. Ele fez isto e a esquadrilha decolou com um tripulante a menos. Quando as primeiras indicações de problemas com o Vôo 19 se tornaram evidentes, o Tenente Wirshing dirigiu-se ao alojamento à procura de voluntários. A primeira pessoa que ele encontrou ali foi o cabo recentemente licenciado, que disse: —.

— Lembra-se que o Senhor me mandou ver o médico da esquadrilha? Eu fui, e ele me desobrigou do vôo. Agora é a minha esquadrilha que se perdeu. Um relatório do momento da decolagem, no entanto, indicava que os aviões haviam saído com as tripulações completas, como se alguém houvesse embarcado no último minuto no lugar do cabo. Isto causou uma chamada de mais de uma hora na base inteira, com vista a descobrir se alguém mais estava faltando. Quando ficou confirmado que não faltava

mais ninguém, o mistério adicional das "tripulações completas" tornou-se apenas mais um elemento insolúvel no múltiplo desaparecimento.

Um outro elemento insólito no mistério do Vôo 19 tornou-se público somente 29 anos após o caso quando Art Ford, repórter, escritor e conferencista, que seguira o caso desde 1945, fez uma revelação sensacional em um programa nacional de televisão em 1974. Afirmou que o Tenente Taylor dissera, em seu rádio:

— Não venham atrás de mim... Parece que eles vêm do espaço... Ford afirma que esta informação original lhe foi dada na época do acontecimento por um radioamador, mas que ele não lhe deu muita importância, considerando as dificuldades de um radioperador amador em receber comunicações de um aparelho em vôo, e também devido à

excitação e os boatos que circulavam então.

Porém Ford, continuando suas investigações, recebeu algumas confirmações estranhas na transcrição das mensagens do avião para a torre de controle, inclusive um relatório posterior trazido à tona pela pressão dos pais dos tripulantes desaparecidos. Este relatório, oficial, e mais tarde considerado secreto — parte do qual, afirma Ford, lhe foi permitido examinar — continha pelo menos uma frase — *Não venham atrás de mim...* — em comum com as fornecidas a ele pelo operador civil de onda curta, mas que, significativamente, jamais foi publicado. Este mistério final, com a sugestão de uma interferência de outros mundos, se repete como um eco em outros desaparecimentos. Apesar de muitos outros navios e embarcações de recreio terem desaparecido na área do Triângulo das Bermudas, antes e depois deste incidente, é digno de nota que o desastre atingiu ao mesmo tempo os Avengers e o Martin Mariner e foi o primeiro no qual se envolveram aviões e em que tantas unidades de resgate participaram de uma busca tão extensa e completa, embora completamente infrutífera, em terra, mar e ar. Este incidente iria gerar, de agora para a frente, buscas intensificadas no caso de aviões desaparecidos, não somente no sentido de tentar o resgate dos possíveis sobreviventes, mesmo depois que o tempo de sobrevivência provável se houvesse esgotado, como também de pesquisar e descobrir o que acontecera com eles. Depois do acontecido com o Vôo 19, desaparecimentos inexplicados de aviões

militares, particulares e comerciais começaram a ocorrer com uma regularidade sinistra, somados aos já "normais" desaparecimentos de navios grandes e pequenos que sucediam na região havia muitos anos. Agora, no entanto, com as equipes de resgate de mar e ar, radiocomunicações com as bases, instrumentos de navegação mais sofisticados, e métodos de busca altamente desenvolvidos, cada desaparecimento tem sido investigado com uma meticulosidade consideravelmente mais perfeita.

No dia 3 de julho de 1947, um avião C-54 do Exército dos Estados Unidos com seis tripulantes em vôo de rotina das Bermudas até a Base Aérea do Exército de Morrison, em Palm Beach, desapareceu em algum local entre Bermuda e Palm Beach, quando sua posição transmitida o colocava a 160 quilômetros ao largo das Bermudas. Uma operação de busca, imediata e intensiva, feita pelo Exército, a Marinha e a Guarda Costeira cobriu mais de 100.000

milhas quadradas de mar. No entanto (à exceção de alguns assentos e uma garrafa de oxigênio, que *não* foram identificadas como sendo do avião perdido), nenhum destroço nem mancha de óleo foram encontrados.

Tal como em outros desaparecimentos posteriores, uma alarmante coincidência foi notada na maioria dos acidentes dentro da área do Triângulo — pareciam acontecer sempre no auge da estação turística e hoteleira, de novembro até fevereiro. Mais estranho ainda foi observar-se que muitas das perdas haviam ocorrido poucas semanas antes ou depois do Natal. Um avião Tudor IV, britânico, de quatro motores, um antigo bombardeiro Lancaster recondicionado para vôos de passageiros, chamado *Star Tiger*, desapareceu no dia 29

de janeiro de 1948 em vôo dos Açores para as Bermudas. Ele levava seis tripulantes e 25 passageiros, entre eles *Sir Arthur Cunningham*, um marechal-do-ar da Segunda Guerra Mundial e antigo comandante da Segunda Força Tática da Real Força Aérea. Estava previsto que o *Star Tiger* aterrissaria no aeroporto Kindley, em Bermuda, às 10h30m da noite, um pouco antes do horário programado para o vôo. O piloto comunicou-se pelo rádio com a torre de controle enviando uma mensagem que incluía as palavras "tempo e desempenho excelentes" e

"calculo chegar no horário". A posição do avião foi dada como sendo de 380 milhas a nordeste de Bermuda.

Não houve nenhuma outra comunicação, mas o *Star Tiger* jamais aterrissou. Nenhum SOS ou mensagem de emergência foi recebida, nem houve qualquer indicação de que a aeronave não estivesse funcionando perfeitamente e sob condições ótimas. Por volta de meia-noite o *Star Tiger* foi dado como fora do horário e no dia seguinte, 30 de janeiro, iniciou-se uma maciça operação de busca e salvamento. Trinta aviões e 10 navios vasculharam a área durante vários dias sem nenhum sucesso. Algumas caixas e tambores de óleo vazios foram avistados a noroeste das Bermudas no dia 31 de janeiro. Entretanto, caso fossem do *Star Tiger*, significaria que ele estava voando a centenas de quilômetros fora da rota quando a coisa que o atingiu provocou o desastre. Mas é preciso que se diga: o piloto não anunciara nada de extraordinário com respeito ao rumo ou quanto aos comandos do avião no último contato que mantivera com a torre. Enquanto as buscas continuavam, sem sucesso, diversos radioamadores ao longo da costa do Atlântico e mesmo mais para o interior do país, captaram uma mensagem truncada com as palavras soletradas por números de pontos — como se quem estivesse operando o transmissor não conhecesse o código Morse. Os pontos soletravam "Tiger". Ainda mais fantástico foi o relatório de uma estação da Guarda Costeira na Terra Nova. Quando os ruídos cessaram, alguém parece que enviou uma mensagem verbal — simplesmente pronunciando as letras seguintes: G-A-H-N-P. Eram estas as letras do prefixo do desaparecimento *Star Tiger*.

Supôs-se que estas várias mensagens fossem falsas, levando-se em consideração especialmente o comportamento lunático e excêntrico de certos indivíduos que acompanham e se divertem com desastres. Entretanto, uma inquietante analogia com o caso do Vôo 19

sugere por si própria que a fraca mensagem recebida em Miami, horas depois do desaparecimento da esquadrilha, que continha as letras do prefixo de um dos aviões, constituía quase uma mensagem final que estivesse sendo enviada ou retransmitida de uma distância muito grande, no tempo e no espaço, e que poderia dar a indicação do local aonde os aviões haviam desaparecido.

Uma Comissão de Inquérito, sob a direção de Lord Macmillan, criada para a investigação da perda do *Star Tiger* foi escolhida pelo Ministro da Aviação Civil britânico. Suas conclusões foram publicadas oito meses depois do desaparecimento de avião. Afirmavam que aparentemente não existiam bases para supor que o *Star Tiger* caíra ao mar devido a defeitos mecânicos ou de rádio, falta de combustível, falha no traçado da rota, azares meteorológicos, erros do altímetro, para falar apenas de algumas hipóteses. O desenho e a construção do Tudor IV foram considerados de tal forma, que nas palavras do relatório foi dito que... "nada havia de supor que no desenho do Tudor IV ou na fabricação deste determinado avião Tudor IV, o *Star Tiger*, tivesse havido erros técnicos ou omissões, julgadas por um padrão de alta qualidade..."

A opinião final da Comissão poderia igualmente ser aplicada em outros desaparecimentos de aeronaves dentro dos limites do Triângulo, tanto antes como depois do *Star Tiger*:

Pode ser realmente dito que nenhum problema mais estranho foi jornais apresentado para investigação... Diante da completa ausência de qualquer evidência segura quanto à natureza ou quanto às causas do desastre com o Star Tiger, esta corte não foi capaz de mais nada a não ser sugerir possibilidades, nenhuma das quais chegando a atingir o nível das probabilidades. Em todas as atividades que envolvem a cooperação do homem com a máquina, entram dois elementos de caracteres os mais diversos: o elemento indeterminado da equação humana dependente de fatores imperfeitos conhecidos; e o elemento mecânico, sujeito a leis muito diferentes. Pode ocorrer uma falha em cada um deles separadamente ou em ambos em conjunto: Ou alguma causa externa pode sobrepujar tanto o homem quanto a máquina. O

que aconteceu neste caso jamais será desvendado.

Por uma coincidência extraordinária e bastante inquietante ocorrida exatamente 12 dias antes do primeiro aniversário do desaparecimento do *Star Tiger*, um avião igual, o *Star Ariel*, que levava 7 tripulantes e 13 passageiros, desapareceu durante um VÔQ entre Bermuda e Jamaica no dia 17 de janeiro de 1949. Seu percurso completo era de Londres a Santiago do Chile, e a parada em Bermuda era no sentido de reabastecer-se de

combustível para as 10 horas adicionais de vôo. Quando o *Star Ariel* deixou as Bermudas às 7h45m da manhã o mar estava calmo e as condições de tempo eram boas. Seu piloto enviou a seguinte mensagem de rotina para Bermuda cerca de 55 minutos após a decolagem:

"Fala o capitão McPhee, de bordo do Ariel com destino a Kingston, Jamaica, saindo das Bermudas. Já atingimos a altitude de cruzeiro. Tempo bom. Chegada a Kingston prevista para dentro do horário... Vou trocar a frequência do rádio para entrar em comunicação com Kingston."

Nunca houve nenhuma mensagem posterior do *Star Ariel*. Aquela fora a última.

Quando começaram as buscas ao *Star Ariel*, havia uma força tarefa da Marinha dos Estados Unidos em manobras naquela mesma área. Dois porta-aviões enviaram seus aviões para ajudarem os barcos da Guarda Costeira e os aviões da Força Aérea que partiram de vários pontos da costa do Atlântico; aviões ingleses das Bermudas e da Jamaica também foram enviados.

Cruzadores, destróieres, e o encouraçado americano *Missouri* se uniram aos barcos britânicos e aos navios mercantes que por acaso se encontravam na área. Foi enviado um radiograma a todos os navios que se encontravam nas proximidades:

"APARELHO DAS AEROVIAS BRITÂNICAS E SULAMERICANAS
STAR ARIEL QUADRIMOTOR/ G-A-G-R-E SAIU

DE BERMUDA ÀS 1242 GMT 17 DE JANEIRO COM DESTINO A

JAMAICA

RUMO

DOIS

UM

OceanofPDF.com

SEIS

GRAUS

ÚLTIMA

COMUNICAÇÃO APROXIMADAMENTE 15 MILHAS AO SUL

DE BERMUDA ÀS 1337 GMT MESMO 17 DE JANEIRO.

TODAS AS EMBARCAÇÕES ESTÃO INTIMADAS A

RELATAR ESTAÇÃO A PRESENÇA DE QUALQUER DESTROÇO
FLUTUANTE COMO ESTOFAMENTO DA AERONAVE

E ALMOFADAS DE COR AZUL: BALSAS SALVA-VIDAS DE

COR AMARELA: COLETES SALVA-VIDAS DE COR
MARROMESCURO, TUDO MARCADO COM AS LETRAS BSAA, OU

QUAISQUER OUTROS DESTROÇOS OU VESTIMENTAS."

Setenta e dois aviões voando em formação cerrada, algumas vezes quase com "as asas se tocando", cobriram 150.000 milhas quadradas de oceano, começando nas proximidades de onde se fizera a última comunicação pelo rádio e seguindo a sudoeste em direção à

Jamaica. Ninguém foi capaz de encontrar uma só peça que evidenciasse alguma coisa ou que pudesse ser identificada como tendo feito parte do avião desaparecido. Informações sobre "uma luz estranha" no mar no dia 18 de janeiro foram enviadas de dois aviões, um inglês e um americano, mas as unidades de busca-e-resgate enviadas para tal região não encontraram nada e a Força Aérea suspendeu as operações de busca no dia 22 de janeiro.

O fato de dois aviões ingleses de passageiros (ambos pertencentes à mesma companhia — Aerovias Britânicas e Sul-Americanas) terem desaparecido

exatamente com um ano de diferença e na mesma área, deu lugar a suspeitas de sabotagens, apesar de naquela época os seqüestros de aviões ainda não estarem em moda. Tal possibilidade e, simultaneamente, o treinamento dos pilotos e das tripulações, o funcionamento dos instrumentos, as condições do tempo, foram investigados por uma Comissão de Inquérito, o Comitê Brabazon, que não encontrou nada desfavorável e nenhuma pista conclusiva: "...falta de evidências devido à ausência de destroços fazem que as causas do acidente com o *Star Ariel* sejam desconhecidas". Uma das teorias propostas na época foi de que o metilbromido dos extintores tenha penetrado acidentalmente na circulação do sistema de pressurização, causando uma explosão. Esta poderia ser a possibilidade de um acidente isolado, porém dificilmente serviria de explicação para o desaparecimento de muitos outros aviões na mesma área.

Uma das razões para que as buscas ao *Star Ariel* tenham sido tão intensas foi o fato de um outro avião de passageiros, um DC-3 alugado para um vôo de San Juan de Porto Rico a Miami, ter desaparecido com seus 36 passageiros e tripulantes na manhã de 28 de dezembro de 1948. As buscas infrutíferas deste avião, que envolveram mais de 40 aviões militares e numerosos barcos, tinham coberto mais de 300.000 milhas quadradas de mares e costas, e haviam sido suspensas apenas uma semana antes do desaparecimento do *Star Ariel*. As circunstâncias que cercaram o desaparecimento do DC-3 eram ainda mais surpreendentes que a dos outros aviões perdidos. O tempo também estava bom e a noite era clara. O avião decolara às 10h30m da noite de 27 de dezembro. Durante o vôo noturno, o comandante do avião, Robert Linqvist, fizera a seguinte observação pelo rádio: — O

que é que vocês acham?... Estamos todos cantando músicas de Natal!... (Isto nos faz mais uma vez lembrar a época em que a maioria dos aviões desapareceram.)

Outra mensagem do DC-3 foi captada pela torre de controle do aeroporto de Miami às 4h13m da manhã do dia 28. Dizia:

— ... estamos nos aproximando do campo... Calculo cerca de 80

quilômetros ao sul... Já podemos ver as luzes de Miami. Tudo vai bem. Ficaremos na escuta à espera das instruções para a aterrissagem. Nada mais se ouviu do avião, e uma operação de buscas em terra e no mar não encontrou nenhum vestígio. Naturalmente não houve sobreviventes ou qualquer indicação sobre o que sucedeu aos passageiros e à tripulação. Mais extraordinário ainda é o fato de não ter havido nenhuma explosão, nenhum foguete, nenhum SOS ou MAYDAY no ar, já que o capitão tinha dado a sua posição a apenas 80

quilômetros ao sul de Miami. Além disso, o local em que o avião desapareceu, sobre os baixios da Flórida, era de águas claras, com apenas seis metros de profundidade, o que facilitava a localização e identificação da aeronave. Esta iria ser uma das muitas vezes em que um avião e seus passageiros iriam "desmaterializar-se" quase ao alcance do campo de aterrissagem, ou que um navio, como nós veremos no capítulo seguinte, sumiria já à vista de seu porto.

Aviões grandes desaparecidos desde a perda do *Star Anel* geralmente seguiram o mesmo padrão: isto é, processo normal de vôo, e depois — nada. Subseqüentemente nenhum vestígio de destroços, de manchas de óleo, pedaços boiando, tripulantes náufragos ou mesmo concentrações suspeitas de tubarões.

Aviões menores também continuam desaparecendo. Nada menos de nove deles sumiram nas costas da Flórida sem deixar nenhum traço em dezembro de 1949, número suficiente para causar a todos um momento de reflexão e a suspeita de que existe algo perigoso e inexplicável nesta área.

Na década de 50, os aviões continuavam a desaparecer. Em março de 1950, um Globemaster americano desapareceu na parte norte do Triângulo quando se achava na rota da Irlanda. No dia 2 de fevereiro, de 1952, um avião York de transporte inglês, levando 33 passageiros e tripulantes, evaporou-se em pleno ar na ponta ao norte do Triângulo quando estava a caminho da Jamaica. Alguns fracos sinais de SOS

foram captados, mas logo claramente interrompidos.

Em 30 de outubro de 1954, um Constellation da Marinha americana desapareceu com 42 tripulantes e passageiros enquanto voava, com bom tempo, da Base Aeronaval do Rió Patuxent, em Maryland para os Açores. Mais de 200 aviões e muitos barcos se uniram nas buscas de centenas de milhas quadradas de oceano mas não encontraram nada. Como no caso de alguns outros aviões, um débil SOS, quase não identificável, foi a certa altura captado pouco depois do desaparecimento do avião.

No dia 5 de abril de 1956, um B-25, transformado num avião comercial de carga, desapareceu com três tripulantes a bordo nas vizinhanças da Língua do Oceano, um profundo desfiladeiro submarino de mais de uma milha de profundidade a leste da ilha de Andros, nas Bahamas.

Um Martin Marlin P5M da Marinha dos Estados Unidos, hidroavião de patrulha, desapareceu enquanto realizava uma missão de patrulhamento nas Bermudas no dia 9 de novembro de 1956, com uma tripulação de 10 homens.

Um avião-tanque KB-50, da Força Aérea dos Estados Unidos, decolou da Base Aérea de Langley, na Virgínia, seguindo diretamente para os Açores no dia 8 de janeiro de 1962, e desapareceu da mesma forma que o Super-Constellation perdido em 1954. Novamente, como no caso do Super-Constellation, houve uma mensagem de rádio muito fraca indicando dificuldade não-especificada e depois o silêncio — e, sempre seguindo o mesmo esquema, nenhum destroço ou qualquer indicação do que acontecera. Em cada um dos casos deve ser lembrado que as tripulações tinham vastas equipagens de salvamento. Mesmo que tenham caído no mar ou amerissado, o que quer

que tenha acontecido com eles ocorreu de forma inesperada e muito rapidamente.

Um incidente que de certa maneira lembra a confusão das mensagens captadas do Vôo 19 ocorreu na forma de um SOS enviado por um avião particular procedente de Nassau, nas Bahamas, mas que voava nas proximidades da ilha Great Abaco. Apesar de o tempo naquela manhã estar excelente, o piloto dava a impressão de estar voando através de muita neblina e foi incapaz de informar sua posição ou mesmo de avistar as ilhas

embaixo, apesar da visibilidade clara e aparente para observadores que se achavam nas áreas circunvizinhas. Neste caso o avião não desapareceu completamente: parte de uma das asas foi encontrada boiando no mar.

Em 28 de agosto de 1963, registrou-se a perda de dois aviões.

Primeiramente, pensou-se ter ocorrido outro desaparecimento, mas quando alguns destroços foram encontrados e identificados o mistério simplesmente aumentou. Dois KC-135, jatos quadrimotores Stratotankers (primeiros aviões a jato perdidos no Triângulo), que voavam em missão de reabastecimento e haviam decolado da Base Aérea de Homestead, na Flórida, desapareceram logo depois de enviarem suas posições, cerca de 300 milhas a sudoeste das Bermudas. Uma busca intensiva no local encontrou os prováveis restos dos aviões perdidos a cerca de 260 milhas a sudoeste das Bermudas, e os investigadores concluíram que deve ter havido uma colisão entre os dois aviões. Vários dias depois, entretanto, outros destroços, calculados como sendo do outro avião, foram encontrados a 160 milhas de distância. Se eles colidiram no ar, apesar de uma declaração da Força Aérea que afirmava que os aviões não estavam voando lado a lado, algo deve ter separado os dois destroços muito mais depressa do que as correntes oceânicas poderiam ter feito. E, se ambos caíram simultaneamente, como talvez tenha acontecido com os cinco Avengers, o que teria sucedido aos seus instrumentos ou motores para que apresentassem avarias ao mesmo tempo?

No mês seguinte, 22 de setembro, um Cargomaster C-132 desapareceu entre Delaware e os Açores. A última mensagem enviada pelo piloto indicando a sua posição cerca de 80 milhas ao largo da costa sul de Jersey, demonstrara que tudo ia bem. Uma busca intensiva realizada por aviões, barcos da Marinha e da Guarda Costeira continuou até o dia 25 de setembro, mas nada foi encontrado que pudesse ser identificado como parte do avião perdido.

No dia 5 de junho de 1965, um Flying Boxcar C-1 19 em missão de rotina, com uma tripulação de 10 homens, desapareceu quando voava da Base Aérea de Homestead, na Flórida para a ilha Grand Turk, perto das Bahamas. A última chamada recebida de bordo do C-1 19 dava a posição como sendo cerca de 100 milhas de seu destino, com a chegada calculada

em mais uma hora. Esta foi a sua última mensagem. Depois de uma busca de cinco dias e cinco noites, a Guarda Costeira declarou:

— Resultados negativos. — E acrescentava em tom familiar: —

Não existem conjeturas.

Como no caso do Vôo 19, dos Avengers, e de outros aviões que desapareceram, mensagens fracas e ininteligíveis foram captadas e logo se desvaneceram como se algo estivesse bloqueando as transmissões de rádio, ou que os aviões estivessem se afastando, como foi sugerido na ocasião, cada vez mais, do espaço e do tempo. É interessante notar que outro avião na mesma rota, mas em direção oposta ao desaparecido C-119, comunicou que o tempo estava claro e que a visibilidade era boa.

Dentro do período de 1945 a 1965, quinze aviões comerciais desapareceram naquela área, além de muitos aviões militares e particulares. A ocorrência do fenômeno não tem diminuído de frequência. Certas circunstâncias muito estranhas acompanharam o desaparecimento de Carolyn Cascio, uma aviadora bastante conhecida, que, voando num aviãozinho leve, sumiu com um passageiro no dia 7

de junho de 1964, de Nassau para a ilha Grand Turk, enviou uma mensagem pelo rádio dizendo que não conseguia descobrir o rumo e que estava dando voltas sobre duas ilhas não identificadas, acrescentando:

— Não tem nada lá embaixo... — E mais tarde: — Será que tem alguma maneira de sair disto?

Por mais estranho que pareça, observadores que estavam na ilha Grand Turk naquela ocasião tiveram sua atenção voltada para um pequeno avião que circulou a ilha durante uma meia hora antes de desaparecer. Como explicar o fato de que pessoas em terra viam o avião com clareza, enquanto o piloto não podia ver os edifícios em Grand Turk?

Um avião Chase YC-122 que partira de Palm Beach, na Flórida, levando quatro pessoas com destino a Grand Bahama, sumiu em algum lugar a noroeste de Bimini no dia 11 de janeiro de 1967. Uma perda recente no

percurso comparativamente curto entre Forte Lauderdale e Freeport sucedeu no dia 1.º de junho de 1973, quando Reno Rigoni desapareceu com seu co-piloto, Bob Corner, a bordo de um Cessna-180. Nenhum vestígio foi achado nas vizinhanças do que indicava a direção do voo em uma busca que incluiu até os Everglades, zonas pantanosas da Flórida. Nenhum sinal de socorro foi ouvido.

No momento em que este livro foi para a gráfica, ainda outro desaparecimento estranho ocorreu a 900 milhas a sudoeste dos Açores, num local que marcou a última visão de Thomas Gatch (17 de fevereiro de 1974), um aspirante a aeronauta transatlântico que sumiu a bordo de seu balão. Uma área de 223.000 milhas quadradas foi vasculhada por aviões da Marinha dos Estados Unidos, sem nenhum resultado. Embora a vastidão do oceano e a inconstância dos ventos fossem suficientes para explicar o desaparecimento de um balão nas águas, a área onde isto ocorreu é por si mesma estranha. Apesar das razões especiais e das sugestões dadas em cada um dos casos de desaparecimentos inexplicados, certas frases reaparecem tanto nos relatórios oficiais como nos livros e artigos escritos a respeito das perdas. Estas frases incluem: "CAT" (*clear air turbulence*)—turbulências com ar claro, "cortina de vento", "aberrações atmosféricas", "anomalias magnéticas" e "distúrbios eletromagnéticos", que poderiam vir a explicar a perda de alguns dos aviões; mas de forma alguma elas explicariam o desaparecimento de todos os aviões ou dos muitos aviões naquela mesma área.

Enquanto a Marinha americana e a Guarda Costeira reconhecem as variações da bússola tanto quanto um local de zona de sombra para o rádio numa das seções daquela área, a política oficial é ainda claramente expressa nas palavras do Capitão S. W. Humphrey:

"Não acreditamos que existam aberrações atmosféricas naquela região ou que haja existido alguma coisa no passado. Esquadrilhas de aviões e vôos de patrulha são realizados regularmente nesta mesma área sem incidentes."

De qualquer forma, a incidência de desaparecimentos na seção inferior do Triângulo das Bermudas, especialmente nas Bahamas, na costa leste da Flórida e nas ilhas costeiras da Flórida, foi muito bem descrita pelo falecido

Ivan Sanderson, que investigou esta área tanto quanto numerosas outras áreas onde navios e aviões desapareceram num período de muitos anos:

"O número de desaparecimentos é fora de proporções em comparação com outras perdas registradas em qualquer outro lugar." Uma observação apropriada foi feita por Dale Titler em seu livro *Nas Asas do Mistério*. Diz ele que até agora "um número considerável de aviões" desapareceu sem deixar traços dentro desta pequena área.

"Todos estes aviões eram pilotados por profissionais experientes e calejados... por navegadores treinados. Todos levavam rádio e equipamento de salvamento e todos desapareceram com tempo bom." Ela acrescenta a curiosa observação que "quase todos os aviões desapareceram durante o dia".

Robert Burgess, outro pesquisador e escritor sobre fenômenos dos mares, conclui em seu livro *Afundamentos, Salvamentos e Naufrágios*:

"Existe uma razão para acreditarmos que algo bem maior que a simples chance possa estar envolvido nestes misteriosos acidentes." Ele acrescenta que seja lá como isto for chamado, "uma aberração atmosférica ou qualquer outro nome, se manifesta sem aviso algum e com uma freqüência que chega a ser alarmante". Como já mencionamos antes, existem dúvidas consideráveis quanto aos limites do Triângulo das Bermudas, assim como se ele existe mesmo ou não. Já o ouvimos ser descrito como um triângulo verdadeiro, do qual o vértice norte é Bermuda, uma área em forma de um grande losango na parte ocidental do Atlântico Norte, uma área que segue a plataforma continental do sul dos Estados Unidos, o Golfo do México e as Antilhas, ou uma área elástica de perigo que se estende desde as Bahamas até a Flórida, e através da Flórida até o Golfo do México. Seja lá qual for a sua forma exata, esta região já deu lugar à criação de todo um folclore de desaparecimentos, seja o objeto um avião, um navio, um iate, um barco a vela, submarino, ou pessoas desaparecidas em barcos abandonados. Atribuir-se poderes inexplicáveis ao Triângulo das Bermudas tornou-se prática tão conhecida que qualquer desaparecimento ou acidente misterioso sugere comentários e recordações de muitos dos antigos casos insolúveis. Comentários pela televisão ou o rádio geralmente causam perguntas de ouvintes compreensivelmente preocupados e que pretendem visitar de avião

a área. Tais perguntas nervosas são geralmente respondidas com a segurança de que não existe perigo em tais viagens, já que inúmeras travessias do Triângulo são feitas sem nenhum incidente. Agentes de viagens são muitas vezes hesitantemente interrogados por passageiros com destino a locais além do Triângulo: —

Vocês voam através do Triângulo das Bermudas? — uma pergunta muito fácil de responder negativamente já que as fronteiras do Triângulo são de certa forma fluidas. Em uma ocasião pelo menos, que me lembre, foi dada uma desculpa a um passageiro impaciente que indagava sobre o atraso do avião: — Nós tivemos de voar em volta do Triângulo das Bermudas.

Um fato mais tranquilizador, no entanto, é que as aeronaves de hoje têm muito mais instrumentos de segurança que algumas daquelas que desapareceram no passado. Alguns destes aparelhos ainda não se achavam em uso na época de alguns dos mais estranhos acidentes. Eles incluem transistores, decca, hi-fix, loran (que existiam, entretanto, a bordo do *StarAriel*), e o fato de que mesmo pequenos aviões são hoje em dia equipados com "omni", um sistema direcional pelo rádio que permite aos aviões de acharem o caminho de volta às suas bases mesmo através das nuvens mais espessas.

De qualquer forma, apesar de todos estes aperfeiçoamentos modernos, estranhos incidentes e perdas continuam a ocorrer dentro do Triângulo e nas costas adjacentes. No ano passado, vários aviões se desintegraram misteriosamente sobre o continente a pouca distância do aeroporto de Miami, inclusive o vôo 401 da Eastern Airlines (um Lockheed L-1011), com a morte de cem passageiros e tripulantes no dia 29 de dezembro de 1972. O exame das condições em que se deu a perda do Vôo 401 talvez possa lançar algumas luzes sobre os muitos aviões que desapareceram repentinamente nas águas. O Dr. Manson Valentine observa o seguinte:

"Analisando todos os dados disponíveis, torna-se aparente que nos últimos sete ou oito segundos de vôo o avião desceu a uma tal velocidade que nem a torre de Miami ou os pilotos tiveram tempo de controlar a queda; todos os altímetros estavam funcionando e por este motivo os pilotos poderiam, sob circunstâncias normais, ter tempo suficiente para uma correção de vôo: foi tão rápida a descida (porém não houve alusão a isto em nenhum relatório

como sendo extraordinário) que a torre de controle de Miami só teve uma varredura no radar — 40 segundos ao todo — para perceber o que estava acontecendo; na segunda varredura o avião já descera para 300 metros (ocasião em que foi reconhecido pela primeira vez que ele não se encontrava no teto prescrito de 700 metros) para menos de 100 metros. Provavelmente já havia até caído.

Este índice de queda não pode ser atribuído à perda do piloto- automático, características de estolar, inexperiência do piloto, ou até

mesmo à posição de meia-potência nos manobres de gasolina. Deve ter havido uma razão atmosférica, muito provavelmente uma anomalia magnética de qualquer natureza.

Quando aviões e navios desaparecem misteriosamente, ou quando aviões se desintegram, nesta área, permanece cada vez mais a dúvida. Quantos deles se teriam perdido "normalmente" — isto é, devido a condições extraordinárias de tempo, erro ou fadiga do piloto, defeito nos controles, falhas estruturais ou dos motores, etc, e quantos deles refletiriam a ação da tal força que tantas vezes apoderou-se de aviões nos ares, e de navios na superfície das águas? John Godwin (autor de *Este Mundo Estranho*), ao comentar a aceitação pública de uma tal possibilidade, nota que as autoridades inglesas e americanas nunca proclamaram oficialmente a área do Triângulo como uma "zona de perigo" e acrescenta: — "Particularmente tanto os técnicos da marinha como da aeronáutica confessaram que eles talvez estejam enfrentando um fenômeno de ambiente, mais que uma simples cadeia de contratempos técnicos." Ele observa que o que quer que esteja acontecendo parece ser tão desconhecido para o mundo de hoje como

"o poder do radium o era para os alquimistas do século XV". Acrescenta mais adiante que "apesar de não podermos ter a certeza de que existe uma conexão entre todos estes navios e aviões desaparecidos... todos estes aparelhos estavam navegando nestes mesmos limitados confins geográficos".

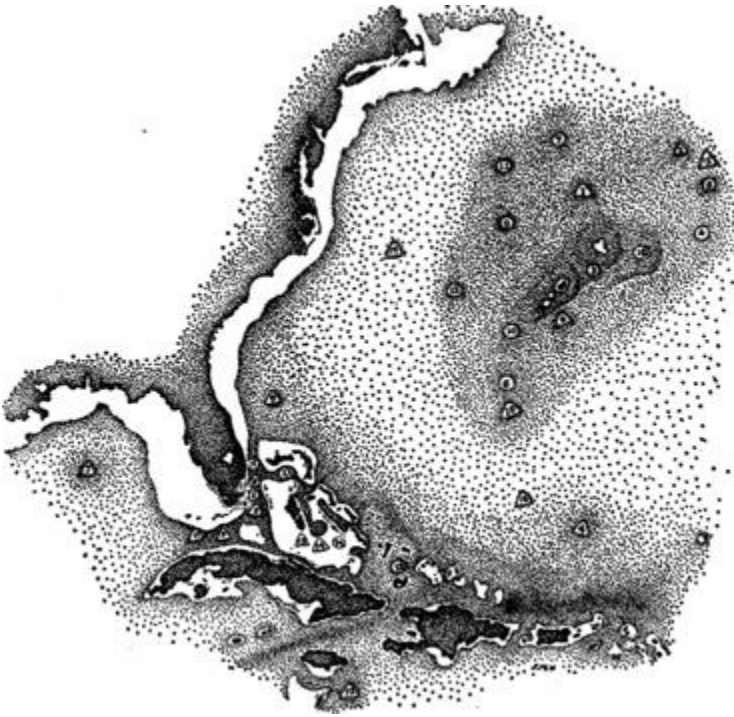
Muito antes dos incidentes com aviões da década de 40 e dos que se seguiram mais tarde, a área de mar que abrange o Triângulo das Bermudas,

e que inclui o Cabo Hatteras, as costas da Carolina, e o Estreito da Flórida, tinha sido freqüentemente descrita como o

"Cemitério de Navios", sendo os naufrágios geralmente causados por mares violentos e tempestades repentinas. O Mar dos Sargaços é também conhecido como "Cemitério de Navios" ou o "Mar dos Navios Perdidos" porém por razão inversa: os navios se perderam lá não por causa de tempestades, mas devido às calmarias. Dentro desta área, em geral, certos desaparecimentos misteriosos de navios grandes que não enviaram um SOS ou os achados subseqüentes de destroços ou corpos boiando, já vinham sendo notados no correr dos anos, mas somente a partir do desaparecimento em massa dos aviões em 1945 e depois das perdas súbitas de barcos grandes e pequenos, que os observadores começaram a considerar o padrão repetitivo dos desaparecimentos. A manchete no jornal *Guardian* de Manchester, publicada na época do desaparecimento do Vôo 19, é típica desta reação; dizia ela: —

"CEMITÉRIO DOS SARGAÇOS AGORA REIVINDICA TANTO
AVIÕES QUANTO NAVIOS."

O sumiço de aviões chamou a atenção do mundo inteiro para o Triângulo das Bermudas. Porém, há mais de 170 anos, e talvez mesmo antes que se relatassem tais ocorrências, navios grandes e pequenos vêm desaparecendo com suas tripulações (e muitas tripulações desapareceram de seus navios) dentro do Triângulo das Bermudas. Alguns destes incidentes ligados a desastres marítimos possuem aspectos que lembram firmemente as perdas misteriosas, enquanto outros apresentam peculiaridades estranhas e surpreendentes.



Mapa dos mais importantes desaparecimentos de aviões e navios no Triângulo das Bermudas, com indicação aproximada do local do desaparecimento. Aviões perdidos estão assinalados por número dentro de círculos, e os navios por números dentro de triângulos.

Desaparecimentos mais **importantes de aeronaves dentro** da área do Triângulo das **Bermudas**:

(no mapa, números dentro de círculos)

1 — 5 de dezembro de 1945: cinco bombardeiros TBM

Avengers da Marinha dos Estados Unidos, num vôo de treinamento de Forte Lauderdale, na Flórida; número de tripulantes — Quatorze; duas horas de vôo normal; perdidos aproximadamente a 360 quilômetros a nordeste da base.

2 — 5 de dezembro de 1945: um bombardeiro Martin PBM; enviado com uma tripulação de treze homens para procurar os TBM

desaparecidos; vinte minutos após a decolagem perdeu-se o contato pelo rádio e o avião desapareceu igualmente.

3 — 1947: uma Super-Fortaleza (C-54 do Exército dos Estados Unidos): desapareceu a 160 quilômetros das Bermudas. 4 — 29 de janeiro de 1948: *Star Tiger*, quadrimotor Tudor IV; perdeu o contato pelo rádio depois da última mensagem enviada a 550

quilômetros a nordeste das Bermudas; o avião perdeu-se com trinta e um passageiros e tripulantes.

5 — 28 de dezembro de 1948: um DC-3, alugado a particulares. Voando de San Juan de Porto Rico para Miami; trinta e dois passageiros mais a tripulação.

6 — 17 de janeiro de 1949: *Star Ariel*, irmão gêmeo do *Star Tiger*; voando de Londres para Santiago do Chile, via Bermuda e Jamaica; perdeu a comunicação pelo rádio a 550 quilômetros a sudoeste das Bermudas em direção de Kingston.

7 — março de 1950: um Globemaster (americano); desapareceu na margem norte do Triângulo quando em rota para a Irlanda. 8 — 2 de fevereiro de 1952: um transporte York (inglês); desaparecido ao norte do Triângulo em direção à Jamaica; trinta e três pessoas a bordo.

9 — 30 de outubro de 1954: um Super-Constellation (da Marinha Americana); sumiu ao norte do Triângulo com quarenta e dois a bordo.

10 — 9 de novembro de 1956: um hidroavião Martin de patrulha da Marinha americana, P5M; desapareceu com sua tripulação de dez pessoas perto das Bermudas.

11 — 8 de janeiro de 1962: um avião-tanque KB-50 da Força Aérea Americana; decolou de Langley Field, na Virgínia, com destino aos Açores.

12 — 28 de agosto de 1963: dois novos Stratotankers quadrimotores KC-135 da Força Aérea Americana; partiram

da Base Aérea de Homestead, na Flórida, em missão rotineira de reabastecimento no Atlântico; desapareceram a 480 quilômetros a sudoeste das Bermudas.

13 — 5 de junho de 1965: um C-119 Flying Boxcar; dez pessoas a bordo; perdido a sudeste das Bahamas.

14 — 5 de abril de 1956: um B-25 transformado em avião de carga civil; perdido a sudeste da Língua do Oceano; três tripulantes. 15 — 11 de janeiro de 1967: um Chase YC-122, transformado em avião-cargueiro; quatro a bordo; perdido no Gulf Stream entre Palm Beach e a Grand Bahama.

16 — 22 de setembro de 1963: um C-132 Cargomaster; desaparecido a caminho dos Açores.

Desaparecimentos mais importantes de navios, perdidos ou encontrados à deriva dentro da área do Triângulo:

(no mapa, números dentro de triângulos)

1 — 1840: *Rosalie*, um grande veleiro francês, encontrado na rota de Havana para a Europa, dentro da área do Triângulo, com as velas içadas, a carga intata, todos os tripulantes desaparecidos. 2 — janeiro de 1880: uma fragata inglesa, *Atalanta*; deixou Bermuda com destino à Inglaterra com 290 pessoas a bordo; desapareceu presumivelmente ainda perto das Bermudas.

3 — outubro de 1902: uma barca alemã, *Freya*; encontrada logo após sua partida do porto de Manzanillo, em Cuba, muito adernada, mastros quebrados, a âncora pendurada na proa; um calendário na cabina do comandante marcava o dia 4, dia seguinte ao embarque. 4 — 4 de março de 1918: um navio de suprimentos da Marinha Americana, o U.S.S. *Cyclops*, 500 pés de comprimento, 19.000

toneladas de capacidade; zarpou no dia 4 de março de Barbados com destino a Norfolk com 309 pessoas a bordo; não houve mau tempo; não enviou nenhuma mensagem pelo rádio; nenhum destroço jamais foi encontrado.

5 — 1925: S.S. *Cotopaxi*; desapareceu na rota de Charleston para Havana.

6 — abril de 1932: uma escuna (dois mastros), *John and Mary*; registrada no porto de Nova Iorque; encontrada à deriva e abandonada a 50 milhas ao sul das Bermudas; velas ferradas, casco recém-pintado. 7 — fevereiro de 1940: iate *Gloria Colite*, de St. Vincent, índias Ocidentais inglesas; achado abandonado; tudo em ordem a bordo; 200

milhas ao sul de Mobile, Alabama.

8 — 22 de outubro de 1944: um cargueiro cubano, *Rubicon*; encontrado pela Guarda Costeira no Gulf Stream, ao largo das costas da Flórida; sem ninguém a bordo, a não ser um cachorro.

9 — junho de 1950: S.S. *Sandra*, cargueiro de 350 pés de comprimento; zarpou de Savannah, na Geórgia, com destino a Puerto Cabello, na Venezuela, com uma carga de 300 toneladas de inseticida; passou por St. Augustine, na Flórida, e depois desapareceu sem deixar traços.

10 — setembro de 1955: iate Connemara IV; misteriosamente abandonado a 400 milhas a sudoeste das Bermudas.

11 — 2 de fevereiro de 1963: *Marine Sulphur Queen*, cargueiro de 425 pés; desapareceu sem comunicações pelo rádio, sem pistas ou destroços; com destino a Norfolk, na Virgínia, tendo saído de Beaumont, no Texas, com tripulação completa; foi visto pela última vez perto de Dry Tortugas.

12 — 1.º de julho de 1963: *Sno' Boy*, barco pesqueiro de 63 pés; 40 pessoas a bordo; partiu de Kingston, Jamaica, para Northeast Cay, 80 milhas ao sul; desapareceu com todo os tripulantes. 13 — 1924: *Raiuke Maru*, cargueiro japonês; pediu socorro pelo rádio entre Cuba e Bahamas e depois desapareceu.

14 — 1931: *Stavenger*, cargueiro com tripulação de 43 pessoas; última mensagem enviada perto da ilha Cat, nas Bahamas.

15 — março de 1938: *Anglo-Australian*, cargueiro com tripulação de 39 pessoas; última mensagem enviada a oeste dos Açores: "Tudo bem."

16 — dezembro de 1967: *Revonoc*, iate de regatas de 46 pés, desapareceu quase ao avistar a terra.

17 — 24 de dezembro de 1967: *Witchcraft*, lancha de alto mar; passageiro e comandante desapareceram, mas a embarcação foi encontrada ao lado de uma das bóias do porto a menos de uma milha de Miami.

18 — abril de 1970: *Milton Iatrides*, cargueiro; zarpou de Nova Orleans com destino à cidade do Cabo, na África do Sul.

19 — março de 1973: *Anita*, cargueiro de 20.000 toneladas com uma tripulação de 32 pessoas, saiu de Newport News para a Alemanha.

3 - O Mar dos Navios Perdidos.

Os desaparecimentos de navios na área do Triângulo ocorreram principalmente nos limites da região ocidental do Atlântico Norte, conhecida como Mar dos Sargaços, assim chamada por apresentar um manto imóvel de alga marinha chamada *Sargassum*. Se alguma coisa fosse ainda necessária para intensificar o mistério do Triângulo, tal coisa seria sem dúvida fornecida pelo Mar dos Sargaços, pois ele próprio já constitui um verdadeiro enigma, desde o tempo em que os portugueses e os espanhóis o descobriram há 500 anos. E, se além disso, incluirmos as incursões e travessias de suas águas por navegadores fenícios e cartagineses, notaremos que este mistério já

vem ocorrendo há milhares de anos.

O Mar dos Sargaços é uma região muito extensa a oeste do Atlântico Norte, caracterizada pela presença de uma espécie de alga marinha flutuante chamada *Sargassum*, que, preguiçosamente, vive à

deriva em separado ou em grandes concentrações, e que delimita assim um mar dentro de um oceano. Quando Colombo em sua primeira viagem observou tamanha quantidade de algas, calculou erradamente que a terra já estava próxima e ficou muito encorajado com este fato, mas seu otimismo não foi compartilhado pela tripulação.

O mar de algas é limitado ao norte pelo Gulf Stream, ou Corrente do Golfo, que se estende primeiro em direção a nordeste e depois a

leste, a oeste e ao sul pela volta do Gulf Stream e pela corrente Equatorial do Norte. Apesar de ser um tanto amorfo, ele se estende dos 37° aos 27° de Latitude Norte e de 75° a 40° de Longitude Oeste. Sob as águas profundas do Mar dos Sargãos, estão as planícies abissais de Hatteras e Nares, o escarpado aclave das Bermudas, numerosas montanhas submarinas (montanhas que se erguem debaixo d'água e se projetam em direção à superfície, terminando planas no topo, como se em alguma época já houvessem sido ilhas), tendo como parte de suas fronteiras, a leste, um pedaço da Grande Cadeia do Atlântico Norte, uma enorme cordilheira submarina que se estende de norte a sul no meio do Oceano Atlântico e cujos picos mais altos rasgam a superfície das águas para formar o Arquipélago dos Açores. Em outras palavras, um mar estagnado, desprovido de correntes a não ser em seus limites, que se estendem a 200 milhas ao norte das Grandes Antilhas até a Flórida e às costas do Atlântico, ocupando uma área média de 200

milhas de terra até as vizinhanças do Cabo Hatteras; de lá segue em direção à Península Ibérica e à África, chegando até a Cordilheira Norte do Atlântico, de onde volta novamente às Américas. O Mar dos Sargãos se caracteriza não somente por suas algas onipresentes mas também por suas calmarias mortais, fato que talvez tenha iniciado as pitorescas, porém amedrontadoras lendas do "Mar dos Navios Perdidos", do "Cemitério dos Navios Perdidos" e do "Mar do Terror". Essas lendas de marinheiros contam a história de um gigantesco cemitério nas águas do Oceano Atlântico cheio de navios de todas as épocas de navegação, presos e imobilizados em campos de algas, apodrecendo lentamente, mas ainda manobrados por esqueletos, ou melhor por tripulações de esqueletos, formadas por todos os infortunados que não puderam escapar e que assim compartilhavam da má sorte de seus navios. Nesta região de morte encontravam-se pequenos cargueiros errantes, iates, baleeiras, clípers, paquetes, bergantins, navios de piratas, e, para tornar as histórias ainda mais atraentes, galeões espanhóis carregados de tesouros. Na entusiástica repetição destas lendas, os contadores incluem outros barcos que teriam há muito apodrecido e sumido, tais como os navios em forma de dragão dos

Vikings, ainda com os esqueletos de seus marinheiros agarrados aos remos; galeras árabes de velas, trirremes romanas com suas bancadas imensas de remos, navios mercantes fenícios com suas âncoras de prata e até mesmo os grandes navios da perdida Atlântida, com as proas recobertas de placas de ouro — todos condenados a apodrecerem durante o correr dos séculos naquele mar imóvel. As primeiras lendas sobre o Mar dos Sargaços talvez remontem à época dos fenícios e cartagineses, que provavelmente o atravessaram há milhares de anos quando fizeram seus primeiros desembarques nas Américas, conforme muitas inscrições fenícias em pedra encontradas no Brasil e algumas nos Estados Unidos, em depósitos secretos de moedas fenícias descobertos nos Açores, moedas cartaginesas achadas mais tarde na Venezuela e na costa sudeste dos Estados Unidos, assim como antigas representações pictóricas do que parecem ser de visitantes semitas ao México. O relatório do Almirante cartaginês Himilco, do ano 500 A.C., chama a atenção para uma coincidência, até certo ponto espantosa, com os campos de algas marinhas e a falta de ventos do Mar dos Sargaços:

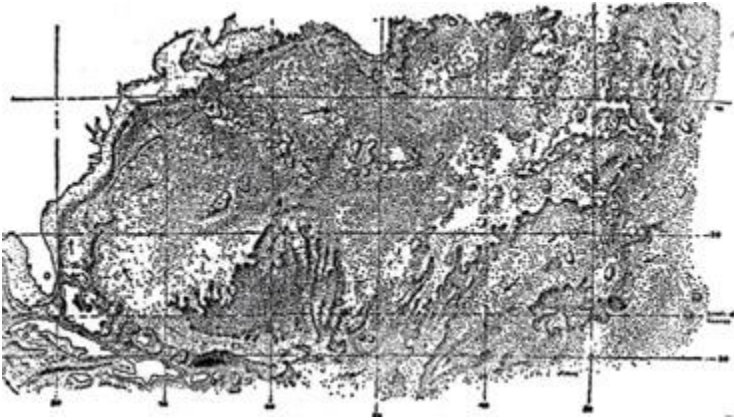
...Nenhuma brisa movimenta o barco, tão morto está o vento indolente neste mar preguiçoso... existe tanta alga entre as ondas, que elas seguram o barco como se fossem moitas... o mar não é muito profundo, a superfície da terra está apenas coberta por um pouco de água... os monstros do mar se movem continuamente de um lado para outro e outros monstros ameaçadores nadam por entre navios fantasmas, navios vagarosos e apáticos...

O Almirante Himilco, com o passar dos anos, pôde ser perdoado por um certo exagero na sua narrativa. Além disso, é sabido que os navegantes fenícios e cartagineses se esforçavam por desencorajar outros navegadores de seu tempo a atravessarem os Pilares de Hércules (Gibraltar), na entrada do Mar Mediterrâneo, e se lançarem no oceano Atlântico, o que também concorreu para aumentar o mistério em torno do Mar dos Sargaços. Eles agiam assim a fim de preservar para si próprios o rentável comércio que mantinham com povos das costas do Atlântico na Europa e na África e — quem sabe? — talvez até mais longe. Os cartagineses chegaram inclusive a instituir a pena de morte para os capitães que traíssem o segredo de suas rotas no Atlântico, fato suficiente para explicar porque afundavam todos os navios estranhos próximos a Gibraltar, ou, quando não conseguiam fazê-lo,

pelo menos expulsavam os "intrusos" o mais rápido possível. Outros escritores antigos enfeitaram estes relatórios primitivos e explicaram os baixios e as partes rasas do Atlântico como fruto do afundamento do continente perdido da Atlântida, assim como das algas marinhas que se entrelaçavam nos remos e paravam as galeras. Como a maior parte das lendas, o "Mar dos Navios Perdidos" poderia ter alguma base de realidade, apesar de muito entremeada de sonhos e fantasia. O australiano Alan Villiers, marinheiro experimentado, quando atravessava o Mar dos Sargãos num barco a vela, realmente observou um navio abandonado entre as algas, e relata (em *O Oceano Selvagem*, 1957) que, se um barco ficar longamente acalmado até terminarem seus víveres, acabaria... "eventualmente coberto de limo e caracas até que se tornasse incapaz de velejar..." E que os gusanos tropicais furariam seu casco até que... "uma massa podre e mal cheirosa, tripulada apenas por esqueletos... o afundasse pouco a pouco abaixo da superfície morna daquele mar tão calmo."

Entre os muitos destroços que foram avistados no Mar dos Sargãos nos tempos modernos figuram alguns que, embora não estivessem emaranhados pelas algas, ficaram à mercê da calmaria e foram abandonados por falta de ventos.

Até mesmo o nome de Latitudes de Cavalos, de uma faixa que atravessa o Mar dos Sargãos, é uma indicação desta calma estagnante, pois quando os galeões espanhóis enfrentavam a calmaria e a água potável começava a escassear, eles eram relutantemente forçados a matar e a atirar na água os seus cavalos de guerra, numa tentativa de poupar água. Mas os modernos navios a motor já não são ameaçados pelas calmarias — e isso torna os numerosos desaparecimentos recentes de navios ainda mais misteriosos. É lógico que *todos* os desaparecimentos de navios são sempre misteriosos, considerando-se que relativamente poucos capitães se decidem a abandonar seus barcos. Quando o destino de um barco é estabelecido ou até mesmo pressuposto, o mistério cessa, mas não tem sido esse o caso dos muitos navios que desapareceram no Mar dos Sargãos.



Área ocupada pelo Mar dos Sargãos, na parte ocidental do Atlântico Norte. As setas indicam a direção do GulfStream, ou Corrente do Golfo, e a corrente Equatorial do Norte, que formam as fronteiras aproximadas deste viveiro de algas marinhas e mar de aparência estagnada dentro de um oceano, caracterizado por suas calmarias mortais. A profundidade neste mapa é mostrada pelas áreas progressivamente mais escuras, exceto pelas pequenas ilhas, tais como as Bermudas e os Açores, assinaladas em preto. As áreas em relevo, especialmente entre os 30° e os 40° de Latitude Norte, mostram as misteriosas montanhas submarinas, montanhas com o cume achatado, sugerindo que elas talvez já tenham sido ilhas. As áreas mais rasas em torno dos Açores e das Bahamas são igualmente um indício destas ilhas terem sido de tamanho bastante maior antes do degelo da última era glacial ter levantado o nível das águas dos oceanos.

Nos relatórios dos primeiros desaparecimentos do Mar dos Sargãos e seus limites com a área da Corrente do Golfo, muitas perdas eram atribuídas ao mau tempo ou aos piratas, pois os arquivos espanhóis eram surpreendentemente bem cuidados, sem dúvida alguma devido ao valor das cargas pelos galeões das antigas flotilhas de tesouros da Espanha. Estes barcos, vindos do México, do Panamá e da região onde hoje se encontra a Colômbia, tinham um ponto de encontro em Havana e velejavam em direção aos baixios e ao estreito da Flórida, onde muitos deles deparavam com furacões e largavam seus tesouros no fundo do mar para a felicidade de gerações subseqüentes de mergulhadores. Outros eram afundados sem deixar vestígios pelos bucaneiros contratados ou por piratas.

No entanto, muito tempo depois que a pirataria nos mares deixou de ser uma forma lucrativa de vida, os navios continuaram a desaparecer nesta área, até mesmo quando o tempo estava bom e, como iria suceder cada vez mais freqüentemente, sem deixar nenhum destroço ou corpos ao longo das praias e ilhas do Atlântico Ocidental. Muitos destes desaparecimentos catalogados dizem respeito a navios dos Estados Unidos e de outras Marinhas de Guerra, começando com o U.S.S. *Insurgent*, em agosto de 1800, com 340 homens a bordo, até

o desastre de causas desconhecidas que atingiu o submarino *Scorpion* e sua tripulação de 99 homens em maio de 1968. O *Scorpion*, entretanto não desapareceu propriamente pois foi finalmente localizado a uma profundidade de duas milhas, a cerca de 460 milhas a sudeste dos Açores.

Outros desaparecimentos inexplicados de embarcações na área do Triângulo incluíram os seguintes:

— U.S.S. *Pickering*, *desaparecido em 20 de agosto de 1800, com uma tripulação de 90 pessoas, com destino a Guadalupe nas Índias Ocidentais, partindo de New Castle, em Delaware.*

— U.S.S. *Wasp*, *9 de outubro de 1814, navegando no Mar das Caraíbas com uma tripulação de 140.*

— U.S.S. *Wild Cat*, *28 de outubro de 1924, rumando de Cuba para a ilha Thompson com uma tripulação de 14.*

— H.M.S. *Atalanta*, *em janeiro de 1880, partindo das Bermudas com destino à Inglaterra, com uma tripulação completa de 290*

homens a maior parte cadetes da Escola Naval em viagem de instrução. O desaparecimento do Atalanta motivou uma longa busca por mar efetuada pela Marinha Real Britânica. Seis navios da Esquadra do Canal foram designados para avançarem linha, separados uns dos outros por várias milhas, na área onde o Atalanta provavelmente perdeu-se. Esta vasta operação de salvamento seria repetida muitas vezes no futuro, quando aviões voariam em operações maciças de busca sobre as áreas do desastre — quase se tocando com as pontas das asas. As buscas ao Atalanta

continuaram até o princípio de maio sem sucesso. — U.S.S. Cyclops, em 4 de março de 1918, com destino a Barbados, tendo zarpado de Norfolk, na Virgínia, com 309

pessoas a bordo. Entre as perdas sofridas pela Marinha Americana, a do Cyclops é mais conhecida e também a mais estranha se levarmos em conta as comunicações terra-mar e de navio-a-navio na época da Primeira Guerra Mundial, sobretudo em função das coincidências então verificadas. Como a Primeira Guerra Mundial estava no auge, pensou-se preliminarmente que o Cyclops (um cargueiro de carvão e barco-gêmeo do U.S.S. Langley, que mais tarde foi convertido em porta-aviões) tivesse batido em alguma mina, encontrado um submarino alemão, sofrido um ataque na superfície, ou ainda que tivesse sido vítima de um motim a bordo semelhante ao de "Os Amotinados do Bounty", devido às ações despóticas de seu capitão. Admitiu-se também a hipótese que o Cyclops fora simplesmente entregue ao inimigo por seu capitão, alemão de nascimento, que trocara o sobrenome alemão Wichmann, pelo bem menos teutônico Worley. Na verdade, muitas evidências indicavam algumas ou todas estas possibilidades, especialmente porque o Cyclops ao deixar o porto de Barbados, virará brutalmente para o sul, em vez de seguir em direção ao norte, como era esperado, também brutalmente, desaparecem. Entretanto, exames eventuais dos arquivos da Marinha Alemã indicavam que não havia nenhum submarino ou minas alemães naquela área na ocasião. Mas, um navio inglês, por incrível coincidência também chamado Cyclops, havia sido afundado por submarinos alemães no Atlântico Norte. O U.S.S. Cyclops, na época em que desapareceu, estava transportando uma carga de minério de manganês, e algum tempo depois da guerra, agentes alemães na América do Sul levaram as honras (fenômeno que não era desconhecido pelo Serviço Secreto desde que uma operação fosse bem sucedida) de terem colocado bombas-relógio na carga. De qualquer forma o caso do Cyclops possui todos os ingredientes para um cenário de mistério e aventura: — o fato de um navio da Marinha dos Estados Unidos ter um capitão alemão que parecia estar mentalmente perturbado, já que habitualmente costumava passear pelo convés de ceroulas e chapéu-coco; o fato de estar incluído entre os passageiros o antigo cônsul do Brasil nos Estados Unidos, três oficiais de marinha presos sob a acusação de homicídio, e dois desertores, são indícios, no mínimo, estranhos.

Uma teoria sobre o desaparecimento do *Cyclops* (que talvez tenha servido de idéia para um filme feito em 1973, *O Destino do Poseidon*) foi enunciada pelo Vice-Almirante americano M. S. Tisdall, que divulgou sua opinião com base na tendência que o navio tinha em adernar e rolar, num artigo intitulado "Será que o *Cyclops* bancou uma tartaruga?". No filme, um navio de passageiros emborca de convés para baixo, ao ser colhido por uma onda causada por um maremoto, mas não afunda. Até onde se possa especular, o *Cyclops* não foi atingido por nenhum furacão, mas, é claro, mas pode ter sido apanhado por alguma onda violenta, virado de borco e ido direto para o fundo, arrastando consigo num redemoinho o equipamento e membros da tripulação que conseguissem escapar.

Mas a única coisa certa conhecida sobre o *Cyclops* é que ele sumiu — assim como tantos outros navios, grandes e pequenos no Triângulo das Bermudas. Diz o relatório oficial da Marinha sobre o U.S.S. *Cyclops*:

"Desde a partida (de Barbados, dia 4 de março de 1918) não houve mais nenhum sinal do barco. O desaparecimento deste navio foi um dos mais estranhos mistérios dos anais da Marinha. Todas as tentativas para localizá-lo se mostraram infrutíferas... Muitas teorias foram fornecidas, mas nenhuma explica satisfatoriamente o seu desaparecimento..."

Por mais fascinante que tenha sido o seu desaparecimento, o misterioso caso do *Cyclops* teve uma repercussão muito grande nos acontecimentos futuros. Foi o fator diretamente responsável pelo estabelecimento de uma armazenagem estratégica de materiais de segurança, criado alguns meses depois do acidente. Durante os debates posteriores no Congresso, o *Cyclops*, que desaparecera levando uma carga de manganês necessário para a fabricação de aço usado em armas e munições, serviu como o principal exemplo da necessidade de estoques para a segurança nacional, já que era claro que os Estados Unidos não podiam ficar na dependência das rotas marítimas para o transporte de materiais estratégicos durante conflitos internacionais. Entre os desaparecimentos mais recentes de navios de guerra nas vizinhanças do Triângulo das Bermudas, cita-se o do navio brasileiro 550 *Paulo*, particularmente curioso. O *São Paulo*, destinado ao ferro velho e levando a bordo uma tripulação de apenas oito pessoas, estava sendo rebocado por dois rebocadores oceânicos a sudoeste dos Açores.

Desapareceu repentinamente durante a noite de 3 para 4 de outubro de 1951. Devido ao mar muito forte, um dos rebocadores soltou os cabos durante a noite de 3 de outubro. No entanto, com a madrugada do dia 4 de outubro e com uma calma súbita no mar, foi percebido que os cabos do segundo rebocador tinham sido quebrados ou arrancados e o *São Paulo* sumira. A busca que se seguiu, por ar e por mar, em busca do cruzador caracterizou-se por um resultado fora do comum: luzes inexplicáveis tinham sido vistas durante a noite e no início da madrugada e no dia seguinte aviões informaram terem avistado formas ou massas escuras ao nível do mar e que logo desapareceram. Nenhum sinal do *São Paulo* e de sua tripulação de manutenção foi jamais encontrado. Muitos daqueles que se interessam em acompanhar os acontecimentos no Triângulo das Bermudas contentam-se em apresentar os fatos simplesmente como um mistério insolúvel, embora a maioria dos pesquisadores mais pertinazes considere que os desaparecimentos inexplicados de aviões, navios e pessoas se devem a agentes secretos terrestres ou extra-terrenos. Esta tendência manifesta, provavelmente, o desejo de uma explicação lógica, por grande parte dos observadores. Uma teoria, que foi sugerida tanto por Ivan Sanderson como pelo Dr. Manson Valentine, pressupõe as ações de agentes secretos instalados abaixo da superfície das águas, enquanto outra, mais popular, e da qual John Spencer, ele próprio um membro da Força Aérea Americana há mais de dez anos, é um dos líderes, deduz que seres extra-terrenos visitam periodicamente a Terra e seqüestram para o espaço homens e equipamentos no intuito de se certificar de nossos avanços tecnológicos. Eles fazem isto não para ver se nós já avançamos o bastante, mas para se certificar de que não correm o perigo de irmos longe demais. Apesar destas teorias serem examinadas nas páginas que se seguem, em vista da sugestão de criação de um laboratório de pesquisas do espaço sideral (ou de um espaço interno), é

interessante aplicá-la ao desaparecimento de embarcações marítimas e, subseqüentemente, de aeronaves. O espaçamento entre as datas dos desaparecimentos, assim como a escolha das embarcações que vão desde navios da Marinha de Guerra a aviões militares, cargueiros e lanchas de recreio, alguns levando somente passageiros e outros cargas muito especiais, e ainda vários incidentes curiosos ligados às últimas perdas, são

suficientes para levantar suspeitas, e se considerar-mos a estrutura desta teoria, para dar margem a idéias bastante inquietantes.

Entre os navios de comércio, um dos primeiros mistérios investigados nesta área foi o do *Rosalie*, navio francês que se destinava a Havana, em 1840. O *Rosalie*, não desapareceu. No entanto, a tripulação e os passageiros sumiram. O barco foi abandonado com as velas içadas e a carga intacta, ficando apenas um canário a bordo. Quem quer que tenha causado o desaparecimento das pessoas vivas a bordo parecia estar mais interessado em gente do que no navio ou em sua carga. E se uma moléstia repentina ou alguma epidemia houvesse provocado a morte dos passageiros e da tripulação, haveria algo que indicasse tal situação. (Para exemplificar o abandono de um navio em alto mar provocado por uma doença repentina, pode-se citar um episódio que ocorreu durante a época da escravidão no Mar dos Sargãos, quando uma escuna avistou um navio velejando à deriva. Abordado pela escuna, o capitão do navio escravo pediu socorro. Ao que parece todos os escravos e os membros da tripulação tinham sido atingidos por uma doença virulenta que lhes causara a cegueira. O

pedido de socorro foi recusado pelo provável salvador, que tratou de se afastar da região o mais rápido que pôde, deixando o navio, sua tripulação e escravos entregues à própria sorte.)

No dia 26 de fevereiro de 1855, o *James B. Chester*, um barco de três mastros, foi encontrado pelo *Marathon*, no Mar dos Sargãos, velejando sem rumo e sem tripulação, mas com as velas todas içadas. Investigações feitas na cabina do navio mostraram mesas e cadeiras de pernas para o ar e vários objetos pessoais espalhados por todos os lados. A carga do navio estava intata e os botes salva-vidas em seus devidos lugares. Não havia evidência de derramamento de sangue ou de um ataque. A tripulação simplesmente se evaporou, por ter sido levada para um outro navio ou por ter-se atirado ao mar. Foi notado, no entanto, pelos homens do *Marathon*, que os documentos e a bússola do *James B. Chester* estavam faltando. —

" Um incidente quase inacreditável aconteceu em 1881 com a escuna americana *Ellen Austin*. Quando navegava a oeste dos Açores, passou por uma outra escuna abandonada que estava em boas condições de navegação e com a mastreação perfeita. O capitão do *Ellen Austin* tomou posse deste

achado inesperado e embarcou nela uma tripulação substituta. Antes que os novos tripulantes pudessem manobrá-la, uma borrasca repentina causou o afastamento das duas embarcações e passaram-se dois dias antes que o barco abandonado fosse visto novamente. Abordado uma vez mais, descobriu-se que a tripulação substituta havia desaparecido, sem nenhuma indicação do que houvesse acontecido ou para onde tivesse ido. Mas o capitão do *Ellen Austin* era persistente e depois de considerável reticência por parte de sua tripulação em se apresentar como voluntária, ele finalmente persuadiu uma outra tripulação substituta para manobrar o barco misterioso e aparentemente perigoso. Pouco tempo depois, houve uma outra tempestade; tornaram a perder contato um com o outro e, nem a escuna nem a segunda tripulação jamais foram vistas novamente. Aqui se sugere uma comparação entre o navio abandonado e uma armadilha. Inexplicável também é o fato de navios totalmente desertos aparecerem na área do Triângulo em inúmeras outras ocasiões. A barca alemã *Freya*, velejando do porto de Manzanillo, em Cuba, para o Chile, em outubro de 1902, foi achada abandonada e bastante adernada, com as páginas do calendário de bordo arrancadas até o dia 4 de outubro.

Nesta época um violento terremoto sacudiu o México, e supôsse que uma vaga gigantesca, provocada pelo choque sísmico, teria varrido toda a tripulação do *Freya*, ou talvez o emborcado parcialmente. Mais tarde, quando o mar se acalmou, ele teria se endireitado sozinho. Lendas de navios abandonados e encontrados sobre o Mar dos Sargãos ou em partes vizinhas do Oceano Atlântico quase sempre mencionam o *Mary Celeste*, talvez o mais famoso de todos os navios abandonados. O incidente não aconteceu no Mar dos Sargãos, apesar de que o *Mary Celeste* tenha navegado por ele em sua rota para o norte dos Açores, onde foi encontrado por um brigue inglês, o *Dei Grada*, em novembro de 1872, cujo capitão, ao notar o curso errante do *Mary Celeste*, abordou-o, e não obtendo resposta, subiu a bordo e subsequenteiramente reclamou o *Mary Celeste* como sua presa. Os que nela embarcaram viram que suas velas estavam envergadas e a carga de barris de álcool perfeitamente acondicionada nos porões. Havia uma quantidade suficiente de comida e de água, mas sua tripulação de dez pessoas havia desaparecido, inclusive o capitão, sua mulher e sua filhinha. Dinheiro, cachimbo, objetos de uso pessoal, e até mesmo o diário de bordo do navio tinham sido deixados a bordo, apesar, do sextante estar faltando. A

cabina principal tinha sido reforçada com tábuas, como se alguém tivesse tentado criar uma defesa para repelir atacantes.

Este mistério dos mares tem sido contado e romanceado, servido de assunto para comissões de inquéritos e investigações, mas nunca foi resolvido. O desaparecimento dos tripulantes tem sido explicado das maneiras as mais variadas: ataques de piratas, motim e fuga após terem matado o capitão, medo que a carga explodisse, uma epidemia súbita, ou o seqüestro por supostos amigos. O Lloyd's de Londres, que pagou o seguro, optou pela teoria de que um repentino princípio de fogo na carga de álcool tenha assustado a tripulação levando-a a abandonar o navio, devido às propriedades de combustão imediata do álcool, que se inflama de repente com uma chama azulada, e logo depois se extingue sozinha. No momento em que o fogo se apagou, a tripulação talvez já se houvesse afastado o suficiente para que não conseguisse mais voltar a bordo. Outra possível teoria sobre o comportamento irracional de parte dos tripulantes pode ser explicada pela presença de cravagem no centeio do pão em estoque no navio. Pão contaminado com a cravagem, que causa o ergotismo, já afetara outras tripulações no passado, causando loucura violenta e a morte, precedida por um comportamento irracional. Uma insanidade coletiva provocada por estas condições talvez induzisse a tripulação a abandonar o navio em pânico e talvez explique outras tripulações desaparecidas de "navios fantasmas" em vários mares do mundo inteiro.

Harold Wilkins, em seu *Estranhos Mistérios do Tempo e do Espaço*, apresenta uma teoria sobre a possibilidade de o *Mary Celeste* ter sido abordado e tomado por pessoas já conhecidas de sua tripulação, com a argumentação de que a antiga tripulação desaparecera e que o navio vazio fora "redescoberto" no mar e reclamado como prêmio. Ao desenvolver esta teoria, Wilkins aponta muitas inconsistências na história do capitão e da tripulação do *Dei Gratia*, e o fato de que o *Dei Gratia* estivera ancorado ao lado do *Mary Celeste* por mais de uma semana no porto de Nova Iorque, e zarpara logo depois da partida do infeliz barco.

Depois dos procedimentos de praxe, o *Mary Celeste* foi rearmado e tornou a navegar, mas logo adquiriu a reputação de ser um barco azarado, causando o infortúnio, a má sorte e a morte para aquele que o navegava, até que seu

último dono, o Capitão Gilman Parker, depois de distribuir rações ultra generosas de rum a todos os marinheiros e principalmente a si próprio, deliberadamente — dizem —

conduziu o *Mary Celeste* para um recife rochoso perto do Haiti, onde encerrou sua carreira infeliz.

Outros navios desertos ainda com menos indicações do que ocorrera a seus ocupantes incluem o *Carol Deering*, que encalhou em fevereiro de 1921 numa praia da Carolina do Norte, sem deixar vestígios do que foi feito da tripulação, a não ser que abandonara o navio no momento em que uma refeição estava sendo servida; o *John and Mary*, encontrado abandonado em abril de 1932, a cinquenta milhas ao sul das Bermudas; o *Gloria Colite*, uma escuna de 125 pés achada sem ninguém a bordo no dia 3 de fevereiro de 1940; e o *Rubicon*, um navio cubano encontrado abandonado (a não ser pela presença de um cachorro faminto) nas costas de Key Largo, na Flórida, no dia 22 de outubro de 1944. A última anotação no diário de bordo era de 26 de setembro de 1944 e dizia que o navio estava no porto de Havana. As balsas salva-vidas que faltavam sugeriam que a tripulação houvesse deixado o barco apressadamente. Ivan Sanderson observou que nos casos em que os tripulantes abandonam o navio é muito estranho que não tenham levado consigo a mascote do barco ou os seus próprios animais de estimação. Calcula-se que a tripulação tenha sido retirada à

força, talvez por entidades que desejassem somente espécimes capazes de comunicação oral. Sanderson comenta mais adiante que é digno de nota o fato de gatos, cachorros e canários terem permanecido em navios cujas as tripulações sumiram enquanto... "papagaios parecem ter desaparecido juntos com os seres humanos..." Isso nos faz imaginar que a fala coerente (ou incoerente) seja uma forma fácil de se reconhecer os espécimes dominantes no planeta Terra.

Tripulantes e passageiros têm sumido freqüentemente de pequenas embarcações, encontradas mais tarde abandonadas e à deriva, tais como o iate *Connemara IV*, achado a 400 milhas a sudoeste das Bermudas, em setembro de 1955 e sem ninguém a bordo; o *Maple Bank*, de 60 pés, encontrado à deriva ao norte das Bermudas em 30 de junho de 1969, sem nenhum traço de sobreviventes; *The Vagahond*, um iate de doze metros

descoberto igualmente à deriva, mas em boas condições de navegação a oeste dos Açores no dia 6 de julho de 1969, sem nenhum sinal de seu proprietário, o Capitão Wallace P. Williams, ou de sua tripulação. Alguns desapareceram em passeios muito curtos, como foi o caso de Al Snyder, um jóquei muito conhecido, que levou vários amigos em sua lancha de alto mar no dia 5 de março de 1948, para uma pescaria em Sandy Key, perto de Miami, e, apesar do barco ter sido encontrado mais tarde, jamais se viu novamente um só de seus ocupantes.

Apesar de pequenos barcos terem sido encontrados abandonados em alto mar depois da Revolução Cubana e que talvez possam ter alguma conexão com as atividades de cubanos fugitivos e seus perseguidores, pelo menos um desaparecimento estranhíssimo nada teve a ver com a situação cubana.

O caso ocorrido com o *Witchcraft* é um exemplo significativo de um desaparecimento rápido como um raio de uma embarcação não somente às vistas do porto, como ao lado de uma de suas bóias. Dan Burack, proprietário da *Witchcraft*, que, incidentalmente, tinha a reputação de ser "insubmersível", tinha convidado um religioso, Padre Pat Hogan, para ver a iluminação de Natal de Miami de fora da praia na véspera do Natal de 1967. Avançaram num mar tranquilo até cerca de uma milha da costa e pararam para admirar as luzes nas vizinhanças da Bóia N.º 7, do cais do porto. Nesta altura, Burack chamou uma única vez pelo rádio para pedir socorro à Guarda Costeira e deu a sua posição exata. O barco da Guarda Costeira, tendo sido alertado, levou apenas vinte minutos para alcançar a Bóia N.º 7. Mas, ao chegar lá, não havia mais nenhum sinal da *Witchcraft*. Quando as buscas foram finalmente suspensas, um porta-voz da Guarda Costeira declarou, de certa maneira paradoxalmente: — Calculamos que eles estejam perdidos... mas não no mar... A lista de cargueiros, barcos de pesca e embarcações de recreio que sumiram com seus tripulantes é impressionante. A maioria dos barcos desapareceu com tempo bom e não deixou traços de destroços flutuantes, manchas de óleo, balsas salva-vidas, coletes (a não ser um), ou corpos, tanto no mar como encalhados nas praias vizinhas. Como nos casos de aviões desaparecidos, os navios nunca enviavam mensagens de SOS nem reclamaram de nenhum defeito em seus transmissores. Entre estes navios, inclui-se o *Cotopaxi*, um cargueiro que se destinava a Havana tendo zarpado de Charleston, em 1925; o *Sudujf-co*, um cargueiro que navegava

ao sul de Port Newark, em 1926; o *Stavenger*, em 1931, com quarenta e três pessoas a bordo, que enviara a sua última localização ao sul da ilha Cat, nas Bahamas; e o cargueiro *Anglo-Australian*, em março de 1938, com uma tripulação de trinta e nove homens que radiografou "Tudo bem", ao passar pelos Açores em direção a oeste.

Uma espetacular e última mensagem por rádio foi recebida de bordo do cargueiro japonês *Raiuke Maru*, presumivelmente na ocasião de seu desaparecimento entre as Bahamas e Cuba durante o inverno de 1924. As palavras usadas para um pedido de socorro eram muito estranhas: — "O perigo é como um punhal agora... Venham depressa... Não podemos escapar..." — sem especificar, no entanto, que perigo era este. Se o perigo fosse uma tempestade repentina ou

uma tromba d'água inesperada, teria sido mais razoável que o radioperador desse informações mais precisas, que mais tarde pudessem ser úteis às operações de resgate, ao invés de entregar-se a comparações imaginosas, por mais fascinantes que elas fossem. Navios perdidos no Atlântico durante a guerra, podiam ter sido por suficientes razões, tais como submarinos, minas, bombas e sabotagem, para r,e perderem sem deixar traços, mas bastante tempo após a guerra, navios grandes continuaram a desaparecer na área do Triângulo das Bermudas. O cargueiro *Sandra*, que se destinava a Puerto Cabello e que partira de Savannah em junho de 1950, levando um carregamento de inseticida, passou por St. Augustine, na Flórida, com bom tempo, e daí por diante todos os contatos se perderam e nunca mais foram restabelecidos. É um ponto de interesse notar-se que a maioria dos barcos americanos perdidos desapareceram à vista de terra. Mais ao sul, o *Sno Boy*, uma embarcação de pesca com quarenta pessoas a bordo, sumiu sem deixar vestígios ou uma explicação, em 1963, entre Kingston, na Jamaica, e Northeast Cay. Entre as muitas embarcações de recreio dadas como desaparecidas sem nenhum rastro nesta área (talvez com uma média de uma por mês) o caso do *Revonoc*, um veleiro de regatas de quarenta e seis pés de comprimento, que ganhara prêmios na Regata Newport-Bermudas, e que desapareceu durante um breve cruzeiro entre Key West e Forte Lauderdale entre o Natal e o Ano Novo de 1967 (uma época fatal como já vimos antes, para os desaparecimentos), causou comentários particulares por diversas razões. Em primeiro lugar, porque o iate fora desenhado para competições

de oceano, ou seja, para navegar em qualquer tempo. Segundo, porque o Capitão Conover (o nome *Revonoc* era Conover soletrado de trás para diante), capitão e proprietário, era um excelente marinheiro e Comodoro do Cruising Club of America, "experiente demais para arriscar-se a um acidente em um cruzeiro relativamente curto". De qualquer forma, já que estavam navegando tão perto da terra, algum vestígio do iate deveria ter sido encontrado ao longo das praias se ele houvesse se chocado contra um recife. Numa tentativa de dar alguma lógica ao desaparecimento do *Revonoc*, o então editor do *Herald Tribune*, de Nova Iorque, sugeriu a possibilidade de que um cargueiro, que se sabia estar naquela área na ocasião do desaparecimento, teria simplesmente abalroado o iate durante a noite, afundando-o juntamente com a sua tripulação, sem deixar traços.

Mais de meio século antes do desaparecimento do Conover em seu *Revonoc*, outro conhecido navegador, Joshua Slocum, primeiro homem a dar a volta ao mundo num barco a vela sezinho, iniciou uma segunda viagem em 1909, em seu iole de trinta e sete pés, *The Spray*. Ele foi pilotado ao entrar na área do Triângulo, partindo de Miami no rumo sul, e pouco depois, ele e o *The Spray* desapareceram para sempre. O desaparecimento de embarcações de pequeno e médio, porte dentro do Triângulo é, sem dúvida alguma, em muitos casos devido às condições atmosféricas, especialmente no inverno, quando o tempo ali torna-se mais imprevisível do que nunca, pois frentes frias vindas do Ártico se encontram com as massas de ar tropical muito quentes. Este pode ter sido o caso da escuna *Windfall*, 56 pés, desaparecida ao largo das Bermudas, em 1962; do *Evangeline*, 55 pés (em viagem de Miami para as Bahamas, 1962), do *Enchantress*, 58 pés (desaparecido entre Charleston e St. Thomas, em 1946), e do *Ketch Dancing Feather*, 36

pés (desaparecido entre Nassau e a Carolina do Norte, em 1964), todos eles nos meses do inverno, quando vagas imensas causadas por tempestades inesperadas podem causar o naufrágio de uma pequena embarcação sem que haja tempo para se enviar uma mensagem de socorro pelo rádio. Mas estes casos, é lógico, não podem explicar o desaparecimento de navios em águas relativamente calmas, ou as diversas ocasiões em que grandes cargueiros ou navios da Marinha de Guerra desapareceram sem deixar rastros.

A perda de um cargueiro de 425 pés, o *Marine Sulphur Queen*, com uma tripulação de trinta e nove homens, por volta do dia 2 de fevereiro de 1963, é particularmente invulgar devido ao tamanho da embarcação (mais de 140 metros de comprimento). Dirigia-se a Norfolk, na Virgínia, tendo zarpado de Beaumont, no Texas, com uma carga de 15.000 toneladas de enxofre derretido, em tanques de aço. O

tempo estava bom. O navio foi ouvido pela última vez ao longo de uma ponta perto de Dry Tortugas, no Golfo do México, área dentro ou perto do Triângulo das Bermudas, de acordo com suas fronteiras um tanto ou quanto elásticas.

Paradoxalmente, quem primeiro deu falta do navio não foram seus proprietários e sim um escritório de corretagem, devido a uma série de circunstâncias estranhas. Um dos marinheiros do *Marine Sulphur Queen* estivera especulando no mercado de ações, especificamente sobre o futuro do trigo, passatempo que normalmente requer um contato bastante íntimo com seu corretor, e enviara uma ordem de "comprar" antes que o navio deixasse o porto. A casa de corretagem executou as ordens e telegrafou para confirmar. Quando não recebeu resposta, o corretor avisou aos proprietários do navio que eles não haviam conseguido entrar em contato com o barco: foi esta a primeira indicação de que nem tudo estava bem e do incidente que iniciou uma busca infrutífera ao *Marine Sulphur Queen*, pela Guarda Costeira no dia 6 de fevereiro. Aviões e navios vasculharam uma região que ia desde os cabos na costa da Virgínia até a parte leste do Golfo do México. Apesar das buscas terem sido interrompidas no dia 15 de fevereiro, cinco dias depois um barco da Marinha informou ter achado um colete salva-vidas no mar, ao sul de Key West. Este fato iniciou uma outra busca, que encontrou apenas um outro colete. Uma investigação subsequente ventilou uma boa quantidade de possibilidades: explosão do enxofre; o navio virou de borco; bateu numa mina; ou até mesmo a captura e o confisco por cubanos (ou simpatizantes dos cubanos). Uma Comissão de Inquérito da Marinha notou que o *Marine Sulphur Queen* havia "desaparecido no mar sem enviar nenhuma transmissão de socorro pelo rádio", mas não ofereceu nenhuma solução ou teoria a respeito do ocorrido.

Histórias a respeito do Triângulo das Bermudas foram revividas uma vez mais quando o submarino atômico americano U.S.S. *Scorpion*, levando a bordo uma tripulação de noventa e nove homens, não chegou à sua base em Norfolk, na Virgínia, no dia 28 de maio de 1968. Seu capitão enviou a última mensagem de rotina pelo rádio no dia 21

de maio e a cerca de 250 milhas a oeste dos Açores. No dia 5 de junho foi dado como provavelmente perdido, mas vários meses depois um navio de pesquisas oceanográficas da Marinha localizou destroços a 460 milhas ao sul dos Açores, a uma profundidade de mais de 3.000

metros. Fotografias submarinas puderam estabelecer a identidade do *Scorpion*, que assim não pode ser dado como desaparecido, apesar da causa de sua perda às margens do Mar dos Sargaços não ser conhecida. Se existe mesmo, como alguns observadores do fenômeno do Triângulo das Bermudas sugeriram, a ação de seres secretos por detrás de todos estes desaparecimentos ou quase-desaparecimentos, a perda de vários submarinos atômicos no Atlântico ocidental, sugere possibilidades bem mais amplas que simples mau funcionamento de instrumentos.

Se a área dos navios desaparecidos se projeta para dentro do Golfo do México, como sugere John Spencer, o desaparecimento de 1966 deveria igualmente ser considerado — como discutiremos mais adiante — especialmente em vistas do problema da fuga, e de seja lá o que for que ameace os navios desta área. Este é o caso do rebocador *Southern Chies*, de 67 pés, que deixou Freeport, no Texas, no dia 29

de outubro de 1966, com uma chata de 210 pés a reboque. Quando o *Southern Chies* deixou de mandar seu radiograma diário, uma busca aérea foi imediatamente iniciada. A chata acabou sendo localizada completa, com sua carga de produtos químicos perfeita e com a linha de reboque intacta até o engate da conexão com a corrente — porém nem sombra do rebocador ou de seus tripulantes. Um trecho do relatório da Comissão de Inquérito da Guarda Costeira talvez pudesse ser aplicado a qualquer um ou a todos os inúmeros aviões e navios que desapareceram: — "... a omissão da embarcação em transmitir uma mensagem de socorro parece justificar a conclusão de que a perda desta embarcação deve ter ocorrido com tanta rapidez que impediu a

'transmissão de tal mensagem."

Desaparecimentos mais recentes incluem o *Ithaca Island*, em novembro de 1968, levando uma carga de cereais de Norfolk para Manchester; o *Milton Iatrides*, em abril de 1970, de Nova Orleans para a Cidade do Cabo com uma carga de óleos vegetais e soda cáustica; e do *Anita*, um cargueiro grande (20.000 toneladas) com tripulação de trinta e duas pessoas, que zarpou de Newport News em março de 1973, com uma carga de carvão para a Alemanha e nunca mais foi visto. Depois de uma investigação completa, o *Anita* foi dado como desaparecido definitiva e inexplicavelmente, e o Lloyd's de Londres pagou 3.000.000 de dólares de seguro aos seus proprietários. Um navio-gêmeo do *Anita*, o *Norse Variant*, que deixou o porto apenas duas horas antes, radiografou que o *Anita* estava afundando a 150 milhas a sudeste do Cabo May. Pensou-se a princípio que todos os membros da tripulação houvessem perecido, mas um sobrevivente salvou-se ao agarrar-se a uma gaiúta de madeira. De acordo com suas informações, o afundamento ocorreu em poucos minutos; um vento extremamente violento surgiu de repente, arrancando todos os objetos móveis de cima do convés. Ondas violentíssimas bateram no navio, enchendo os porões e afundando-o em menos de cinco minutos. Considerando-se a diversidade das cargas dos muitos navios mercantes que sumiram, parece não haver nenhuma trama que possa sugerir uma conexão entre a carga e o desaparecimento, tais como pirataria, perigo de explosivos, motim a bordo e etc. Tudo indica que os desaparecimentos ocorram a esmo, ainda que concentrados na mesma área.

Ao comentar o desaparecimento de navios e aviões no Triângulo das Bermudas, um oficial de informação do Terceiro Distrito Naval dos Estados Unidos expressou uma opinião bastante ampla, porém com toda a certeza não-oficial: — "Tem sido um verdadeiro mistério. Ninguém na Marinha tem a menor idéia disto tudo. Nós sempre soubemos que existe alguma coisa estranha sobre este Triângulo das Bermudas. Mas ninguém nunca descobriu o que é. Parece não haver nenhuma razão física ou lógica. É quase como se estes navios fossem cobertos de repente por alguma espécie de rede eletrônica de camuflagem." Com apenas algumas exceções, quase todos os incidentes ocorridos com aviões ou navios tiveram lugar dentro ou nas vizinhanças do Mar dos Sargaços e nas águas costeiras que o

circundam. Ivan Sanderson, quando fala sobre buscas numa área concentrada de "incidentes manifestos", comenta a respeito dos "aspectos agravantes" do fato de que ... "a maioria dos desaparecimentos de aviões e de navios mais antigos... ocorreram nesta área misteriosa em forma de losango." Parece uma coincidência irônica que esta área, temida nos tempos antigos em lendas que existiam mesmo antes que fosse oficialmente descoberta e mais tarde temida durante centenas de anos como um mar de maldições, possa conservar sua aura sinistra e muitos de seus mistérios mesmo agora na época espacial, unindo em igual perplexidade indivíduos bastante distanciados na linha de exploradores

— desde Colombo aos astronautas da Apollo 12.

Colombo, a bordo de sua *Santa Maria*, foi o primeiro a observar o inexplicável brilho no mar, as luminosas águas brancas das Bahamas, perto do extremo ocidental do Mar dos Sargãos, avistadas por ele em sua primeira viagem no dia 11 de outubro de 1492, duas horas depois do pôr do sol. Os astronautas repararam nestes mesmos raios luminosos ou correntes nas águas como as últimas luzes da terra visível para eles. Este fenômeno tem sido diversas vezes interpretado como a marga revolvida por arenques, cardumes de peixes ou qualquer outra matéria orgânica. Seja qual for a sua origem, ainda inexplicada, esta estranha luz é vista da superfície e especialmente notada quando vista dos ares.

Na primeira viagem de Colombo ocorreram outros incidentes misteriosos a respeito do Triângulo que até os dias de hoje são uma fonte de comentários e de espanto. No dia 15 de setembro de 1492, enquanto navegava na parte ocidental do Mar dos Sargãos, ele e sua tripulação, que cada vez ficava mais nervosa, observaram uma enorme bola de fogo cair verticalmente dos céus e desaparecer dentro do oceano. Alguns dias mais tarde, membros da tripulação ficaram novamente temerosos por causa dos distúrbios inexplicáveis que afetavam os aparelhos de navegação, numa previsão estranha, nas vésperas da descoberta do Novo Mundo, das perturbações eletromagnéticas que até hoje afetam a navegação marítima e aérea dentro da área do Triângulo.

Outro dos vários mistérios ligados ao Mar dos Sargãos, e que já

intrigava os antigos assim como os observadores modernos, é o que diz respeito à desova das enguias. Aristóteles (384-322 A.C.) foi o primeiro naturalista da antigüidade a trazer à tona a problemática questão dos campos criatórios das enguias européias, que eram, é

lógico, as únicas que ele conhecia. As enguias deixam seus tanques, lagos, riachos e pequenos rios e nadam para os grandes rios que desembocam no mar. Isto era tudo o que se sabia a respeito dos campos criatórios das enguias até cerca de 2500 anos depois, quando um cientista dinamarquês, Dr. Johannes Schmidt, descobriu para onde rumavam as enguias durante todos aqueles séculos desde que a pergunta foi formulada. As enguias européias adultas seguem os cursos de água que se esvaziam no Oceano Atlântico; lá elas se unem e nadam em grandes cardumes, progredindo lentamente durante uns quatro meses, acompanhadas de bandos de gaivotas famintas e cardumes de tubarões, até

alcançarem um local no Mar dos Sargãos onde param e procriam a uma considerável profundidade. Ali, os adultos morrem e as enguias recém-nascidas começam a longa viagem de volta, levadas pela Corrente do Golfo numa viagem de retorno à Europa e que leva cerca de dois anos para ser completada.

O comportamento das enguias do continente americano segue o mesmo padrão, porém invertido. Estas enguias nadam para leste e encontram as enguias européias nas profundezas do Mar dos Sargãos, e as jovens enguias retornam depois aos lares ancestrais nas Américas. Este comportamento extraordinário das enguias e de sua herdada *nostofilia* (lembança do lar dos ancestrais ou do local de nascimento) já deu lugar a algumas teorias extremamente interessantes, inclusive a de que seu local original de nascimento seria um grande rio de um antigo continente que alguma vez existiu no meio do Atlântico, nas vizinhanças do Mar dos Sargãos, e que as enguias ainda hoje procuram os seus campos criatórios originais no lugar aonde existiu o rio desaparecido e que, em alguma época distante, atravessou um continente hoje a milhares de metros sob as águas do mar. Foi até mesmo sugerido que as algas marinhas do Mar dos Sargãos sejam remanescentes submarinos da vegetação do antigo continente atlântico que afundou, de acordo com as lendas históricas, com muita

rapidez, levando consigo todas as suas florestas luxuriantes e toda a sua verdura. Mas de todos os mistérios do Mar dos Sargãos e suas fronteiras, este dos aviões e navios perdidos e sua possível conexão com outros fenômenos é o mais fascinante, especialmente porque afeta uma área tão freqüentada todos os dias por embarcações aéreas e marítimas. Pode ser, é claro, que exista uma explicação lógica para cada um dos muitos desaparecimentos e que termos como "aberrações atmosféricas", "buracos no céu", "desintegração devido a turbulências



inexplicáveis", "armadilhas no céu", "queda de gravidade" e insinuações que aviões e embarcações pequenas e grandes tenham sido capturadas e removidas por agentes desconhecidos, simplesmente representem tentativas para explicar o ainda inexplicável. Existe, no entanto, outro elemento do mistério — mais recente e inesperado. Nos muitos desaparecimentos antigos dentro do Triângulo das Bermudas, não houve nunca um sobrevivente ou sequer um único corpo entre as muitas vítimas desaparecidas. Entretanto, em anos recentes, com a publicidade da lenda do Triângulo, certos pilotos e marinheiros estão começando a perder a sua compreensível reticência em discutir o extraordinário e contarem suas fugas pessoais das forças que operam dentro do Triângulo das Bermudas. Uma vista de olhos sobre alguns destes relatos nos indica uma possível amostra que possa nos explicar como (se não porquê) algumas destas perdas ocorreram.

Esquadrilha de Avengers TBM iguais aos cinco aviões do Vôo 19 que desapareceram com um total de cinco oficiais e nove tripulantes no dia 5 de dezembro de 1945, durante um vôo curto de rotina em missão de

treinamento, partindo da Base Aeronaval de Forte Lauderdale, após uma série de comunicações pelo rádio indicando que suas bússolas e giroscópios tinham "ficado malucos", que tudo parecia estar errado e que o oceano não "estava como deveria". Nenhum traço destes aviões ou de seus tripulantes foi encontrado apesar das intensas buscas aéreas e marítimas sobre uma área de 380.000 milhas quadradas de terra e mar. (Foto: Arquivos Nacionais).



Foto ampliada de um bombardeiro Grumman Avenger do tipo que fez parte do Vôo 19. Estes bombardeiros eram equipados com balsas salva-vidas e eram capazes de ficar flutuando durante um minuto e meio em caso de queda no mar. As tripulações eram treinadas para abandonar o aparelho em sessenta segundos. Estes fatores, assim como a relativa proximidade da base, tornaram o desaparecimento de todos os cinco aviões e suas tripulações ainda mais misterioso. (Foto: Cortesia da Grumman Aircraft).

Queda de um bombardeiro Avenger TBM lança-torpedos, igual aos cinco aviões perdidos no Vôo 19. Quando os aviões caem no mar geralmente deixam uma mancha de óleo ou alguns destroços. O

desaparecimento total do Vôo 19 suscitou observações da Comissão Naval de Inquérito do seguinte teor: — "Eles desapareceram tão completamente como se houvessem voado para Marte". (Foto: Arquivos Nacionais).



Um barco britânico, também denominado *Cyclops*, perdeu-se no Mar do Norte durante a Segunda Guerra Mundial. Outra vez, um exame feito após a guerra nos arquivos alemães a respeito de submarinos mostrou que não havia nenhum nas vizinhanças. (Fotos Arquivos Nacionais).

Hidro-avião Martin Mariner igual ao aparelho enviado para auxiliar o Vôo 19. Logo após a decolagem na missão de busca e resgate, o Martin Mariner enviou uma única mensagem e depois desapareceu com sua tripulação de treze homens. (Foto: Arquivos Nacionais).





O M. S. *Matinê Sulphur Queen*, um cargueiro de 425 pés (141

metros) com uma tripulação de trinta e nove homens. Este navio desapareceu com tempo bom no dia 2 de fevereiro de 1963, em algum local perto de Dry Tortugas. Nenhum traço do cargueiro ou de seus tripulantes jamais foi encontrado à exceção de um solitário colete salva-vida achado no mar quinze milhas ao sul de Key West. (Foto: Arquivos Nacionais)

Avião C-119 que desapareceu com uma tripulação de dez, em junho de 1965 a menos de cento e sessenta quilômetros da ilha Grand Turk, nas Bahamas. Na ocasião do desaparecimento o tempo estava claro e a visibilidade era boa.





Stratotanker

KC-135

usado

para

reabastecimento

de

combustível. Dois aviões deste tipo foram perdidos em agosto de 1963, aproximadamente a 500 quilômetros a sudoeste das Bermudas. Como os destroços dos dois aviões foram localizados após uma busca intensiva, presume-se que eles colidiram no ar. Porém os destroços dos dois aparelhos foram encontrados a 250 quilômetros de distância um do outro. (Foto: Cortesia da Boeing Company).

Mergulhador às margens do banco de coral das Bahamas, um imenso platô submerso, do qual as ilhas Bahamas formam o cume. Este grande planalto submarino é freqüentemente atravessado por cavernas calcáreas que, às vezes, se comunicam com lagos no interior das ilhas atuais. (Foto de Paul Tzimoulis, cortesia da revista *Skin Divèr*).



Fotografia tirada em órbita da Terra olhando para o sul e mostrando a metade mais baixa da Flórida, as ilhas Bahamas (Andros, Grand Bahama e Bimini) e parte de Cuba. As áreas escuras no mar mostram as águas profundas entre a Flórida e as Bahamas onde muitos dos desaparecimentos inexplicados de aviões e navios ocorreram. Os Baixios submersos das Bahamas são vistos como as áreas oceânicas moic «Une nerto das ilhas. (Foto: Cortesia da Administração Na-

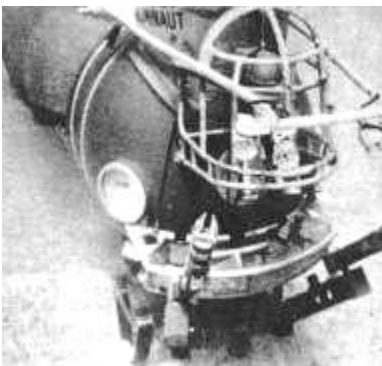




Mergulhador com *aqualung* por cima da plataforma continental das Bahamas. Ao contrário da maioria das áreas vizinhas às Bahamas que são relativamente rasas, a beira dos Baixios das Bahamas cai verticalmente a uma tremenda profundidade. (Foto: de Paul Tzimoulis, cortesia da revista *Skin*)

Interior de uma das "fossas azuis", uma das cavernas submarinas nos Baixios das Bahamas. Fortes correntezas penetram por estes túneis e algumas pequenas embarcações já foram encontradas engastadas dentro das cavernas. Estalagmites e estalagmites dentro das

"fossas azuis" indicam que elas em alguma época estiveram acima do nível do mar por um período considerável de tempo. Foto de Paul Tzimoulis, cortesia da revista *Skin Diver*).

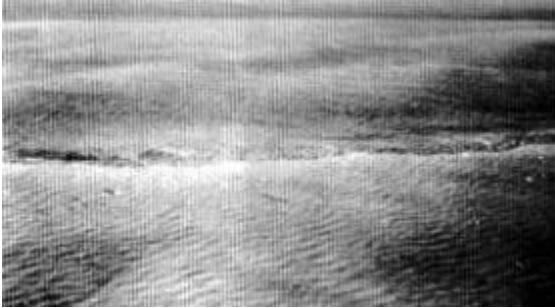




O submersível **abissal** *Aluminaut*, pousado no fundo do oceano perto de Bimini, nas Bahamas, é desenhado para alcançar profundidades de até 5.000 metros. Este veículo submarino de 51 pés (15,30 metros), de casco de alumínio, já tomou parte em buscas e pesquisas e em operações de salvamento em diversas partes do mundo. O *Aluminaut* pode levar uma tripulação de sete homens, mais de três toneladas de equipamentos científicos, ficar submerso até mais de três dias, e tem trabalhado freqüentemente a mais de mil e - seiscentos metros abaixo do nível do mar. (Foto: cortesia da Companhia Reynolds Metals).

O *Aluminaut* em ação numa expedição submarina. Seus múltiplos usos incluem medições de forças sísmicas e gravitacionais, velocidade e direção das correntes logo abaixo da superfície, localização de depósitos minerais, salvamentos, exploração e cartografia do fundo dos oceanos. (Foto: cortesia da Companhia Reynolds Metals).



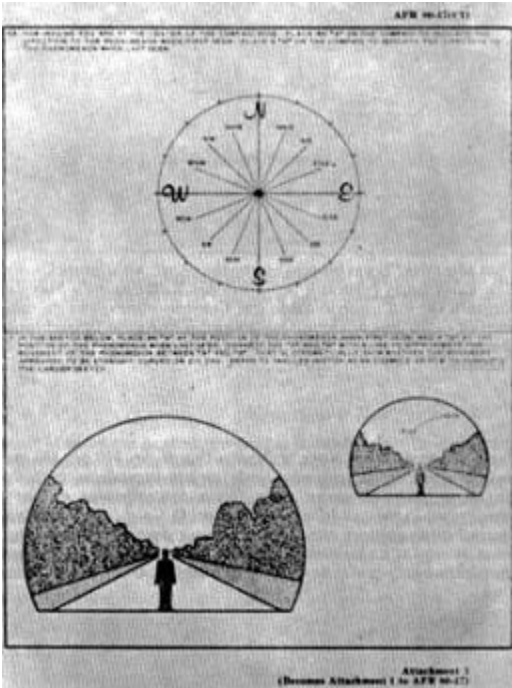


Tromba d'água fotografada num dia claro ao largo do norte de Bi-mini. Ocasionalmente várias trombas d'água ocorrem ao mesmo tempo e apesar de serem vistas durante o dia, podem passar despercebidas por aviões voando durante a noite. (Foto: J. M. Valentine).

Recife Moselle, um local em que muitas luzes não-identificadas foram vistas durante à noite, visitas de OVNI's e defeitos no funcionamento de equipamento eletrônico foram aí verificados. A área mais escura no alto da fotografia é a queda vertical para a região abissal. Perto dela, um cume escarpado se eleva a mil metros desde o fundo do oceano mas não chega a apontar na superfície das águas. (Foto: J. M. Valentine)

Vista aérea das "águas brancas" como são visíveis ao largo de Orange Key. Estas águas brancas e luminosas das Bahamas e do Mar dos Sargaços são um mistério desde que Colombo observou-as na noite anterior ao seu desembarque. Os astronautas da Apollo 12





também as observaram, como as últimas luzes visíveis da Terra. (Foto: J. M. Valentine).

Barco-gêmeo do *Good News*, o *Capitão Don Henry* 160 pés (48

metros), de motor diesel, rebocador oceânico, que, segundo se conta, entrou num "cabo-de-guerra" com forças desconhecidas enquanto rebocava uma chata na Língua do Oceano. O *Good News* encontrou aberrações magnéticas estranhas e houve a descarga de suas baterias na ocasião do incidente, durante o qual a barcaça desapareceu temporariamente dentro de uma espessa neblina. (Foto: J. M. Valentine).

Ilustração do (antigo) Regulamento 80-17 da Força Aérea dos Estados Unidos com um indicador de distância para o observador preencher a sua posição e o rumo do OVNI que ele supostamente viu.

4 - Alguns que Escaparam.

No livro *Horizontes Invisíveis*, coletânea de mistérios do mar, Vicente Gaddis, num capítulo especial dedicado ao Triângulo das Bermudas ("O Triângulo da Morte") conta que pouco tempo depois de publicar seu artigo original sobre o Triângulo em 1964, trabalho que aparentemente lhe deu

maior notoriedade, recebeu uma carta de um ex-piloto chamado Dick Stern com uma informação surpreendente. Stern escreveu que pelo final de 1944 ele tomara parte em um vôo que se destinava à Itália. A esquadrilha consistia num grupo de sete bombardeiros e, a cerca de trezentas milhas das Bermudas, seu avião sofreu de repente uma turbulência tão inesperada e violenta que ele foi obrigado a voltar aos Estados Unidos. Quando este fato ocorreu, o tempo estava claro e as estrelas eram visíveis, mas a turbulência virou a aeronave de borco e a inclinou tão violentamente que a tripulação viu-se atirada de encontro ao teto. O avião foi perdendo altitude até

um ponto em que foi quase forçado a mergulhar no mar. Quando voltou à base, Stern ficou sabendo que apenas um avião retornara —

eram sete — e que não houvera nenhum contato pelo rádio com os outros. Nenhum sobrevivente foi achado ou algum destroço localizado. Este incidente, que aconteceu um ano *antes* da perda do Vôo 19, também em dezembro, não foi considerado uma perda incomum, já

que ocorreu em tempo de guerra e não lhe foi dada nenhuma publicidade.

Alguns anos depois da guerra, Stern e sua esposa estavam voando durante o dia, de Bermuda para Nassau, num Bristol Britannia quando um fato semelhante aconteceu. Numa coincidência curiosa, a Sra. Stern estava, naquele exato momento, falando a respeito do incidente anterior. Neste momento, repentinamente, o avião caiu num vácuo, jogando a comida dos passageiros no teto, sacolejando violentamente. Ele continuou a balançar e a subir e descer durante um bom quarto de hora.

Este fenômeno talvez seja um exemplo de "turbulência de bom tempo", que, se muito forte ou prolongada, pode até causar a desintegração de aviões que se espalham em pedaços ao cair no mar. De qualquer forma, Dick Stern tem o mérito de ter encontrado a mesma força inesperada e ameaçadora por duas vezes, e quase na mesma localização dentro do Triângulo — e de ter vivido para contar o que viu.

Joe Talley, mestre de um barco de pesca, o *Wild Goose*, experimentou algo diferente, mas que pelo menos no seu caso não chegou a ser fatal. Não foi com um avião, mas com seu próprio barco, que seguia a reboque de um

outro, em mar aberto. O cenário desta experiência foi a Língua do Oceano, uma área extremamente profunda dentro do grupo das Bahamas, mas que não faz parte do arquipélago das Bahamas. Ali, numa região relativamente pequena, a profundidade é de milhares de metros; a queda é vertical diretamente a leste da ilha de Andros e no local já ocorreram muitos desaparecimentos. O barco do Capitão Talley era de pesca de tubarão de 65 pés de comprimento e estava sendo rebocado ao sul da Língua do Oceano pelo *Caicos Trader*, de 104 pés. O tempo estava bom, com os alíseos de sudoeste soprando forte. As duas embarcações se aproximavam da parte sul da Língua do Oceano, onde este desfiladeiro submarino emerge numa fossa em forma de cratera, cujo diâmetro tem 40 milhas. Recife e a cadeia de Exuma a leste, protegem a Língua do Oceano, neste trecho, de um mar excessivamente forte que pudesse se formar devido aos alíseos de sudeste. Era noite e o Capitão Talley estava dormindo em seu beliche abaixo do convés. Mas acordou abruptamente por um jato d'água caindo sobre seu corpo. Automaticamente, agarrou um colete salva-vidas e lutou desesperadamente para escapar pela gaiúta. Ao conseguir sair, percebeu que estava por baixo d'água. Mas encontrou um cabo e seguiu-o até a superfície, numa distância que calculou ser de vinte e cinco metros. Aparentemente ele ficara submerso a uns doze ou quinze metros quando escapou da cabina. Quando chegou ao fim do cabo, e à superfície, Talley descobriu que o *Caicos Trader* continuara seu caminho sem ele. O que aconteceu foi que a força repentina que puxava o *Wild Goose* para o fundo ameaçava virar o *Caicos Trader* por causa do cabo do reboque. Seus tripulantes, então, cortaram as amarras, abandonaram a área imediatamente e depois deram uma volta para ver se por algum milagre Talley conseguira escapar da cabina de sua embarcação enquanto era arrastada para o fundo. A tripulação do barco que o rebocava viu o *Wild Goose* ir direto para o fundo "como se estivesse dentro de um redemoinho".

Cerca de meia hora depois, Talley, já quase se afogando, foi surpreendido ao ouvir seu nome chamado através de um megafone do *Caicos Trader* que estava de volta. Conseguiu gritar em resposta e foi finalmente salvo. Como a maioria dos comandantes de barcos na região estão familiarizados com as muitas e inexplicáveis perdas de embarcações muitas vezes acompanhadas de mau funcionamento das bússolas e do rádio, foi realizado um inquérito para se certificarem do comportamento da bússola durante o incidente.

Ficou provado, entretanto, que o timoneiro havia estabelecido o rumo e deixara a roda de leme durante o incidente, e desta forma não havia meios de saber se ocorrera um defeito mecânico naquele instante.

Outros barcos já perderam seus rebocadores naquela área, muitas vezes perdendo igualmente a tripulação, ao contrário do Capitão Talley, que sobreviveu para contar sua experiência. Em alguns casos dizem que uma espécie de neblina cobriu a segunda embarcação e parece que houve um defeito de funcionamento das bússolas e do equipamento elétrico do primeiro barco. Fica-se imaginando porque existem relatórios de barcos que traziam reboques, a respeito destas forças e nunca de barcos sozinhos. Talvez seja porque os barcos que estão sozinhos simplesmente desaparecem — sem testemunhas — enquanto rebocadores estão sempre muito perto — no final de um cabo — para observarem o que está acontecendo. A experiência do Capitão Don Henry, em 1966, nos dá uma idéia literal de um "cabo de guerra" entre um rebocador e uma força desconhecida que tentava, consciente ou inconscientemente, capturar uma barça.

O Capitão Henry é o proprietário de uma companhia de salvamentos em Miami chamada *Sea Phantom Exploration Company*, e ele tem muitos anos de experiência como capitão de navios, navegador e tanto de escafandrista, como de mergulhador livre. Ele tem cerca de cinquenta e cinco anos de idade, é forte, com um tronco e braços mus-culosos, que denunciam o bom mergulhador. Dá a impressão de ser extremamente resistente e musculoso e — para um homem de seu tamanho — movimenta-se com uma rapidez e uma ligeireza surpreendentes. Para exemplificarmos, quando ele dá um murro com a mão fechada sobre a palma aberta de sua outra mão, ou faz algum outro gesto ilustrativo, fica-se com a impressão de que não deve ser nada agradável se achar na mira daquela mão. Seus olhos, acostumados a observarem o mar, são francos e penetrantes. A convicção de suas palavras e sua riqueza de detalhes fazem do Capitão Henry uma pessoa capaz de contar com suas próprias palavras o incidente da barça desaparecida:

... "Nós estávamos de retorno de nossa viagem entre Porto rico e Forte Lauderdale. Estávamos no mar há três dias rebocando uma barça vazia que havia carregado nitrato de petróleo. Eu estava a bordo do Good News, um rebocador de cento e sessenta pés de comprimento e dois mil cavalos de

potência. A barçaça que rebocávamos pesava duas mil e quinhentas toneladas e estava presa a um cabo de trezentos metro* de comprimento. Navegávamos sobre a Língua do Oceano, depois de passarmos entre as Exumas. A profundidade era de seiscentas braças.

Era à tarde, tempo bom e céu claro. Eu descera à cabina na parte posterior da ponte de comando já havia alguns minutos quando ouvi uma algazarra lá em cima. Saí da cabina e fui para a ponte e berrei: — "Que diabos está acontecendo?" A primeira coisa que eu olhei foi para a bússola, que girava louca no sentido dos ponteiros do relógio. Não havia razão alguma para isto — o único lugar em que eu já ouvi dizer que isto acontecia era no Rio St. Lawrence, em Kingston, onde um grande depósito de ferro ou talvez um meteoro pousado no fundo faz que as bússolas fiquem malucas. Eu não sabia o que havia acontecido, mas algo muito violento estava se preparando. A água parecia vir de todos os lados. O horizonte desaparecera, as águas, o céu e o horizonte se mesclavam numa só forma. Nós não podíamos ver aonde estávamos.

Fosse lá o que fosse, nos roubara, tirara ou pedira emprestado toda a força de nossos geradores. Todos os aparelhos elétricos e as tomadas cessaram de produzir energia. Os geradores continuavam a funcionar, mas nós não recebíamos nenhuma energia. O mecânico de bordo tentou ligar o gerador auxiliar, mas não conseguiu nem uma centelha.

Eu estava preocupado com o reboque. O cabo estava muito tenso e eu não podia ver a barçaça. Ela dava a impressão de estar coberta por uma nuvem, e em torno as ondas ainda eram mais picadas e ameaçadoras do que nas outras áreas.

Acelerei o motor ao máximo. Não podia ver para onde íamos, mas eu queria sair dali o mais rápido possível. Parecia que alguma coisa estava nos puxando para trás, mas eu não conseguia imaginar o que fosse.

Sair de lá era como sair de um manto de neblina. Quando conseguimos sair, o cabo de reboque estava todo esticado — como o velho truque da corda indiana — sem nada visível do outro lado onde a neblina parecia estar mais concentrada. Eu dei um pulo para o convés e puxei. A maldita barçaça saiu da neblina, mas não havia neblina em nenhum outro lugar. Na

verdade, a visibilidade era de onze milhas. Na área enevoadada aonde deveria estar o reboque, as águas estavam confusas, mas as ondas não eram muito grandes. Não tenho vocação para herói — eu é que não ia voltar lá para ver o que acontecera.

Você já sentiu a sensação de duas pessoas estarem puxando seus braços em direções opostas? Eu tive a impressão de que es- távamos em algum ponto ou local onde alguém ou alguma coisa queria que estivéssemos, e que alguém ou alguma outra coisa quisessem que a gente estivesse em um outro lugar diferente de onde nós estávamos indo.

PERGUNTA: *Havia uma aparência esverdeada no horizonte?*

RESPOSTA: *Não, o céu estava leitoso. E é tudo o que eu posso dizer. Não estava olhando para cores. Depois que escapamos de lá as baterias tiveram de ser recarregadas. Eu joguei fora cinqüenta pilhas de lanterna.*

PERGUNTA: *O senhor pensou no Triângulo das Bermudas?*

RESPOSTA: *Sim. Foi a única coisa em que eu pensei naquela hora. Pensei comigo mesmo: — Meu Deus! Eu vou virar outra estatística!*

PERGUNTA: *O senhor já tinha passado por outra experiência igual a esta?*

RESPOSTA: *Não. Já ouvi dizer que outros marujos passaram pelo mesmo que eu passei e que uma vez um reboque foi perdido com pessoas a bordo e que o cabo do reboque fora cortado. Mas esta foi a única experiência que eu tive. Uma vez já basta!*

Jim Richardson, um antigo piloto da Marinha, é agora o presidente da Chalk Air Ferry Service, companhia de transporte aéreo que opera entre o aeroporto de Opa-Locka, em Miami, e Bimini e outros locais nas Bahamas. Como presidente do mais importante serviço regular de passageiros da região e um destacado promotor das belezas de Bimini, ele mantém o que podemos chamar de atitude neutra a respeito das suposta ameaça do Triângulo das Bermudas. Ele expressa a reação local à publicidade dada as lendas com a franqueza incisiva de um piloto:

"É uma coisa que a gente não deve falar. Dizem que você perdeu o juízo."

De qualquer forma, em seus inúmeros vôos para as Bahamas, ele também já encontrou aberrações eletrônicas e magnéticas. Certa vez voava de manhã muito cedo da Flórida para as ilhas Turks, acompanhado de seu filho, quando a bússola do avião começou repentinamente a girar da esquerda para a direita. Ele perguntou ao filho: —

O que é que está errado com esta bússola? — Ao que o garoto respondeu, como se fosse uma explicação perfeitamente natural: — Estamos voando por cima de Andros. — Ele observa ainda que isto tem acontecido freqüentemente "cada vez que passamos por cima das águas profundas dos recifes Moselle". Estes recifes, acidentalmente, são um dos locais em que diversas vezes foi notada a presença de luzes misteriosas brilhando durante a noite, e entre os pescadores de Bimini, eles têm a reputação de serem "encantados". Estas luzes nos recifes foram igualmente vistas por Jim Richardson e outros pilotos de aviões e navios.

Um incidente eletrônico mais grave foi-nos contado por Chuck Wakeley. Disse ele que uma força ou uma presença eletrônica, tomara conta temporariamente de seu avião enquanto ele voava entre Nassau e Forte Lauderdale. Chuck Wakeley tem cerca de trinta anos de idade e é piloto profissional de aviões e helicópteros há mais de dez anos. Ele tem uma experiência considerável de vôo, a maior parte voando solitário sobre as florestas do Panamá e da América do Sul, onde uma boa quantidade de recordações detalhadas e uma reação tranqüila frente às emergências são muitas vezes os segredos da sobrevivência. É um observador treinado e possui um crédito de confiança muito alto da parte do Governo dos Estados Unidos. Ao se conversar com ele fica-se impressionado pela sua sinceridade e seu esforço para contar o que lhe aconteceu com exatidão. É um orador expressivo, e é

interessante notarmos que ele nunca tinha ouvido falar no Triângulo das Bermudas antes de passar por esta experiência.

"Em novembro de 1964 eu era um dos pilotos da Companhia de Aviação Sunline em Miami. Nesta ocasião, fui contratado para fazer um vôo fretado para Nassau, deixar lá alguns passageiros e voltar. Desembarquei meus passageiros em Nassau e saí do aeroporto pouco depois do escurecer. O tempo estava muito claro e as estrelas brilhavam. No meu radiogônio eu me afastava da frequência de Nassau e estava à espera da interceptação do sinal gônio de Bimini. Cerca das 9h30m da noite, eu passei por cima da ponta norte da ilha de Andros e pude ver as luzes de algumas casas.

Estabelecera meu nível de vôo em dois mil e seiscentos metros e me preparava para uma viagem rotineira quando, a umas trinta ou cinqüenta milhas depois da passagem por Andros, e na direção perfeita de Bimini, comecei a perceber algo esquisito: um brilho muito leve nas minhas asas. No princípio pensei que fosse uma ilusão de ótica criada pelas luzes do cockpit brilhando através das janelas de plexiglás porque as asas tinham uma aparência translúcida, parecendo verde-azuladas, quando na realidade elas eram pintadas de branco brilhante.

Com cerca de cinco minutos o brilho aumentara tanto de intensidade e foi-se tornando cada vez mais forte até que eu tive muita dificuldade em observar meus instrumentos. Minha bússola magnética começou a girar devagar, porém com constância; o marcador de gasolina, que na decolagem marcava meio tanque, marcava agora

"cheio". Meu piloto automático, de repente, forçou o aparelho a fazer uma curva fechada para a direita, e eu tive de desligá-lo e dirigir o avião manualmente. Já não era possível confiar em nenhum dos aparelhos elétricos, pois todos eles ou tinham parado ou se comportavam erradamente. Logo a aeronave inteira estava brilhando, mas não era um reflexo, já que o brilho parecia vir do próprio aparelho. Quando eu olhei pelas janelas para as asas, me lembro de ter reparado que elas não somente brilhavam num verde-azulado, como também davam a impressão de estarem cobertas de penugem. A esta altura eu já não podia confiar nem no giroscópio, no indicador do horizonte ou no altímetro, e, como era noite e eu estava voando com um horizonte artificial, não tinha nenhum horizonte para me guiar. O brilho era tão intenso que eu já não podia enxergar as estrelas. Fiz a única coisa que pude — deixar de lado os

controles e deixar o aparelho voar na direção que pudesse. O brilho foi aumentando num crescendo de luz, durou mais uns cinco minutos, e depois diminuiu gradualmente.

Todos os instrumentos começaram a funcionar normalmente assim que o brilho se dissipou. Verifiquei todos os interruptores e nenhum deles estourara. Nenhum fusível se queimara e percebi que o equipamento estava funcionando normalmente quando os marcadores de gasolina tornaram a marcar meio tanque. A bússola magnética voltou a ficar fixa e eu pude ver que estava apenas alguns graus fora do rumo. Liguei o piloto automático e ele estava normal. Antes de aterrissar eu verifiquei todos os sistemas — trem de aterrissagem, flaps, e todo o resto. Tudo estava normal. Incidentalmente o aparelho tinha descarrega-

dores de eletricidade estática que deveriam ter drenado qualquer elemento estático.

PERGUNTA: Você pensou que sua experiência tinha alguma coisa a ver com o Triângulo das Bermudas?

RESPOSTA: Eu não sabia de nada a respeito do Triângulo das Bermudas até antes deste incidente. Pensei que tinha visto um fogo de santelmo apesar de os fogos de santelmo não atuarem daquela maneira.

PERGUNTA: Quando foi que você ouviu falar do Triângulo das Bermudas?

*RESPOSTA: Ouvi falar quando comecei a falar com outros pilotos sobre o que acontecera comigo. Coisas parecidas haviam acontecido a outros pilotos, mas eles não gostavam de conversar a respeito. De qualquer forma, não há maneira alguma de evitar-se o que eles chamam de O Triângulo quando se vai a Porto Rico, por exemplo, a não ser que você voe ao norte das Bermudas. A gente ouve falar muito do Triângulo agora, especialmente quando surge um desaparecimento completamente sem lógica de algum avião. O que pode bem ter sido uma observação visual, vista dos ares, de alguma força destrutiva em atuação dentro da área do Triângulo, foi relatada em *Pursuit*, revista trimestral publicada pela Sociedade para a Investigação do Inexplicável. O autor do artigo, Robert Durand, no*

um incidente observado dos controles na cabina de um Boeing 707 em vôo de San Juan de Porto Rico para Nova Iorque no dia 11 de abril de 1963. O local exato da observação eram os 19°54'

de latitude norte e os 66°47' de longitude oeste, um ponto bem dentro do Triângulo e por cima das Fossa de Porto Rico, uma das mais profundas do oceano, onde o mar atinge uma profundidade de oito mil e oitocentos metros.

A estranha visão, primeiramente notada pelo co-piloto (que prefere manter-se no anonimato) aconteceu à lh30m da tarde, vinte minutos após a decolagem, quando o jato voava a uma altitude de dez mil metros. O co-piloto viu, de repente, a uns oito quilômetros a bombordo do rumo do avião, que o oceano estava se erguendo numa imensa bola arredondada como se tivesse havido uma explosão atômica submarina, e que se parecia a uma gigantesca "couve-flor" sobre as águas. Ele chamou imediatamente a atenção do comandante e do engenheiro de bordo e todos observaram em detalhes por cerca de trinta segundos, e depois desafivelaram os cintos de segurança e se debruçaram ainda mais a bombordo para terem uma visão melhor. A violenta montanha de água atingiu, na opinião deles, a um diâmetro de meia a uma milha, com altura talvez igual à metade de sua largura. Compreensivelmente, o comandante não quis voltar para ter uma visão melhor, e manteve a sua rota. Enquanto o avião se afastava da área, a enorme massa de águas em ebulição parecia estar começando a diminuir. O co-piloto mais tarde fez uma verificação com diversas estações, inclusive a Guarda Costeira e o Bureau Federal de Investigações (FBI), assim como também um especialista em movimentos sísmicos, mas recebeu a resposta de que não acontecera nada de extraordinário, tais como terremotos, marés violentas, ou grandes trombas-d'água naquela área.

Foi sugerido por diversas pessoas que esta aparente explosão atômica tivesse alguma relação com o submarino atômico norte-americano U.S.S . *Thresher*, que se perdera no dia anterior, ou com alguma de suas ogivas atômicas, apesar do *Thresher* ter sido dado como perdido a milhares de milhas de distância. Esta teoria, é claro, só poderia ser válida se elementos importantes da perda fossem mantidos em segredo (o que é sempre possível) ou, como foi informalmente especulado, se um submarino de um

inimigo em potencial tivesse sido atacado ou afundado em retaliação ao afundamento do *Thresher*. Porém, descontando-se a hipótese militar, o ponto da ocorrência constitui mais uma afirmação das forças que atuam no Triângulo das Bermudas.

Um relato recente do que talvez possa ter sido outra embarcação que escapou nos foi contado pelos que dela participaram através de Norman Bean, inventor e engenheiro eletrônico, entre cujas invenções figura inclusive o circuito fechado submarino de televisão e os repelentes de tubarões. Norman Bean, morador de Miami, pronuncia freqüentes conferências sobre discos-voadores e é um observador atento aos fenômenos do Triângulo das Bermudas. Este incidente ocorreu numa tarde de setembro de 1972 entre os baixios de Featherbed e Matheson Hammock, na baía de Biscayne, e envolveu um barco com um motor diesel e com o nome agourento de *Nightmare* (Pesadelo). O *Nightmare*, levando três passageiros, estava voltando ao porto no final da tarde depois de uma expedição de pesca na baía de Biscayne. Quando alcançou a área dos baixios de Featherbed, seus tripulantes repararam que a bússola estava com um desvio de noventa graus em relação às luzes de seu destino, Coconut Grove. As luzes de navegação do barco foram ficando muito fracas e logo se extinguíram, como se tivesse havido um tremendo dreno das baterias. Logo após, sem se incomodar mais com a leitura da bússola, o piloto guiou-se diretamente para os marcos em terra a oeste, com os motores a toda força. Mas a única mudança em sua posição era para o norte, como eles se aperceberam pelas luzes da praia que estavam em rumo sul. Durante duas horas o barco continuou em direção à praia mas era incapaz de fazer qualquer progresso; parecia, pelo contrário, estar recuando.

Durante todo este tempo, uma imensa massa escura que escondeu as estrelas foi notada pelos ocupantes da embarcação e entre o barco e os baixios de Matheson Hammock, uma ou duas milhas a oeste. Enquanto eles observavam a mancha escura no ar, repararam numa luz que se movia e que entrou por dentro da escuridão, ficou parada alguns instantes, e depois desapareceu. Logo em seguida, a massa escura também desapareceu, e imediatamente a bússola voltou ao normal, o gerador recarregou as baterias e o barco foi capaz de retomar seu rumo para a frente.

Uma experiência quase idêntica foi igualmente relatada a Bean por um membro da audiência de uma de suas conferências, alguns anos antes do caso do *Nightmare*. Este indivíduo, capitão reformado da Marinha dos Estados Unidos, não quis discutir o incidente durante a conferência, porém mais tarde contou-o em particular a Bean, pois ele, como tantas testemunhas de fenômenos "inexplicáveis" não queria comprometer sua reputação pela veracidade ou uma observação exata. O incidente ocorreu uma semana antes do Natal de 1957. Um barco de pesca de motor diesel com trinta e cinco pés de comprimento, que pertencia e era comandado por seu capitão numa viagem para Freeport, nas Bahamas, não conseguiu avançar para a frente durante um período de várias horas e foi até mesmo arrastado para trás. O

gerador parou de funcionar assim como as luzes, o rádio e a bússola, que começou a girar. Apesar do motor diesel continuar a rodar, o barco era incapaz de andar para a frente. Como no caso do *Nightmare*, a tripulação reparou que apesar das águas estarem calmas e as estrelas brilharem havia num certo local do céu, bem em frente de seu rumo escolhido, uma mancha preta e sem estrelas com um contorno bem definido. A certa altura, eles viram três luzes que se movimentavam em linha entrarem nesta área escura e desaparecerem. Pouco depois, a mancha escura no céu repentinamente desvaneceu-se, o barco pôde novamente navegar para frente, as luzes e as baterias do rádio voltaram a funcionar e a bússola se normalizou. O capitão e seus quatro passageiros ficaram sabendo mais tarde que durante aquela mesma noite, a quarenta milhas de distância, um cargueiro que estava navegando dentro da Corrente do Golfo no rumo sul terminou encalhado num banco de areia a oeste, perto de Forte Lauderdale, pois seus aparelhos de navegação tinham sofrido um desvio de noventa graus. Outro incidente que aconteceu com um Beechcraft bimotor em um vôo saído de Georgetown, em Great Exuma, nas Bahamas, no dia 15 de novembro de 1972, é um exemplo interessante do capricho destas forças e, pelo menos em um caso, se motivos ou razões lhes podem ser atribuídos, onde elas mais pareceram ajudar do que destruir o avião. O Dr. S.F. Jablonsky, um psicólogo de Forte Lauderdale, escreveu o seguinte relatório para o Dr. Manson Valentine, e eu o reproduzo aqui:

"O avião deixou Georgetown ao escurecer com nove pessoas a bordo, inclusive cinco pilotos. O tempo era bom, o mar estava calmo e a visibilidade era excelente. Soprava uma ligeira brisa de sudeste. Cerca de dez minutos após a decolagem, e quando o avião sobrevoava a Língua do Oceano, a noroeste de Exuma, todos os aparelhos operados eletricamente, as bússolas, o rádio, as luzes, e até

mesmo os controles hidráulicos, rápida e repentinamente se deterioraram e todas as baterias ficaram descarregadas. A primeira reação do piloto foi de tentar aterrissar em Nova Providência (aproximadamente uns cem quilômetros ao norte) enquanto ele podia se orientar pelo sol poente e até que as luzes de Nassau se tornassem visíveis. Ao pensar pela segunda vez, no entanto, ele se lembrou de que o rádio não estava funcionando e que não poderia avisar o aeroporto de sua chegada. Além disso, não tinha luzes para sinalizar sua aproximação. Foi então que ele decidiu seguir seu rumo para diante, para a pista mais próxima na ilha de Andros e logo pôde distinguir o pequeno aeroporto na ponta sul da ilha. Para aterrissar naquelas circunstâncias, o comandante deu uma planada depois de virar no rumo oeste da pista, para ter certeza que não havia nenhuma obstrução e para ficar no melhor alinhamento possível com a pista de aterrissagem e o vento. Já que o sistema hidráulico não estava funcionando, o trem de aterrissagem não podia ser abaixado e, lógico, também não funcionavam as luzes de aterragem. O Dr. Jablonsky observou mais tarde que "o avião parecia estar aterrissando sobre um colchão de ar". As pontas das hélices tocaram o chão em primeiro lugar, fazendo voar um chuveiro de centelhas, mas, em vez de se chocar contra o solo, o avião deslizou suavemente pelo chão. Não houve nenhum dano na fuselagem e até mesmo as aberturas de ventilação do motor ficaram intatas.

No dia seguinte duas novas hélices foram enviadas para Andros e instaladas. As baterias do avião foram recarregadas, mas mesmo antes disto o sistema hidráulico já começara a funcionar. O avião tornou a levantar vôo e chegou em Forte Lauderdale sem nenhum incidente.

Enquanto este livro estava sendo impresso, o transatlântico Queen Elizabeth II, da Cunard Lines, conseguia escapar de um desastre no centro norte do Triângulo das Bermudas. No dia 3 de abril de 1974, devido a um defeito em

três de suas caldeiras (atribuído a um vazamento de óleo) e a uma interrupção da energia elétrica, do ar condicionado, etc, este moderníssimo super-navio de passageiros jazia acalmado, como seus antecessores de épocas passadas, no Mar dos Sargaços, enquanto os passageiros aguardavam o socorro, consolados por bebidas distribuídas gratuitamente, se bem que um tanto mornas. Numa de suas primeiras mensagens enviadas pelo rádio, um jogador profissional de futebol e que era um dos passageiros (o cruzeiro chama-se Cruzeiro de Sol, Alegria e Futebol) disse pelo rádio: — "O Capitão contou que nós estamos parados bem no meio do Triângulo das Bermudas." — Relatos posteriores, entretanto, pareciam evitar escrupulosamente qualquer referência a esta área de fatalidade. Como uma nota ainda referente ao incidente, é interessante notar-se o desaparecimento do *Queen Elizabeth II* do radar, e que foi observado e relatado por um dos tripulantes do barco da Guarda Costeira que seguia o navio. Quando o *Queen Elizabeth II* navegando a 35

nós de velocidade, entrou na área do Triângulo a embarcação da Guarda Costeira perdeu-o no radar, apesar de continuar a vê-lo visualmente, antes que desaparecesse aos poucos. As comunicações do barco com o *Queen Elizabeth II* e o contato com o radar pareciam ter sido afetados no momento em que o navio entrou no Triângulo. Apesar de não ter sido sugerido que o defeito do *Queen Elizabeth II* tenha sido causado pelas forças misteriosas do Triângulo, é possível que as comunicações de radar com o barco tenham sido afetadas pelas conhecidas anomalias elétricas e de rádio existentes dentro do Triângulo das Bermudas. ,

Quando consideramos o número total de aviões e navios desaparecidos, assim como a forma do que aparentemente foram escapadas das forças que atuam dentro da área do Triângulo das Bermudas, devemos igualmente considerara possibilidade de existir uma explicação lógica ou uma variedade de explicações lógicas para estes acontecimentos. Quanto mais profundamente examinamos o problema, no entanto, mais ficamos a imaginar — se é que pode mesmo existir, dentro de nossos padrões familiares de referências científicas

— o que possa ser chamado de uma explicação lógica para tais fenômenos. Existe uma Explicação Lógica?

Minimiza-se muitas vezes, a importância do Triângulo das Bermudas. Há quem negue até mesmo a sua existência. Muitos alegam que não se trata absolutamente de um mistério, que navios e aviões se perdem em todas as partes do mundo, e que um triângulo projetado sobre qualquer grupo importante de vias aéreas e marítimas pode favorecer uma perturbadora incidência de desastres, bastando para isso que ele seja grande. Além disso o oceano é muito vasto, aviões e navios são relativamente pequenos, e a superfície das águas está

perpetuamente em movimentação, graças às correntes superficiais e submarinas. Aviões e pequenas embarcações perdidas entre as Bahamas e a Flórida, aonde a Corrente do Golfo corre para o norte a mais de quatro nós por hora, poderiam ser levados a uma tal distância do ponto onde haviam sido localizados pela última vez, que fatalmente seriam dados como desaparecidos. A velocidade desta corrente é, entretanto, bem conhecida da Guarda Costeira, cujas missões de resgate e buscas conhecem bem as correntes e os desvios causados pelos ventos na área aproximada era que uma embarcação desapareceu. O raio imediato dado para uma busca circular a um barco grande é de cinco milhas, com dez milhas para um avião, e quinze milhas para um barco pequeno, com outros prolongamentos radiais de pesquisa de acordo com o rumo, as correntes, os ventos e a deriva. Alguns barcos foram ao fundo e mais tarde tornaram a boiar em outro local, como fez o *A. Ernest Miles*, que afundou com um carregamento de sal ao largo das costas da Carolina do Norte. Quando o sal derreteu, o navio fantasma tornou a voltar à superfície, onde foi posteriormente encontrado. Outro barco fantasma, ou melhor, outro destroço flutuante foi o *La Dahama*, que ergueu-se das profundezas do oceano e é um dos mais freqüentemente mencionados com referência ao Triângulo e que foi visto afundando em abril de 1935, tendo seus passageiros sido salvos pelo S.S. *Rex*. Tempos depois, o *Aztec* encontrou-a à deriva ao largo das Bermudas. A tripulação do *Aztec* não sabia que o navio havia afundado anteriormente e que seus passageiros haviam sido salvos pelo *Rex* e consideraram o *La Dahama* como um navio fantasma misterioso até que chegaram as notícias do *Rex*, já de volta ao seu porto de origem na Itália. *Por que* o navio tornou a flutuar é ainda um mistério. Restos de navios afundados e aviões no fundo do mar, além disso, podem facilmente desaparecer em bancos de areias movediças ou ainda serem recobertos por tempestades, e eventualmente

tornarem a aparecer devido a outras tempestades, até serem redescobertos por submarinos ou mergulhadores. Mel Fisher, mergulhador há muitos anos e especialista em salvamentos submarinos (especialmente no salvamento de embarcações e suas cargas), tomou parte durante alguns anos numa exploração submarina sobre a plataforma continental dentro da área do Triângulo, tanto no Atlântico como no Mar das Caraíbas. Enquanto se ocupava de suas buscas ao ouro espanhol, do qual ele recuperou uma grande quantidade, fez outras descobertas surpreendentes no fundo do mar: achou coisas que haviam sido longamente procuradas na época de suas perdas, porém mais tarde esquecidas. Estas concentrações de metal são assinaladas por um magnetômetro, espécie de bússola com uma intensidade mil vezes maior, que indica a localização de metais submersos, uma peculiaridade que muitas vezes atraiu Fisher para destroços modernos em vez dos tesouros dos galeões espanhóis que ele estava buscando. (É importante anotarmos que os magnetômetros aperfeiçoados não estavam ainda em uso na época da maioria dos desaparecimentos dentro do Triângulo das Bermudas.) Quando os mergulhadores desciam ao fundo do oceano seguindo as indicações do magnetômetro acontecia, com alguma freqüência, que em vez de galeões espanhóis, encontravam aviões de caça e particulares e vários tipos de embarcações. Já aconteceu até de achar, a muitas milhas da costa, uma locomotiva de estrada de ferro, que Fisher deixou no fundo do mar para os arqueólogos marinhos do futuro.

Mel Fisher é de opinião que alguns, entre os muitos desaparecimentos na área Flórida—Bahamas, tenham sido causados por bombas da Força Aérea que não explodiram, por torpedos ativados ou minas flutuantes, tanto de guerras passadas como de combates e exercícios de treinamento atuais. Em uma ocasião, mergulhando nas vizinhanças de um navio espanhol com um tesouro, ele principiou a levar para a superfície o que pensou fosse um antigo canhão espanhol, quando percebeu que o artefato recoberto de caracas tinha um bico pontudo, indicando que era uma bomba — e uma bomba não-detonada!

Pelo grande número de destroços não-identificados que ele encontrou no fundo do mar enquanto procurava dois naufrágios especiais (dois galeões espanhóis com tesouros estimados em 400.000.000 e 600.000.000 dólares, o *La Margarita* e o *Santa Maria de Atocha*), Fisher conclui que centenas de

navios encalharam nestes recifes durante as tempestades e que muitos foram enterrados pelas areias dos fundos. Até mesmo para alcançar alguns destes navios de tesouros ele já teve a necessidade, uma vez que o metal é indicado pelo magnetômetro, de escavar por baixo do fundo do mar para conseguir chegar até eles. Ele nos diz que existem areias movediças submarinas por onde a Corrente do Golfo passa ao largo da Flórida e que estas areias movediças podem facilmente engolir navios de grande porte.

Os caprichos das correntes marinhas e dos fundos que não cessam de mudar de forma são então os responsáveis por muitas das buscas infrutíferas feitas a navios e aviões perdidos. Porém existem outras características submarinas no relevo daquela região que talvez possam ser responsáveis pela ocultação de evidências de certos desaparecimentos. São as estranhas "fossas azuis", espalhadas entre os penhascos calcáreos e outras formações calcáreas submarinas através das Bahamas com suas largas plataformas e profundos desfiladeiros abissais. Há milhares de anos, estes buracos eram cavernas calcáreas acima do nível das águas, porém quando estas subiram em resultado do degelo da terceira era glacial — talvez há doze ou quinze mil anos atrás — as cavernas se transformaram nas "fossas azuis", locais favoritos para a procura de peixes e, recentemente, de mergulhadores aventureiros com seus *aqualungs*. Estas cavernas e corredores calcáreos penetram dentro da plataforma continental e continuam por dentro de toda a estrutura calcárea, até uma profundidade de quinhentos metros. Outras são ligadas através de passagens submarinas a lagos interiores e lagoas das maiores ilhas das Bahamas. Apesar de estarem a muitos quilômetros de distância do mar, estas pequenas porções de água sobem e descem seus níveis com as marés do oceano. Peixes, transportados por correntes submarinas deste sistema submerso, aparecem de repente a quilômetros terra adentro. Um tubarão de mais de seis metros de comprimento fez uma aparição sensacional em um destes tranquilos laguinhos internos, a mais de trinta quilômetros das costas, criando uma grande agitação entre os habitantes locais, acostumados a nadarem em seu pacífico lago.

As "fossas azuis" dentro do oceano estão localizadas a várias distâncias da superfície. Mergulhadores que entraram nestes buracos submarinos notaram que as câmaras de cada caverna se ramificam em corredores exatamente como no caso de formações calcáreas na terra firme. Os corredores então se

alastram em muitas direções, confundindo evidentemente até os peixes, que diversas vezes chegam a nadar de cabeça para baixo. Algumas das passagens entre as cavernas parecem ser tão regulares que muitos mergulhadores andaram à

procura de marcas de ferramentas para verem se elas não tinham sido feitas à mão em alguma época em que aqueles penhascos submarinos ainda estivessem acima do nível do mar. Outros mergulhadores repararam em correntezas perigosamente fortes puxando para dentro das

"fossas azuis". Isto é uma consequência da força das marés, obrigando massas enormes de águas a entrarem dentro dos buracos, e criando um efeito de funil com fortes redemoinhos na superfície, mesmo quando não existe terra à vista nas vizinhanças. Tais redemoinhos poderiam possivelmente tragar um barco pequeno e toda a sua tripulação para dentro de uma destas fossas azuis. Esta possibilidade foi ventilada e recebeu um certo crédito quando o oceanógrafo Jim Thorne, numa expedição submarina encontrou um barco de pesca encravado profundamente dentro de uma das fossas azuis e a uma profundidade de vinte e sete metros. Caiaques e pequenas embarcações também já

foram encontrados por outras pessoas, a vinte metros e até a profundidades menores dentro destes buracos. Mas enquanto alguns barcos pequenos e talvez parte dos destroços de barcos maiores podem ter mesmo terminado dentro das "fossas azuis" e continuarem ali até

hoje, com certeza este efeito de redemoinho não pode explicar o desaparecimento de navios grandes e ainda menos de aviões. Embora os redemoinhos apareçam em várias partes dos oceanos de todo o mundo, e notadamente dentro da área das Bahamas que fica dentro do Triângulo das Bermudas, nenhum dos fenômenos conhecidos, exceto talvez os grandes sismos ou distúrbios atmosféricos, podem ser comparados ao redemoinho oceânico ao largo da Noruega, descrito por Edgar Allan Poe em seu "Uma descida no Maelström". Ao falar deste redemoinho destruidor de navios, o narrador nos conta:

..."Jamais poderei me esquecer das sensações de pasmo, horror e admiração quando eu olhava em torno de mim. O barco dava a impressão

de estar pendurado, como num passe de mágica, a meio caminho, e sobre a superfície interna de um túnel

de vasta circunferência, prodigioso em sua profundidade, e cujas 'paredes laterais bem poderiam ser tomadas por ébano, se não fosse a vertiginosa rapidez com que giravam em torno de mim. Enquanto eu sentia o vazio desagradável da descida havia instintivamente apertado as mãos... e fechei os olhos... Olhando em torno daquele vasto ermo... do qual nós agora fazíamos parte, percebi que nosso barco não era o único objeto no amplexo do redemoinho. Tanto acima como abaixo de nós havia fragmentos de embarcações, pedaços grandes de madeira e troncos de árvores, e muitas outras peças menores, tais como peças de mobiliário, caixotes quebrados, barris, tambores... comecei então a observar, com um estranho interesse, as muitas coisas que flutuavam em. nossa companhia...

...Este pinheiro — achei-me dizendo comigo mesmo —, irá

certamente ser a próxima coisa que dará o mergulho desesperado e que vai desaparecer... — e logo fiquei desapontado ao ver que foi o destroço de um navio mercante holandês que passou à frente dele e desceu antes..."

Tais novelas talvez hajam influenciado algumas das teorias a respeito de barcos que desapareceram dentro do Triângulo, assim como o formato dos "abismos que nos tragam para o fundo" do mar. Um perigo bem maior para embarcações de pequeno e médio porte naquela região seriam as ondas repentinas de marés, ou até mesmo as trombas d'água, tornados marinhos que ocorrem em certas estações do ano e que levantam um imenso túnel de água a uma grande altura nos céus. Uma tromba d'água, ou várias delas, pode despedaçar um barco pequeno ou um avião voando a baixa altitude, da mesma maneira que os tornados em terra firme destroem ou carregam consigo casas, cercas, veículos e pessoas para os céus. Além de tudo, enquanto as trombas d'água podem ser vistas durante o dia, quando há tempo para se tomar atitude de fuga, elas são consideravelmente mais difíceis de serem evitadas durante a noite, especialmente por aviões voando num tempo com baixa visibilidade. Mas muitas vezes mais suspeitas, no que diz respeito ao afundamento repentino de navios, são as inesperadas vagas de marés, verdadeiros maremotos, resultantes geralmente de

terremotos submarinos. A criação de ondas enormes depende de vários fatores: terremotos e deslizamentos submarinos, pressão

atmosférica,

ventos,

tempestades

e

furacões,

não

necessariamente nas áreas adjacentes, ou erupções de vulcões sub-



mersos. Ondas imensas podem aparecer graças a estas causas variadas sobre um mar calmo, enquanto ondas sobre um mar grosso já foram estimadas por observadores competentes a alcançarem uma altura de até trinta e sete metros (U.S.S. *Ramapo*, 6 de fevereiro de 1963).

Desenho de uma tromba d'água de setenta metros de altura e como foi observada da costa. Trombas d'água são tornados marinhos e são tão perigosas nos mares como um tornado o é em terra -firme. A turbulência de um tornado pode despedaçar uma pequena embarcação ou um avião que se encontre em seu caminho.

As vagas monstruosas causadas por distúrbios sísmicos (*tsunamis*) já alcançaram a altura de edifícios de apartamentos de mais de setenta metros. Estes *tsunamis* podem acontecer sem aviso prévio e podem facilmente afundar um navio que esteja ancorado, ou virá-lo de borco se o encontrar em seu caminho.

Não somente os navios viram quando atingidos por estes vagalhões mas até mesmo os grandes transatlânticos podem se quebrar ao meio pelos efeitos da tensão, dependendo da maneira com que enfrentam essas vagas, e da distância entre elas, enquanto barcos pequenos podem cavalgá-las em suas cristas e descer nos intervalos com facilidade. Este fato já sucedeu a um destróier, que foi quebrado em dois por ondas gigantescas, sobre as quais ele se estendeu de um comprimento e meio, e provavelmente teria sobrevivido se o seu comprimento medisse um *ou* dois dos entresseios das vagas. Existem igualmente vagas de maremotos muito destruidoras e estranhas, geralmente causadas por deslizamentos submarinos resultantes da separação de uma falha da crosta terrestre. Estas ondas, chamadas *seiche* menores em altura e não tão sensacionais como os *tsunamis* são imensamente poderosas, com imensas marés represadas por detrás. São mais difíceis de serem reconhecidas e por isto bem mais perigosas para os navios. Uma única dessas ondas, chegando sem aviso prévio, pode estraçalhar uma embarcação grande e espalhar os seus pedaços por distâncias enormes, perdendo os destroços enquanto caminha.

Se navios podem ser literalmente engolidos por um mar tão tremendo, será igualmente possível para um avião desaparecer nos ares? Observadores têm visto aviões entrarem dentro de uma nuvem e nunca mais saírem de lá — como se algo os houvesse desintegrado ou arrancado do ar durante o vôo.

Existem tensões na atmosfera que podem ser grosseiramente comparadas a vagas de marés, especialmente se um avião as apanha de frente e em alta velocidade. Da mesma forma, encontram-se ventos em diferentes níveis de altitude, e um avião em subida ou descida pode freqüentemente enfrentar ventos fortes vindos de direções diferentes da indicada pela biruta do aeroporto. Se o vento diferente for muito forte, podem ocorrer resultados infelizes para o avião afetado. Este "corte de vento" é um fator importante nas perdas aéreas e compara-se a sua forma mais intensa às "turbulências

com ar claro", às ondas do tipo *seiche* que surgem inesperadamente sobre um mar aparentemente calmo. As turbulências podem subir ou descer ou ainda se manterem em posição horizontal e, quando a mudança é bastante brusca, ou devido à força da turbulência ou à velocidade do avião, o efeito é quase o mesmo que o de voar contra uma parede de pedras. Genericamente falando, as "turbulências com ar claro" não podem ser previstas, embora sejam normalmente encontradas nas margens das correntes aéreas que se movem através dos céus, assim como a Corrente do Golfo movimenta-se através do oceano Atlântico, porém com uma velocidade consideravelmente maior — duzentas milhas por hora, em relação às quatro milhas ou menos da Corrente do Golfo. As "turbulências com ar claro" podem possivelmente explicar a perda de aviões leves no Triângulo das Bermudas, despedaçando-os de acordo com pressão exercida (o fator G) ou formando repentinamente um vácuo que deixaria o avião cair no mar. As próprias "turbulências com ar claro" já são um mistério, da forma como aparecem de repente, se é que se possa usar a palavra "aparecer" para um fenômeno invisível, e são imprevisíveis. De qualquer forma, é um ponto de dúvida que as mudanças bruscas de pressão possam ter sido a razão para a perda de todos os aviões dentro do Triângulo das Bermudas e dos defeitos apresentados por seus rádios transmissores. Aviões que venham a desaparecer no futuro dentro desta área talvez possam ser mais facilmente localizados graças aos novos e sofisticados sistemas de memória e de rastreamento, os quais, se utilizados no passado por muitos dos aviões perdidos, teriam talvez permitido que eles fossem encontrados se ainda existissem. As aeronaves dos dias de hoje levam igualmente sistemas de memória por computadores chamados "AIDS" — Airborne Integrated Data System (a famosa caixa preta que, se encontrada, guardará um relato perfeito do que aconteceu com o avião). Agora já é possível verificar e registrar-se tudo o que for dito na cabina de aviões comerciais e militares. A gente se recorda, no entanto, de que as trocas de palavras entre os pilotos do Vôo 19 foram ouvidas da base sem que esclarecessem coisa alguma a respeito do que lhes estava acontecendo. Há

outros sistemas em uso, aperfeiçoados através dos vôos espaciais do projeto Mercury e dos submarinos atômicos, que gravam automaticamente a posição e qualquer desvio sofrido por um avião ou um barco. Um novo aparelho para localizar aviões perdidos chama-se

"sinal de resgate ou de queda". É um pequeno rádio-transmissor, capaz de funcionar por dois ou três dias. Ele fica localizado na cauda do avião e é ativado pela perda de corrente no sistema eletrônico. Mas novamente, se os desastres dentro do Triângulo estão ligados a sombras no rádio, é de se supor que em tais casos estes novos aparelhos seriam igualmente neutralizados.

Eletromagnetismo e defeitos de funcionamento de instrumentos de navegação são um dos mistérios que se repetem dentro do Triângulo. Hugh Auchincloss Brown, um engenheiro eletrônico e o autor de

"Cataclismos da Terra", disse recentemente: "Existem boas razões para associarmos estes incidentes aos campos magnéticos da Terra. Tem havido tremendas inversões no campo magnético em períodos diversos da história da Terra, e talvez uma outra era de mudança na situação magnética esteja se desenvolvendo, com "terremotos" magnéticos ocasionais servindo de indicação e de avisos prévios. Isto talvez possa explicar os distúrbios que têm causado a queda e o desaparecimento de aviões, quando mergulham em águas profundas. Mas isto não poderia, é óbvio, explicar o desaparecimento de navios..." Wilbert B. Smith, um técnico em eletrônica que dirigiu um projeto sobre magnetismo e gravidade para o Governo Canadense em 1950, sugeriu que estes elementos possam ser um fator para o desaparecimento dos aviões. Ele afirmou que descobriu localizações específicas, às quais se refere como "áreas de cobertura reduzida", relativamente pequenas em dimensões (aproximadamente trezentos metros de diâmetro, mas que estendem porém a uma altura considerável), e que são, na verdade, tão turbulentas que bem poderiam deixar um avião em pedaços. Os aviões não teriam desta forma um aviso sobre estas regiões invisíveis e não-registradas nos mapas de anomalias magnéticas e gravitacionais a não ser que voassem para dentro delas, com efeitos fatais. Smith escreveu, ao comentar a aparente impermanência destes locais:

"...Nós não sabemos se estas regiões de cobertura reduzida se movimentam ou simplesmente se dissolvem... Quando ficamos à

procura de uma delas durante três ou quatro meses não conseguimos descobrir nenhum traço..."

Um porta-voz do Departamento de Buscas e Salvamentos do Quartel General da Guarda Costeira especificou igualmente a importância do magnetismo e da gravidade nas investigações:

"Falando com franqueza, nós não sabemos o que anda acontecendo neste suposto Triângulo das Bermudas. Tudo o que podemos fazer a respeito destes desaparecimentos inexplicáveis é

especular.

A Marinha está tentando chegar ao âmago do mistério com um projeto chamado Projeto Magnetismo no qual técnicos estão investigando a gravitação eletromagnética e os distúrbios atmos- féricos. Alguns deles pensam que certos distúrbios podem ter desintegrado aqueles aviões em 1945. Um navio que estava na região relatou haver visto uma imensa bola de fogo nos céus o que, é lógico, poderia igualmente significar uma colisão em pleno ar... mas isto é

improvável por se tratar de cinco aviões. O fato é que nós não possuímos uma opinião segura."

O Sétimo Distrito da Guarda Costeira, e que fica mais perto do Triângulo, numa carta circular a que já nos referimos anteriormente, assume o ponto de vista que o Triângulo da Morte ou das Bermudas é

uma área imaginária e oferece a reconfortante certeza de que as muitas perdas ali ocorridas sejam simplesmente uma coincidência. A carta diz o seguinte:

"...O Triângulo do Demônio ou Triângulo das Bermudas é uma área imaginária localizada ao largo da costa sudeste atlântica dos Estados Unidos, e que é famoso pela alta incidência de perdas inexplicadas de navios, pequenas embarcações e aeronaves. Os vértices deste Triângulo são geralmente aceitos como as Bermudas, Miami, na Flórida e SanJuan de Porto Rico.

No passado, buscas extensas, porém infrutíferas, da Guarda Costeira, estimuladas pelo caso do desaparecimento de uma esquadrilha completa de

Avengers TBM ocorrida logo após a decolagem de sua base em Forte Lauderdale, na Flórida, e o naufrágio sem rastros do Marine Sulphur Queen nos estreitos da Flórida aumentaram a crença popular nos mistérios e nas qualidades sobrenaturais do "Triângulo das Bermudas". Incontáveis teorias tentando explicar os muitos desaparecimentos já foram oferecidas através de toda a história desta região. As mais práticas parecem ser as relativas ao meio ambiente e as que citam os erros humanos.

A maioria dos desaparecimentos pode ser atribuída às condições ambientais únicas da região. Em primeiro, o "Triângulo do Demônio" é um dos dois únicos lugares da Terra em que a agulha magnética aponta para o norte verdadeiro. Normalmente ela aponta em direção do norte magnético. A diferença entre os dois é conhecida como variação da bússola. O valor desta variação muda até de vinte graus quando se dá a volta da Terra. Se esta variação da bússola, ou erro, não for compensada, o navegador pode se encontrar completamente fora de seu ramo e num sério problema. Uma região chamada "Mardo Demônio" pelos marinheiros japoneses e filipinos, localizada ao largo da costa leste do Japão, também apresenta as mesmas características magnéticas. Da mesma forma que o Triângulo das Bermudas, ela também é famosa por seus misteriosos desaparecimentos.

Outro fator ambiental é o efeito da Corrente do Golfo. Ela é

extremamente veloz e turbulenta e pode rapidamente apagar qualquer evidência de um desastre. O imprevisível padrão meteorológico do conjunto Atlântico-Mar das Caraíbas tem igualmente o seu lugar. Tempestades e trovoadas locais e trombas d'água muitas vezes conjuram desastres para pilotos e marinheiros. E, finalmente, a topografia do fundo do oceano varia desde os extensos baixios que circundam as ilhas a algumas das mais profundas fossas marinhas existentes no mundo. Com a ação recíproca das fortes correntezas sobre os muitos recifes, a topografia vive num estado de fluxo constante e o desenvolvimento de novos riscos à navegação é rápido. Não deve ser também abandonado o fator de erros humanos. Um grande número de embarcações de recreio navega nas águas entre a Costa de Ouro da Flórida e as Bahamas. Muitas vezes, travessias são iniciadas por barquinhos pequenos demais, com conhecimentos insuficientes dos perigos da região e falta de marinharia de seus tripulantes.

A Guarda Costeira, para resumir, não está impressionada pelas explicações sobrenaturais dos desastres no mar. Nós temos tido exemplos de que as forças combinadas da Natureza e a im- previsibilidadedaHumanidade ultrapassam até mesmo as mais fantasiosas artimanhas da ficção científica e... muitas vezes por ano..."

Quase como um *Post-Scriptum*, esta carta oferece uma ligeira bibliografia, aonde os leitores podem ter referências de artigos escritos por Ivan Sanderson, Leslie Licher, Vincent Gaddis e John Wallace Spencer, numa espécie de "imparcialidade" para aqueles que acreditam que o mistério do Triângulo das Bermudas não pode ser explicado assim tão facilmente. No último parágrafo da carta circular da Guarda Costeira, menciona-se o seguinte:

"...Não conhecemos nenhum mapa que delineie os contornos do Triângulo das Bermudas... (apesar de acrescentarem)... que entre os mapas Acromagnéticos da região Costeira dos Estados Unidos, Séries HO 17507 — Números 9 até 15 cobrem o Triângulo das Bermudas." Alguns diretores de companhias civis de aviação que atuam na região concordam cautelosamente com a opinião da Guarda Costeira. A Sra. Athley Gamber, presidente da Red Aircraft de Forte Lauderdale, é um dos exemplos. Athley Gamber, uma morena atraente, e um exemplo encantador das mulheres que trabalham, cheia de energia e sucesso, é a viúva de um piloto que desapareceu enquanto voava de Forte Lauderdale para as Bahamas. Ela tem estado em ação durante muitas operações de buscas a aviões desaparecidos e tem igualmente os motivos e a oportunidade de fazer conjecturas a respeito dos muitos aviões particulares que desapareceram sem deixar traços dentro da área do Triângulo.

A Sra. Gamber, de seu posto de observação na região, não acredita que exista alguma coisa misteriosamente sinistra sobre o Triângulo das Bermudas. A opinião dela é que uma das razões pelas quais muitos pilotos não tenham enviado um sinal de "Mayday" ou um simples SOS era que "eles não tinham a menor idéia que estavam em perigo", acrescentando que no instante em que você vai ficando em piores condições, o radar perde o contato". Ela ainda observa: — "Esta área é caracterizada por um desenvolvimento muito rápido de zonas quase espontâneas de baixa

pressão. Uma aeronave é construída para suportar uma certa carga de pressão — quando ela é ultrapassada, se desintegra. Eu estou plenamente convencida de que a natureza humana não pode fazer frente aos elementos." Ela estima que os erros dos pilotos são responsáveis até por cinquenta por cento dos desaparecimentos e que dos muitos aviões particulares que se perderam, pelo menos vinte e cinco por cento deles ficaram simplesmente com falta de combustível. Mas os aparelhos comerciais, de passageiros e militares que desapareceram em vôos normais com verificações constantes feitas por pilotos e mecânicos experientes, certamente não sofreram falta de gasolina, e nem todos os aviões que sumiram em esquadrilhas foram de encontro a zonas de turbulências exatamente na mesma hora e na mesma pressão, como também não existe uma explicação verossímil para dizer porque em ocasião alguma — em contraste com o que acontece em outras partes do' globo — tenha sido encontrado qualquer destroço em praias e mares com tantas perdas, ou porque eles tenham desaparecido tão abruptamente dos céus. Novamente, o que é

aplicável para aeronaves não é aplicável aos barcos, e se todas as perdas aéreas podem ser explicadas, os desaparecimentos de embarcações dentro do Triângulo das Bermudas permanecerão tão misteriosos como sempre o foram. Ao observador surge apenas o que pode ser uma correlação evidente, pelo menos na intensidade, entre os dois tipos de perdas, e cada explicação satisfatória parece trazer consigo uma ou várias perguntas a mais — algo assim parecido com a Hidra, o monstro de muitas cabeças da mitologia grega, na qual, assim que uma das cabeças era cortada, começava a crescer outra, tornando-a praticamente invencível.

Um interesse mundial no "mito" do Triângulo das Bermudas tem ocupado cada vez mais a imaginação dos moradores das praias adjacentes quando cada novo caso é relatado e discutido. Devido aos desaparecimentos freqüentes de pequenos barcos e aviões, que bem podem desaparecer devido a numerosas outras causas, não há nenhuma maneira de atribuí-los às forças suspeitas dentro do Triângulo, se bem que se associem geralmente a ele dentro da opinião pública. Robie Yonge, um conhecido *disc-jóquei* de Miami e comentarista de rádio, é um exemplo que ilustra até que grau este mistério tem intrigado os observadores do Sul da Flórida. Desde que começou a expressar seu interesse pelo Triângulo das Bermudas, tem

recebido literalmente milhares de telefonemas, a maioria deles quando se encontra no ar, de ouvintes que têm histórias para contar ou que desejam mais informações. Robie, no momento, está interessado no lançamento de uma lancha equipada com controle remoto e aparelhos eletrônicos e com bonecos "robotizados" a bordo e com intenção de deixá-la à deriva entre a Flórida e as Bahamas bem dentro da área do Triângulo e de ficar observando o que acontece com eles através de controles eletrônicos remotos.

O desejo de esclarecer este mistério através de pesquisas pessoais já se estendeu muito mais para o norte. No final de 1974, uma organização com o nome de Centro Isis para Pesquisas e Estudos das Artes e Ciências Esotéricas, de Silver Spring, em Maryland, vai organizar um seminário em cruzeiro sobre "as fronteiras da ciência", num barco alugado, nas áreas do Triângulo das Bermudas e aonde os fenômenos mais estranhos e potencialmente perigosos foram relatados. De acordo com o presidente do Isis, Jean Byrd, os participantes do cruzeiro serão obrigados a fazer um seguro de vida especial devido ao elemento implícito de perigo. Além disto, ele pretende fazer testes psicológicos entre os membros da expedição enquanto eles navegam através das áreas de "perigo", especialmente aquelas onde existem aberrações das bússolas, ou falta de função, sinais de desvios magnéticos e outros fenômenos, para determinar se o estado mental dos participantes reflete a tensão magnética. Esta possibilidade já foi mencionada previamente como explicação sobre se as pessoas mentalmente afetadas por fortes correntes magnéticas perderiam o controle de seus aviões ou navios, causando-lhes quedas ou naufrágio, ou se simplesmente elas abandonariam os barcos sob o *stress* psicológico. Deve ser acentuado, no entanto, que os sobreviventes que pretendem ter encontrado as ainda não-identificadas forças presentes dentro do Triângulo, não se recordam de nenhuma aberração mental, exceto os sentimentos compreensíveis de surpresa, temor, extrema preocupação e cautela futura.

Na falta de uma explicação lógica e facilmente aceitável, pesquisadores independentes preocupados com os desaparecimentos dentro do Triângulo das Bermudas se adiantaram: — Algumas destas explicações se baseiam nas exceções das leis naturais, outras sugerem mudanças interdimensionais através de uma passagem equivalente a

"um buraco nos céus" (no qual os aviões podem entrar mas de onde não podem sair), outros acreditam que os desaparecimentos são planejados por entidades de um espaço externo ou interno, enquanto outros ainda oferecem uma teoria, ou melhor, uma combinação de teorias, segundo as quais os fenômenos podem ser causados essencialmente por poderes complexos e fabricados pelo homem {e ainda em funcionamento) que pertenceram a uma ciência consideravelmente mais antiga e muito diferente da nossa.

6 - Aberrações de Tempo-Espaço e Outros Mundos.

Investigadores dos fenômenos do Triângulo das Bermudas há

muito notaram a existência de outra área misteriosa nos mares de nosso mundo, a sudeste do Japão, entre o Japão e as ilhas Bonin, especificamente entre Iwo Jima e a ilha Marcus, com registros e uma reputação indicativa de perigos especiais para navios e aviões. Se os navios que ali se perderam foram vítimas de vulcões submarinos ou maremotos repentinos, esta área, muitas vezes chamada de "Mar do Demônio", goza pelo menos oficialmente de uma reputação ainda mais sinistra que o Triângulo das Bermudas, já que as autoridades japonesas a declararam como zona de perigo.

O "Mar do Demônio" é temido há longo tempo pelos pescadores, que acreditam que ele seja habitado por diabos e monstros que capturam os barcos desprevenidos. Aeronaves e embarcações têm desaparecido nesta região há muitos anos, porém, durante a época em que o Japão estava em paz, nove navios modernos sumiram entre o período de 1950 a 1954, com tripulações que totalizavam várias centenas de pessoas e em circunstâncias características (extensas buscas por ar e mar, falta de destroços e manchas de óleo) dos acontecimentos do Triângulo das Bermudas. O Triângulo das Bermudas e o Mar dos Demônios, por uma fantástica coincidência, apresentam ambos o mesmo fenômeno insólito. Pelo Triângulo das Bermudas passa, quase em seu limite ocidental, a 80.º de longitude oeste, uma linha onde o norte verdadeiro e o norte magnético se tornam alinhados e não se pode calcular a variação das bússolas. Este mesmo meridiano de 80.º de longitude oeste, e que muda de designação quando atravessa os pólos, se transformando em 150º de longitude leste, passa a leste do Japão e cruza o centro do Mar dos Demônios. Nesta área a

agulha magnética também vai apontar para o norte verdadeiro e o norte magnético ao mesmo tempo, exatamente como acontece na parte ocidental do Triângulo das Bermudas do outro lado do mundo.

As perdas inexplicáveis neste equivalente japonês do Triângulo das Bermudas serviram para inspirar uma investigação oficial do governo em 1955. Esta expedição, com cientistas anotando dados de bordo de seu navio, o *Kaiyo Maru 5*, fez uma travessia pelo Mar dos Demônios e terminou de maneira realmente espetacular — o navio explorador desapareceu de repente com sua tripulação e todos os cientistas!

A existência de uma ou mais áreas de desaparecimentos nos oceanos do mundo levaram a especulações incomuns. Teorias a respeito de aberrações antigravitacionais foram formuladas, pressupondo áreas em que as leis da gravidade e de magnetismo normal de atração não funcionassem da maneira a que nós estamos acostumados. Ralph Barker, autor do livro *Grandes Mistérios dos Ares*, acentua que novos aperfeiçoamentos na física apontam para a "evidência da existência de partículas antigravitacionais de matéria", sugere que "a presença de matéria antigravitacional ou contra-ter-rena, de uma natureza completamente contrária àquelas que são conhecidas neste planeta... de um caráter espantosamente explosivo quando (ela) chega nas proximidades da matéria da forma comum que conhecemos... encravadas em certas áreas bem localizadas na Terra..." — Ele acha possível que esta matéria tenha vindo do espaço e se incrustado na crosta terrestre, algumas vezes por baixo da terra, porém na maioria das vezes abaixo do mar.

Esta teoria poderia explicar o não-funcionamento de aparelhos eletrônicos e magnéticos dentro de determinadas áreas, mas não explica, no entanto, inúmeras perdas de navios e aviões. Lembramo-nos, neste caso, de relatórios feitos em outras áreas de anomalias magnéticas através do mundo, aonde a força de atração *úe* alguma coisa por baixo das águas é maior que a do Polo Norte Magnético. Um estudo mais detalhado do Triângulo das Bermudas e de outras áreas suspeitas foi feito por Ivan Sanderson e discutido em seu artigo "Os Doze Cemitérios do Diabo em Torno do Mundo", escrito para a revista *Saga*. Estudando as estatísticas de desaparecimento de navios e aviões pelo mundo inteiro, Sanderson e seus associados descobriram, em primeiro lugar, que a maioria destas perdas

misteriosas ocorria em seis regiões, todas elas tendo mais ou menos a forma de um losango e, coincidentemente, entre as latitudes de 30° e 40° norte e sul do Equador e que incluíam o Triângulo das Bermudas e o Mar dos Demônios.

Desenvolvendo mais ainda a sua teoria, Ivan Sanderson estabeleceu uma rede de doze "anomalias" a intervalos de setenta e dois graus em torno da Terra, centrados mais precisamente aos 36° de latitude sul e norte, sendo cinco no Hemisfério Norte, cinco no Hemisfério Sul e incluindo os Pólos. A razão do Triângulo das Bermudas ser o mais conhecido, acrescenta ele, é que é o mais atravessado de todos. Mas todos os outros, se bem que localizados em áreas menos freqüentadas, apresentam, igualmente evidências consideráveis de anomalias magnéticas de tempo-espaço.

A maioria destas áreas ativas fica a leste de massas de terras continentais aonde correntes oceânicas quentes se dirigem para o norte, colidindo com as correntes frias que vêm para o sul. Somandose a esta colisão de correntes, estas áreas representam também os pontos básicos aonde as correntes oceânicas superficiais seguem uma direção e as correntes da subsuperfície seguem outra. As grandes correntes de maré de subsuperfície se movimentam tangencialmente, e influenciadas por temperaturas diferentes, criam redemoinhos magnéticos, que afetam as comunicações por rádio, o magnetismo — talvez até mesmo a gravidade — e eventualmente em condições especiais, podem fazer com que aviões e embarcações desapareçam —

navegando ou voando para um ponto diferente no tempo ou no espaço. Uma explicação interessante sobre os fenômenos que se passam nestas áreas é sublinhado por Sanderson ao descrever as espantosas

"chegadas adiantadas" de vôos aéreos cuidadosamente controlados: alguns aviões têm chegado tão antes do horário previsto que a única explicação possível seria um vento de cauda soprando atrás deles, por exemplo, a 800 quilômetros por hora. Tais incidentes podem ser o resultado de ventos não registrados, mas eles parecem ocorrer mais freqüentemente dentro do Triângulo das Bermudas e outras áreas de turbilhões, como se os aviões que



houvessem encontrado esta ano-

malia tivessem sido arrebatados ou empurrados com segurança através dos "buracos no céu" que já custaram a vida de tantos viajantes.

Doze seções da Terra, vórtices de aberrações eletromagnéticas, como são sugeridas pela teoria de Ivan Sanderson. As duas áreas que não são mostradas nesta projeção estão sobre os pólos. A área a leste do Japão corresponde ao "Mar dos Demônios", o equivalente japonês ao Triângulo das Bermudas.

Um incidente envolvendo um lapso de tempo ocorreu no aeroporto de Miami há cinco anos atrás e nunca foi satisfatoriamente explicado. Passou-se com um avião 727 de passageiros da National Airlines (Aerovias Nacionais), aproximando-se por nordeste e que, sendo seguido pelo radar do Centro de Controle Aéreo, desapareceu repentinamente da tela durante cerca de dez minutos e depois tornou a aparecer. O avião aterrisou sem incidentes e o piloto e sua tripulação ficaram surpresos com a preocupação da turma de terra, já que eles não haviam notado nada de anormal. Como explicação, um dos membros da equipe do Controle Aéreo disse a um dos pilotos: —

Homem, durante dez minutos vocês simplesmente não existiram... —

Foi a esta altura que os tripulantes verificaram seus relógios e os vários indicadores de tempo de vôo do avião e descobriram que eles todos estavam uniformemente com dez minutos de atraso de acordo com o tempo real. O

fato foi especialmente singular pois o avião havia feito uma verificação rotineira de horário vinte minutos antes do incidente e naquela ocasião não havia nenhuma diferença de tempo. Fazendo a ressalva que o nosso planeta opera em eletromagnetismo, Ivan Sanderson propõe uma pergunta: E se o Triângulo das Bermudas e certas outras áreas funcionando como... "imensas máquinas, gerassem ainda uma outra forma de anomalia... Será que elas poderiam criar redemoinhos para dentro ou para fora, redemoinhos nos quais objetos materiais pudessem cair ou ser repelidos para uma outra dimensão de tempo-espaço?" Pois além dos muitos desaparecimentos que já ocorreram, um número muito maior vem acontecendo nos últimos anos e através dos séculos, por todo o mundo, e que parecem continuar a acontecer apesar das negativas oficiais e do fato de que eles são logicamente "impossíveis".

Nenhum investigador dos acontecimentos dentro do Triângulo das Bermudas pode evitar a confrontação com os relatórios a respeito de OVNI (objetos voadores não-identificados). OVNIIs têm sido o assunto de milhares de relatórios e investigações nos Estados Unidos desde as primeiras e confusas aparições em tempos de paz em 1947, e através de outros milhares de aparecimentos pelo mundo inteiro (dez mil apenas em 1966). Muitos milhões de pessoas pretendem ter visto OVNIIs nos Estados Unidos e outros países. Eles têm sido noticiados e descritos por observadores cientificamente competentes — nas palavras do Dr. J. Allen Hyneck, antigo consultor das Forças Aéreas norte-americanas para os OVNIIs: "A inteligência dos observadores e pessoas que viram os OVNIIs é certamente média. Em muitos casos acima da média. Em alguns casos embaraçosamente muito acima da média."

Eles têm sido fotografados em vários graus de clareza; têm sido vistos acompanhando aviões, ocasionalmente interferindo ou mesmo destruindo aviões, e diversas vezes foram observados sobrevoando em grande número capitais importantes de nosso mundo, como Washington e Roma. O Governo dos Estados Unidos, a Força Aérea e a Marinha têm publicado circulares que atribuem a maior parte das visões à lua, halos lunares, cometas, miragens, balões, estrelas muito brilhantes, meteoros, os planetas (especialmente Vênus), aeronaves em teste, holofotes de buscas, auroras boreais, bolas de fogo, fogos de artifício, autocínese (quando um objeto que

está sendo observado parece mover-se), pós-miragem (quando um objeto que está sendo observado se desvanece muito lentamente e nos dá a impressão de ainda ser visto em outro local), fogos-fátuos, mistificações, ou ilusão de massas. Entretanto, relatórios sobre OVNI's continuam a chegar e grandes associações destinadas ao estudo dos OVNI's e a proliferação de livros sobre o assunto mantêm a questão sempre em dia. Seja lá o que eles forem, nos parece quase certo que não são armas secretas pertencentes aos países conhecidos da Terra. (Cada uma das facções que lutou na Segunda Guerra Mundial pensava que as bolas de fogo luminosas que esvoaçavam em torno de seus aviões de caça fossem armas secretas de seus adversários). Desde esta época, como tem sido observado, se os OVNI's fossem armas secretas dos russos ou americanos, eles não iriam mantê-los em segredo durante tanto tempo. É interessante reconhecer-se que apesar da Força Aérea dos Estados Unidos afirmar que os OVNI's não podem ser explicados e, portanto, não existem, o regulamento AFR 80-17 das Forças Aéreas dá

instruções detalhadas aos pilotos sobre quais as providências a tomar se avistarem um OVNI.

Muitos dos parágrafos do regulamento AFR 80-17 dão crédito às perspectivas de investigações da Força Aérea tanto quanto à persistência dos OVNI's, tantas vezes desacreditados nos relatórios oficiais.

Os objetivos contidos no regulamento dizem o seguinte: —

..."para determinar se o OVNI é uma possível ameaça aos Estados Unidos e usar todos os dados científicos ou técnicos recolhidos dos Estudos sobre os relatórios dos OVNI's."

Enquanto o regulamento reconfortantemente afirma que: — "A maioria dos OVNI's referidos às Forças Aéreas tem sido objetos convencionais ou familiares que não apresentam nenhuma ameaça à nossa segurança", — acrescenta: — "É possível que nações estrangeiras possam aperfeiçoar veículos de configuração ou propulsão revolucionários". Existe algo paradoxal, no entanto, na afirmação que: —

"freqüentemente supostos OVNI's são confundidos com aeronaves"; logo seguida por uma outra: — "a não ser quando as aeronaves são definidas

como estímulo aos relatórios sobre OVNI's, elas não precisam ser investigadas dentro dos dispositivos deste regulamento", —

pois se o observador que faz o relatório de um objeto estranho não pode ter certeza, não pode também saber se ele é uma aeronave ou não, especialmente quando ele estiver nos ares." O regulamento ainda acrescenta que: — "Cada comandante de uma base das Forças Aéreas deve estipular a possibilidade das investigações sobre os OVNI's". A maior parte do regulamento AFR 80-17 diz respeito sobretudo à cadeia de comando para os relatórios e investigações dos OVNI's e às instruções para a revelação das fotografias tomadas destes objetos. Incluídas neste regulamento estão também as instruções sobre as informações que o comandante da base pode revelar à imprensa local quando inquirido sobre os OVNI's avistados na área: — "Em resposta às perguntas locais a respeito dos OVNI's vistos nas proximidades de uma base das Forças Aéreas, o comandante da base pode transmitir informações aos noticiários locais ou ao público depois que o objeto for positivamente identificado. Se a excitação com a visão dificultar a sua identificação dentro dos níveis normais, o comandante pode afirmar que a visão está sendo investigada e que as conclusões serão liberadas pela SAF-OI depois que a investigação for completada." O

comandante pode ainda declarar que as Forças Aéreas irão rever e analisar os resultados desta investigação. Quaisquer inquéritos posteriores serão dirigidos ao SAF-OI. Isto traduzido para a nossa linguagem civil quer dizer: — Se não for um avião ou qualquer coisa parecida, diga para eles agüentarem a mão — neste meio tempo não se metam em enrascadas...

O Adendo 1 ao citado regulamento é, com efeito, uma lista de perguntas de uma meia dúzia de páginas contendo diagramas, questões e as supostas respostas para ajudarem a classificar um relatório exato a respeito dos OVNI's. A pergunta N.º 13, por exemplo, pede que a pessoa que viu o objeto responda com um "sim", ou "não", ou

"desconheço" uma das várias possibilidades a respeito da ação do pretenso OVNI's que ela viu. As questões são formuladas da seguinte maneira: — O fenômeno — movimentava-se em linha reta? — ficou parado alguma vez? — repentinamente movimentou-se a grande velocidade e desapareceu? — partiu-se em pedaços e explodiu? —

mudou de cor? — deixou escapar fumaça? — mudou de forma? —

brilhava ou piscava? — flutuava ou vacilava? — aparecia e desaparecia? — girava feito um pião? — fazia algum barulho? — mudou de brilho? — A pergunta é interessante quando se apresenta como um resumo do que os observadores têm verificado quando vêem ou pensam que vêem discos voadores, isto é, tudo a não ser os homenzinhos verdes ou outros humanóides que alguns destes observadores afirmam ter visto dentro dos discos.

A Força Aérea, talvez a entidade mais intimamente ligada aos OVNI's, contratou a Universidade do Colorado para preparar um estudo e um relatório final sobre os OVNI's e que foi produzido em 1968. Este projeto, feito sob a direção do Dr. Edward A. Condon, diretor científico do relatório final, "Estudo Científico dos Objetos Voadores Não Identificados", descobriu que a maioria dos relatórios apresentados eram explicáveis de uma forma ou de outra e que apenas uma pequena porcentagem não podia ser explicada. Foi igualmente descoberto que o tempo e o dinheiro gastos nas pesquisas não justificavam as informações científicas obtidas e com a implicação que quaisquer esforços posteriores seriam pura perda de tempo. Entre-tanto, os OVNI's continuaram a ser vistos, sozinhos ou em vôos compactos, nos céus de diferentes partes do mundo e também no espaço. Apesar das constantes negativas oficiais, uma desvantagem óbvia das pesquisas planejadas sobre os OVNI's é a leviandade geral provocada pelas informações transmitidas quando são feitos relatórios ao público. Quando aumentaram consideravelmente as referências aos OVNI's, em outubro de 1973, vistos na Louisiana, em Ohio, no Mississippi, em Minnesota, na Geórgia e na Flórida, e testemunhas que incluíam pessoas presumivelmente de alto gabarito como o Governador de Minnesota e numerosos oficiais da Polícia e da Patrulha Estadual, surgiu um interesse público suficiente para garantir relatórios freqüentes feitos pela imprensa. Assim, a CBS de Rádio ofereceu a seus ouvintes uma descrição razoavelmente detalhada das visões — mas que foi transmitida em versos/Outro relatório informativo foi fornecido pelas forças policiais da cidade de Detroit, onde se estabelece o processo para lidar-se com os ocupantes dos OVNI's, quando e se eles deveriam ser postos sob custódia, e até mesmo estabelecendo, se necessário, uma separação de sexos no caso de cativos masculinos ou femininos

(sempre na hipótese de que existissem diferenças biológicas terrenas entre as centenas de milhões de planetas potencialmente habitados).

A persistência dos relatórios sobre os OVNIIs e o não reconhecimento oficial diversas vezes trazem à tona sentimentos de crença similares aos descritos por F. J. Rippelt, que dirigiu uma investigação das Forças Aéreas sobre os OVNIIs, em seu livro O

Relatório dos Objetos Voadores Não-Identificados:

' 'O que constitui uma prova? Será que é preciso que um OVNI desça na entrada principal do Pentágono, perto dos escritórios dos chefes do Estado-Maior? Ou já é uma prova quando uma estação de radar baseada em terra detecta um OVNI, envia um avião a jato para interceptá-lo, o piloto do jato avista o OVNI, segue-o com seu radar, apenas para vê-lo desaparecer a uma velocidade fenomenal? Será

uma prova quando o piloto do jato atira sobre o OVNI, e se apegar a sua história até mesmo sob a ameaça de uma corte marcial?..." Referências sobre OVNIIs na área ao sul da Flórida e nas Bahamas foram e continuam sendo muito numerosas com relação a outras de lugares diversos. Eles têm sido vistos por baixo das águas transparentes tanto quanto nos céus, indo do céu para o mar, e do mar para o céu, por muitos observadores de confiança. O número dos locais das visões deu lugar a teorias de que a presença dos OVNIIs tem algo a ver com os desaparecimentos dentro do Triângulo das Bermudas, ou melhor, para sermos mais explícitos, que os OVNIIs vêm seqüestrando aviões e navios há muitas gerações.

Um dos mais expressivos defensores desta teoria é John Spencer, autor de *O Limbo dos Perdidos*. Spencer é familiarizado com aeronaves, sendo ele mesmo um piloto veterano de dez anos de serviço nas Forças Aéreas, e é também um estudioso dos fenômenos dos OVNIIs e um membro do NICAP (National Investigation Committee on Aerial Phenomena — Comitê Nacional de Investigação sobre os Fenômenos Aéreos), uma organização séria de pesquisas para o estudo dos OVNIIs e que inclui entre os seus membros figuras do alto comando do Governo Norte-americano, da Marinha e das bases de foguetes. Spencer se tornou um interessado no Triângulo das Bermudas, que ele prefere chamar de "Limbo dos Perdidos",

durante a época do desaparecimento do submarino atômico americano *Scorpion*, que muitas pessoas ligaram, na ocasião, com outras perdas ocorridas dentro da área do Triângulo das Bermudas. A perda do *Scorpion* não permaneceu um mistério, pois ele foi finalmente localizado a cerca de 400 milhas dos Açores, e parcialmente graças —

na opinião de Spencer — a um prévio rastreamento feito pelos russos e gentilmente cedido à Marinha norte-americana. Ele continuou, de qualquer forma, a estudar a área do desaparecimento e, analisando as perdas relatadas sobre um mapa, concluiu que a maior parte delas ocorreu sobre a plataforma continental em frente ao Cabo May em Nova Jersey, até o fim da Flórida e mais além, continuando a leste até

o Golfo do México e o sudoeste das Antilhas, incluindo igualmente uma circunferência de 450 milhas sobre as Bermudas e todo o arquipélago das Bahamas. Spencer, que estudou o problema durante muitos anos, crê que a única explicação razoável para o desaparecimento de tantos navios e aviões, junto com seus tripulantes e passageiros, seja o de que eles tenham sido ou estejam sendo fisicamente levados dos mares e dos céus onde trafegavam. E observa que:

"Já que o desaparecimento completo de embarcações de mais de 185 metros (575 pés) em mares calmos e a cinqüenta milhas da costa ou de aparelhos comerciais se aproximando dos aeroportos não podem acontecer de acordo com os padrões terrestres e, no entanto, estão acontecendo, sou forçado a concluir que eles estão sendo levados para fora do nosso planeta."

Exames em detalhes dos diversos relatórios sobre as visões de OVNI's, não somente em nossos tempos, mas através de todos os relatos da história, levaram-no a acreditar que existem dois tipos básicos principais. Um deles seria o onipresente "disco voador" de cerca de vinte e cinco metros de circunferência, e o outro, o tremendo navio-mãe capaz de levar uma dúzia ou mais de "discos" em seu interior — ou talvez espécimes maiores de veículos — da Terra para fora. Esta gigantesca espaçonave corresponderia às formas freqüentemente citadas de um imenso cilindro ou forma oblonga (ocasionalmente citado como em formato de um charuto), vistos em diversos locais, porém não tão freqüentemente como os "discos voadores".

Spencer pensa que a razão para que tantos "seqüestros" tenham sido realizados no Limbo-Triângulo seja que a oportunidade para a captura de espécimes humanos seja maior ali, pois em geral estes pretensos seqüestradores parecem evitar as operações em terra e o contato com seres humanos. A região é muito usada por viajantes de ar e mar e é fácil para eles (as entidades alienígenas) entrar e sair. O

poder funcional dos OVNIIs pode ser, na opinião dele, baseada num uso sofisticado da frequência do rádio como um meio propulsor, e que, por seu turno, explicaria a drenagem eletrônica notada na maioria dos incidentes.

A teoria de Spencer a respeito dos seqüestros espaciais em uma tal escala pode ser estudada como uma das mais estranhas e interessantes e é compartilhada por vários outros estudiosos do assunto que parecem a ela ter chegado independentemente uns dos outros. Sublinhando que entre o desconcertante número de planetas em outros sistemas solares dentro de nossa galáxia (existem aproximadamente 1021 estrelas, cada qual presumivelmente com seu próprio sistema solar!), a lei das probabilidades pressupõe a existência de civilizações altamente desenvolvidas, ele sugere a possibilidade de que as populações de outros planetas no passado tenham se auto-destruído através do uso errado da energia e se transformaram em sóis flamejantes, sem deixar qualquer espécie de vestígios de sua história, populações, ou desenvolvimentos culturais e científicos. Por esta razão, visitantes de outros mundos podem possivelmente estar interessados em preservar uma relíquia viva da Terra em algum outro planeta ou talvez queiram verificar o avanço de nossa presente civilização terrestre antes que o uso errado da energia nuclear se torne um perigo para os outros planetas. Ou talvez eles tenham outros motivos, totalmente inconcebíveis para nós.

Quem sabe se estas entidades alienígenas estejam mesmo satisfeitas em nos deixar viver a nossa maneira enquanto eles nos observam, mas querem apanhar alguns espécimes que irão preservar como um exemplo da vida na Terra antes que o planeta se autodestrua, e que, no caso dos outros planetas, eles não tenham conseguido realizar esta tarefa a tempo?

O exame detalhado dos muitos relatórios sobre o que tenham sido os OVNIIs *antes* da idade dos aviões nos dá a impressão de que a Terra há muito se encontra sob a observação de outros mundos e outras civilizações.

No entanto, já que através de toda a sua história o homem sempre olhou para os céus à procura de sinais e presságios (e quase sempre os encontrou) é por vezes difícil diferenciarmos entre os OVNI's atuais (se eles existem mesmo) e os muitos e ardentes presságios vindos dos céus e que foram variadamente interpretados como avisos, incentivos ou profecias. Um trecho dos anais de Tutmés III, um faraó egípcio da 18.ª dinastia, identificado no Museu Egípcio do Vaticano, talvez venha a ser o primeiro relato por escrito de um OVNI visto na antiguidade. Ao contrário das narrações visionárias dos séculos posteriores, ele descreve a aparição estranha com uma independência de julgamento louvável: *No ano 22, do terceiro mês do inverno, na sexta hora do dia, o escriba da Casa da Vida... reparou que um círculo de fogo estava chegando dos céus... seu corpo tinha um rod (rod: medida antiga egípcia de comprimento equivalente a 5 metros) de largura... eles pousaram sobre o ventre... (então) foram dizer ao Faraó o que estava acontecendo... Sua Majestade estava meditando sobre o que estava sucedendo aqui... estas coisas foram se tornando muito mais numerosas nos céus do que antes... elas brilhavam mais intensamente do que brilhava o sol e se estendiam além dos limites dos quatro pilares dos céus.*

O exército do Faraó foi ver o que era... e ele foi junto. Foi depois da refeição da tarde que aqueles círculos de fogo subiram muito alto nos céus e seguiram em rumo sul.

O Faraó ordenou que se queimasse incenso para restabelecer a paz sobre a terra e ordenou que o que acontecera fosse escrito nos anais da Casa da Vida... para que fosse lembrado para sempre... Nota-se que o faraó manteve o seu autodomínio sob a tensão, portando-se como um deus, como ele era considerado, e que provavelmente se considerava que fosse, apesar de um tanto ou quanto mistificado por esta manifestação de outros deuses, superiores. A prosa épica gilgâmica da antiga Babilônia, provavelmente herdada da pré-civilização da Suméria, descreve o herói Etana como tendo sido levado pelos ares por deuses e que ele andou por sobre a Terra até que ficou tão longe que à sua vista o mar parecia uma tina d'água e a terra tinha a aparência de uma tija de mingau, mais ou menos se ele estivesse observando o Mar Vermelho, o Golfo Pérsico e as terras adjacentes de uma grande (ou mesmo orbital) altura. A flamejante visita vista por Ezequiel —

"O redemoinho que veio do norte... envolto em fogo... e saindo do meio da neblina apareceram quatro criaturas vivas..." — tendo sido freqüentemente citado como um OVNI, que aterrissou e levou Ezequiel a bordo como passageiro. Esta visão celestial, talvez a de uma nave espacial, teve lugar no século VII antes de Cristo, e é o assunto da maior parte do Livro de Ezequiel na Bíblia. Foi recentemente o motivo de uma investigação invulgar no livro alemão *Da TatSich DerHimmelAuf*(*Os Céus Eram Abertos*), e recentemente publicado em inglês como *As Espaçonaves de Ezequiel*. Foi escrito por Joseh Blumrich, um engenheiro de foguetes e desenhista espacial, atualmente trabalhando na NASA em Huntsville, no Alabama.

O Dr. Blumrich começa o seu livro com a intenção de desmascarar a teoria muitas vezes expressa de que a visão de Ezequiel tenha sido na realidade uma espaçonave. Ao aprofundar-se no assunto, entretanto, e ao reparar nas detalhadas descrições e referências feitas por Ezequiel da aparição que ele vira, sentiu que fazia um sentido perfeito se as "rodas dentro de rodas" fossem aplicadas à propulsão de um helicóptero que capacitaria a espaçonave principal a flutuar por cima da terra, e que os corriqueiros (hoje) fenômenos de um foguete aterrissando e decolando eram claramente descritos por Ezequiel, tanto na mudança de colorido de acordo com a velocidade, o sopro de vento, a aparelhagem de pouso, e até mesmo a vestimenta semelhante ao asbestos de seu ocupante. Tudo isto fez com que o Dr. Blumrich mudasse o seu ponto de vista. Ele escreveu então um livro diametralmente oposto ao que iniciara, estabelecendo através de referências bíblicas não somente o fato de que Ezequiel repetidamente vira espaçonaves como também que o Ser descrito por Ezequiel como o Senhor era simplesmente o capitão do foguete!

A narrativa de Ezequiel é apenas uma de uma longa série de narrativas históricas do que talvez possam ter sido OVNI's da antigüidade e da Idade Média, da Renascença, e do princípio dos Tempos Modernos. As diferentes maneiras com que os vários observadores os têm descrito através dos séculos são fantasiosas, variadas e, muitas vezes, divertidas. Mas as suas próprias variações podem fornecer um encadeamento de relatórios confirmatórios quando consideramos que aqueles que os viram os descreveram com o vocabulário que lhes veio mais naturalmente às mentes

estupefatas. Podemos supor que Ezequiel, por exemplo, usou termos como "leão", "boi" e "águia" para descrever as formas do foguete, e algo parecido com o que podia ser parte do trem de pouso como sendo uma pata de bezerro (aliás uma descrição bastante acurada) já que ele, pertencendo a uma economia pastoril, era familiarizado com estes animais domésticos e selvagens. Alexandre, o Grande com seu exército, sendo por seu turno familiarizado com as operações de guerra, comparou-os a "grandes escudos prateados e brilhantes", quando descreveu um OVNI que fez uma incursão no ano 329 A.C. e que interferiu com a passagem do exército grego quando este avançava sobre o rio Jaxartes na Índia. Aristóteles (384-322 a. C.) conhecendo bem os lançamentos de discos feitos pelos atletas gregos, qualificou os objetos que ele viu no céu de discos celestiais. Os romanos, mais belicosos, como Alexandre, classificaram-nos de escudos ou dardos flamejantes ou ainda, de esquadras de navios. Plínio, no Volume II de sua *História Natural* (100

A.C), escreveu: — "Quando Lucius Valcrius e Gaius Valerius eram cônsules, um escudo chamejante espalhando centelhas correu através dos céus durante o ocaso do sol, de leste para oeste." — Os havaianos descreveram os objetos que têm visto e relatado há mil anos como os

"akuatele" — espíritos voadores. Na religiosa Idade Média da Europa os objetos que se movimentavam pelas noites se pareciam a cruzes. (Poderia a cruz-que-mudou-a-história vista por Constantino ter sido uma destas?) E, algumas vezes, como em Ezequiel, eles foram descritos como rodas que giravam e faiscavam.

Durante a era dos descobrimentos e das explorações os viajantes celestiais assumiram, aos olhos de seus observadores, a forma de barcos e, um pouco mais tarde, depois que os balões foram inventados, os objetos voadores eram descritos na França como "brilhantes balões flamejantes". Em Vermont, no século dezanove, os observadores, que eram em sua maioria tecelões, chamaram o que viam de "rocas voadoras".

Enquanto pessoas de cada período sucessivo tinham a tendência de batizar os objetos voadores com os nomes que mais prontamente lhes vinham aos lábios em momentos de tensão, ficou para a nossa cultura atual chamá-los primeiro de "discos voadores" ou "objetos em forma de charuto". Como

uma informação interessante, na ocasião dos primeiros dois dias de visões em massa nos Estados Unidos em 1947, primeiro sobre o estado de Iowa e depois sobre o Monte Rainier em Washington, os OVNIIs foram primeiro chamados de "pratos" e logo depois de "formas de tortas", para depois se transformarem em

"discos".

Frank Edwards, observador há longos anos de fenômenos inexplicáveis, pensa que a tremenda explosão que ocorreu na Sibéria, em 30 de junho de 1908, numa região deserta ao longo do Rio Yenisei e perto do lago Baikal (apenas renas foram vitimadas), apesar de ter sido considerado como o resultado do impacto de um meteorito contra a terra, foi realmente uma explosão atômica causada pela desintegração de uma espaçonave. Ele cita o cientista e escritor russo Alexander Katzenev, que afirmou que os danos, examinados recentemente, são idênticos aos produzidos por explosões atômicas provocadas pelos homens sob condições similares, com radioatividade remanescente e a fusão de metais. Nenhum fragmento de meteoro, pois, é lógico, que eles deviam estar muito mais profundamente encravados na terra, foi recuperado. Edwards conclui: — "Na catástrofe às margens do rio Yenisei em 1908 nós perdemos um hóspede do espaço." M. K. Jessup, um pesquisador de OVNIIs de considerável preparo científico e disciplinar, sendo inclusive astrônomo e selenógrafo especializado (técnico sobre assuntos lunares), era de opinião em seu livro, *O Caso dos OVNIIs*, que os famosos desaparecimentos de navios e os mistérios dentro do Triângulo das Bermudas, inclusive o do *Freya*, do *Mary Celeste*, do *Ellen Austin*, e de muitos outros, foram causados por atividades dos OVNIIs. Ele se adianta mais ainda e além do Triângulo, ao descrever o desaparecimento da tripulação inteira do *Seabird*, um imenso veleiro, que sumiu *depois* de saudar um barco de pesca perto de seu porto de origem de Newport, em Rhode Island, em 1950, com uma anotação no diário de bordo feita a duas milhas do porto e com uma refeição preparada e intata sobre a mesa do refeitório. O *Seabird*, aparentemente continuou sem a tripulação no rumo do porto e encalhou sobre uma praia muito alta, — "como se houvesse sido levantada por mãos de gigante" — e então, apesar de firmemente pousado sobre as areias, desapareceu durante a noite em uma tempestade. Ao examinar estes incidentes com tantos navios, Jessup conclui que tais

desaparecimentos são "quase impossíveis de serem explicados, a não ser o que o barco tenha sumido *para cima*... Alguma coisa operando lá de cima, com poderes grandes e decisivos, rapidez de ações..." Ele comenta e sugere: — "escolha impiedosa", "algo de evasão ou discrição...", acrescentando: — "Tudo isto são atributos de seres inteligentes".

Jessup era de opinião que o desenvolvimento de nossa época aérea "é de grande interesse para nossos vizinhos espaciais" e esta bem pode ser a explicação para o número crescente de OVNIIs que foram vistos nos anos mais recentes, concentrados numa extensão bem delimitada dentro do Triângulo ao largo das costas da Flórida e em torno de Cabo Kennedy. Em uma ocasião determinada, em Cabo Kennedy, no dia 10 de janeiro de 1964, um OVNI foi descrito como tendo-se movimentado velozmente dentro do raio de ação da trajetória de um míssil Polaris durante o seu lançamento e por quatorze minutos o radar seguiu o seu curso antes de voltar a focalizar o míssil. Apesar de muito comentado por aqueles que estavam presentes na ocasião, este relatório não apareceu na imprensa — possivelmente porque mistérios não são propícios à confiança do público. A teoria de Jessup sobre o "interesse" dos OVNIIs em nossa era aérea — e que foi, após a sua morte em 1959, escalada para a era espacial — foi consideravelmente reforçada por desenvolvimentos muito recentes. OVNIIs têm sido observados durante vários lançamentos espaciais, notadamente os das cápsulas Gemini IV e VII. Na Gemini IV, os astronautas McDivitte Borman observaram um "fantasma" progredindo paralelamente a eles e pensaram, durante algum tempo, que talvez fosse necessário iniciar uma ação de fuga. Outro "fantasma" foi visto seguindo a Gemini VII. A cápsula Apoio XII, em seu vôo para a Lua, foi, durante um certo tempo, a 211.000 quilômetros de distância da Terra, "escortada" por dois OVNIIs, um na frente e outro na retaguarda. O astronauta Gordon observou que eles eram "muito brilhantes e pareciam piscar para nós", e, mais tarde, ao comunicar-se com o Centro Espacial de Houston, disse: — "Nós calculamos que eles fossem amigáveis." Apesar de não ter havido confirmação por parte do Centro Espacial de Houston ou da NASA, estas luzes foram também percebidas por observatórios europeus. Posteriormente, neste mesmo vôo, outra luz brilhante, descrita pelos astronautas como sendo "do tamanho de Vênus", ficou visível para a cápsula e entre ela e a Terra por cerca de dez minutos e depois desapareceu.

Quando levamos em consideração que os OVNIIs podem ser algo não-identificável, inclusive pedaços de foguetes auxiliares de empuxo e outros destroços do espaço, as atividades de tais OVNIIs, assim como a sua capacidade de aparecer e desaparecer, parece indicar uma direção independente e não-orbital.

A respeito das visões de supostos OVNIIs pelos astronautas em vôos espaciais, o Dr. Franklin Roach observou no *Condon Observer* que as "condições sob as quais os astronautas fizeram as suas observações são similares àquelas encontradas por uma ou duas pessoas sentadas no assento dianteiro de um carro muito pequeno sem janelas laterais ou traseiras e com pára-brisas parcialmente coberto e muito empoeirado" — um comentário que, trocado em miúdos, nos faz chegar à conclusão que nada que os astronautas tenham visto através de observação visual possa ser digno de crédito.

Como tem sido o caso de vários outros investigadores dos OVNIIs e dos acontecimentos dentro do Triângulo, Jessup ficou convencido que uma censura dissimulada vinha encobrendo muitos relatórios importantes e seus desenvolvimentos. Seu último livro, escrito pouco antes de sua morte, era sobre referências bíblicas, a

"discos voadores", e ele estava igualmente preocupado com a questão de como o magnetismo controlado pudesse produzir a invisibilidade, um desenvolvimento da "teoria do campo unificado" de Einstein, e que Jessup considerava como a tecla fundamental tanto para as repentinas aparições e desaparecimentos de OVNIIs, como também de navios e aviões. Ele estava em Miami quando faleceu no dia 29 de abril de 1959. De acordo com o Dr. Manson Valentine, seu amigo de longa data e uma das últimas pessoas com quem falou, Jessup se encontrava num estado mental muito depressivo. O Dr. Valentine o havia convidado para jantar na noite de 20 de abril. Jessup aceitara o convite mas não comparecera. Ele morreu em sua caminhonete estacionada

no

Parque

Dade

Country,

vitimado

por

um

envenenamento de monóxido de carbono, pois o cano de descarga havia sido ligado para dentro do carro por uma mangueira de borracha.

Provavelmente devido à insistência com que Jessup falava sobre certos aspectos de uma intervenção nos negócios de nosso mundo por entes de outros mundos, houve aqueles que consideraram que a sua morte *não* foi auto-induzida e que este incidente era uma indicação dos perigos de uma pesquisa mais profunda neste sentido. O Dr. Manson Valentine, um zoólogo, arqueólogo e

oceanógrafo, estudou durante várias décadas os acontecimentos singulares do Triângulo das Bermudas de dentro do próprio Triângulo

— Miami, as Bahamas e várias outras ilhas. E, *in situ*, ele é um investigador que nos fornece uma excelente fonte de confirmações de que o que aconteceu ali no passado está acontecendo também no presente. Muitas

das informações que ele tem à sua disposição, especialmente aquelas que ele lembra de suas últimas palestras com Jessup, são tão surpreendentes que devem ser transmitidas nas próprias palavras do Dr. Valentine, da mesma forma com que ele respondeu às seguintes perguntas:

PERGUNTA: — *A quanto tempo o senhor vem observando os fenômenos do Triângulo das Bermudas?*

RESPOSTA: — *Há mais de vinte e oito anos, desde o desaparecimento dos PBM em 1945, que eu venho juntando dados sobre o assunto, entrevistando os sobreviventes de incidentes ocorridos, e tomando notas das aparições de OVNI's na área e na ocasião destes desaparecimentos.*

PERGUNTA: — Houve um aumento de aparições de OVNI's na região desde aquela ocasião?

RESPOSTA: — Tem havido mais aparições nesta área do que em qualquer outra região. Temos tido muitas aparições recentes de aeronaves que nós sabemos que não são aviões e de embarcações submarinas que sabemos que não são submarinos comuns. Uma aparição recente desta última variedade foi vista pelo Capitão Dan Delmonico, em abril de 1973. Ele é marinheiro toda a vida e um observador calmo e de excelente reputação. Ele viu duas aparições quase idênticas de um objeto não-identificado sob as águas muito

transparentes

da

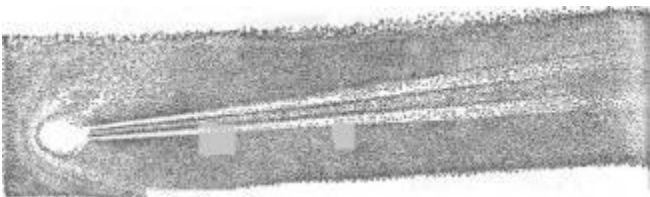
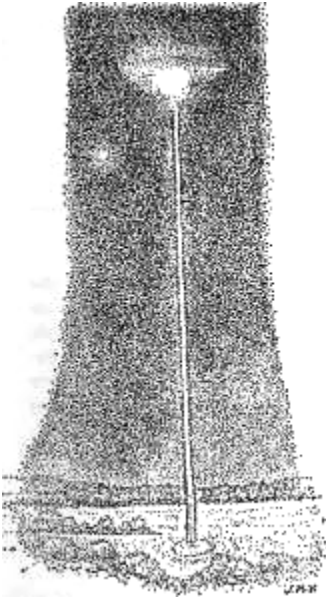
Corrente

do

Golfo

— ambas

aproximadamente na mesma área — cerca de um terço de distância entre o Farol de Great Isaac, ao norte de Bimini, onde as águas da Corrente do Golfo são muito profundas. Ambas as visões foram por volta de quatro horas da tarde, com a superfície do mar muito tranqüila, uma ondulação normal e excelente visibilidade. Em ambos os casos foi um objeto branco-acinzentado, liso e com o formato, como ele disse "de um charuto grosso com as pontas arredondadas", e que passou a toda velocidade por baixo da proa de seu barco. Delmonico calculou o tamanho do objeto em pelo menos cinquenta e sessenta e cinco metros de comprimento e sua velocidade no mínimo, sessenta a setenta milhas por hora. Quando Delmonico viu aquele objeto submarino se aproximando, pareceu-lhe que ele iria colidir com o seu barco que estaria prestes a vir à tona mesmo à sua frente. Aparentemente o objeto percebeu a sua presença, pois



mergulhou e desapareceu depois de passar diretamente por baixo de sua embarcação. Não houve nenhuma turbulência e nenhuma esteira visíveis. Ele não tinha leme de profundidade, estabilizadores verticais ou qualquer outra coisa que interrompesse a sua superfície lisa e inteiriça, e nenhuma escotilha.

Desenhos de dois dos quatorze OVNI's vistos pelo Dr. Valentine. A aparição da esquerda foi feita à meia noite do dia 21 de agosto de 1963, perto de Ashton, ao sul de Orlando, na Flórida. O objeto aparentemente estava apanhando água de um lago. A distância do observador foi estimada em cerca de setenta e cinco metros do objeto. O OVNI da direita foi observado sobre árvores ao lado de uma estrada, a Rodovia Federal 170, alguns quilômetros ao sul de Pearson, na Geórgia, às margens do pântano de Okefenokee, às três horas da manhã. Ele parecia ter luminescência e pulsava com uma luz azulada. A distância do observador, era de aproximadamente 35 metros.

OVNI observado pelo Dr. Valentine às duas da madrugada do dia 6 de dezembro de 1952, entre Douglas e Fargo, na Geórgia. Na opinião do Dr. Valentine, o centro escuro do vórtice afunilado mostra o que talvez possa ser uma torrente de emissão de nêutrons indicando uma fusão atômica ao invés de uma fissão (desintegração), um possível método não-poluidor de converter-se átomos em energia. Tal fusão criaria um campo magnético que propulsaria o OVNI a velocidades incríveis e possivelmente arrastaria para dentro deste mesmo campo outros objetos móveis nas vizinhanças imediatas.

OVNI's nos céus têm sido vistos tão freqüentemente no Triângulo por pilotos de aviões e tripulantes de navios que eles até já

se tornaram um lugar-comum, especialmente sobre a Língua do Oceano. O que é mais curioso é a presença de OVNI's flutuantes e vistos por guardas e também por mim, sobre a copa das árvores do pântano de Okefenokee. No centro da Flórida eu vi um deles com um fecho de luz azul apontado para as águas de um lago. Talvez eles estivessem pegando água, ou até mesmo espécimes da fauna local para estudos. Na ocasião em que houve o escurecimento total no sul da Flórida em abril de 1973, luzes azul-esverdeadas e rastos de luz azul foram vistos nos céus, especialmente na Ponta Turkey — onde fica o reator atômico. No grande escurecimento incidental em Eastern Seaboard há alguns anos atrás, uma esquadrilha de uns doze OVNI's foi igualmente vista.

PERGUNTA: — O senhor tem alguma teoria sobre a força propulsora dos OVNI's?

RESPOSTA: — Existem várias teorias possíveis. Uma delas, válida somente dentro de nossa atmosfera, seria a de um aparelho em forma de disco e que tivesse um perímetro de geradores de raios catódicos que podem movimentar-se rapidamente em qualquer direção simplesmente pela operação destes geradores na borda direcional ou do lado do movimento desejado. Desta forma os geradores iriam ionizar o ar em frente ao veículo, causando assim um vácuo no qual o aparelho se movimentaria. Bolsões de ar ionizado deixados por OVNI's poderiam ser a causa das turbulências com ar claro experimentadas por tantos pilotos... Outro sistema de propulsão seria similar à do jato, porém infinitamente mais rápido e teoricamente bem próximo da velocidade da luz. Os reatores de força iriam produzir uma fusão atômica, em vez da conhecida fissão (ou

desintegração). Tudo o que é necessário é um material capaz de se fundir em água. Isto poderia explicar os OVNI's que foram vistos

"retirando" água de lagos internos.

Ainda uma outra teoria envolve a mudança de dimensão e de aberrações de tempo baseadas em campos magnéticos especiais. PERGUNTA: — O Dr. Jessup pensava haver uma certa conexão entre os OVNI's e o Triângulo das Bermudas?

RESPOSTA: — Ele tinha uma teoria de que a força dos campos magnéticos podia transformar e transportar matéria de uma dimensão para outra... Que os OVNI's podiam entrar em nossa dimensão e sair novamente levando consigo homens e outros espécimes. Ele pensou um pouco mais tarde que alguns dos acidentes foram causados pelos raios catódicos que criaram um vácuo que desintegrou os aviões quando entraram dentro do campo: Foi isto provavelmente que sucedeu a Mantel. Ele voou perto demais do disco, dentro de seu campo de ionização. Seu avião explodiu em tantos pedaços que não sobrou nada mais do que um punho. Todos os pedaços localizados estavam perfurados como se pequenos vermes tivessem passado por dentro deles.

Isto talvez tenha acontecido igualmente ao Constellation que Bob Brush (um piloto de avião comercial) viu explodir perto de Great Inagua, nas Bahamas, em outubro de 1971. Bob estava pilotando um DC-6 e captou o Constellation em seu radar, voando baixo e possivelmente com problemas. De repente ele explodiu com um clarão que iluminou os céus de um lado a outro do horizonte. A explosão foi tão brilhante que chegou a lhe ferir os olhos — absolutamente anormal. Um barco que passava perto no momento recuperou um manual de voo e quando Bob examinou-o mais tarde viu que estava crivado de pequenos furos, exatamente como os destroços do avião de Mantel.

Os OVNI's, sejam lá o que forem, parecem um redemoinho magnético temporário, uma forma de ionização que pode causar a desintegração e o desaparecimento de navios e aviões. Jessup, antes de morrer, acreditava estar à beira da descoberta das bases científicas para o que estava acontecendo, e que ele considerava explicável através da "teoria do campo unificado" de Einstein.

PERGUNTA: — O senhor pode nos oferecer uma explicação simplificada desta teoria do campo unificado?

RESPOSTA: — A sua base é que todos os nossos conceitos estanques de tempo-espaço e matéria-energia não são entidades separadas e sim efeitos transmutáveis sob as mesmas condições de distúrbios eletromagnéticos. Na realidade, a teoria do campo unificado ainda oferece uma outra teoria de como os OVNI's podem se materializar e desaparecer repentinamente.

Na prática ele diz respeito aos campos elétricos e magnéticos da seguinte maneira: um campo de eletricidade criado por um turbilhão induz um campo magnético a ângulos retos em primeiro, cada qual representando um plano de espaço. Mas como existem três planos de espaço, deve existir um terceiro campo, possivelmente um campo gravitacional.

Obrigando

os

geradores

eletromagnéticos

a

produzirem uma pulsação magnética, talvez seja possível produzir-se este terceiro campo através do princípio da ressonância. Jessup contou-me

que

pensou

que

a

Marinha

Norte-americana

inadvertidamente

descobriu

isto

casualmente

durante

uma

experiência realizada em tempo de guerra com um destróier e que foi chamada de "A Experiência da Filadélfia". PERGUNTA: — O que era a Experiência da Filadélfia? RESPOSTA: — De acordo com Jessup, a Experiência da Filadélfia foi uma experiência secreta efetuada pela Marinha dos Estados Unidos no mar, na Filadélfia. Seu objetivo era o de testar os efeitos de um forte campo magnético sobre uma embarcação tripulada. Isto seria realizado através de geradores magnéticos Degausseurs (os dispositivos usados para protegerem os navios contra as

minas magnéticas). Geradores vibratórios e não vibratórios foram usados para criarem um tremendo campo magnético sobre e em torno do barco parado. Os resultados foram tão espantosos quanto importantes, apesar dos efeitos posteriores e infortunados sobre a tripulação. Quando a experiência começou a se realizar, uma luz esverdeada e indistinta surgiu, algo parecido com os relatórios feitos pelos sobreviventes de incidentes dentro do Triângulo e que falam de uma neblina luminosa esverdeada. Logo o barco inteiro ficou coberto por esta névoa verde e, junto com seus tripulantes começou a desaparecer das vistas daqueles que haviam ficado no cais, até que apenas a sua linha d'água era visível. O

destróier, segundo foi noticiado, teria aparecido e desaparecido em Norfolk, na Virgínia, o que bem pode ter sido o resultado de um teste de invisibilidade, envolvendo uma conexão com um fenômeno de aberração de tempo.

Foi dito por um dos membros da tripulação que a experiência foi um sucesso no mar, com um campo efetivo de invisibilidade de forma esférica que se estendia a cerca de cem metros de cada extremidade, e que apesar de mostrara depressão feita nas águas pelo navio, não o deixava visível. Quando a força do campo magnético aumentou, alguns membros da tripulação começaram a desaparecer e tinham de ser redescobertos por contato manual e restaurado à

visibilidade por uma espécie de técnica de imposição de mãos. Outros foram removidos para tão longe de suas dimensões materiais originais que só podiam ser encontrados e trazidos de volta à

normalidade por um aparelho eletrônico especialmente construído. Em tais casos, quando um marinheiro não podia ser visto nem

"sentido", a tripulação criou uma expressão original: estar "preso dentro do melado". Na verdade era um estado de suspensão animada do qual a recuperação total podia ser um problema sério. Correram boatos que muitos foram hospitalizados, alguns morreram, e outros foram calamitosamente afetados mentalmente. A habilidade psíquica parecia de um modo geral ficar mais aguçada, enquanto que outros guardaram os efeitos da transmutação sofrida durante a experiência, desaparecendo e

reaparecendo temporariamente, tanto em casa, como andando no meio da rua ou sentado em bares e restaurantes, para a consternação dos vizinhos e dos garçons. Por duas vezes a bitácula do navio irrompeu repentinamente em chamas, quando estava sendo levado para terra, com resultados desastrosos para a embarcação.

PERGUNTA: — Jessup testemunhou esses incidentes?

RESPOSTA: — Não sei dizer o que ele testemunhou pessoalmente das coisas que me contou, mas posso garantir que pesquisou-as profundamente. Vocês devem se lembrar que ele não era um escritor "excêntrico" e sim um cientista famoso e um astrônomo de renome. Ele dirigiu um observatório com um dos maiores telescópios de refração do Hemisfério Sul, coordenou diversos projetos sobre eclipses, foi o descobridor de estrelas duplas e tinha um brilhante registro científico. A razão pela qual ele se envolveu com a Experiência da Filadélfia foi que um homem que se dizia um dos sobreviventes da experiência, chamado Carlos Allende (ou Carl Allen), escreveu para Jessup em 1956 sobre seu livro O Caso dos OVNI's devido a similaridade da teoria básica. Allende iniciou uma troca de correspondência com Jessup, que naturalmente respondia como qualquer escritor responde a um admirador. Algum tempo depois do início da correspondência, Jessup foi chamado a comparecer a Washington pelo Departamento de Pesquisas Navais. É

necessário lembrar-se que a censura havia encoberto a Experiência da Filadélfia, a não ser por um único e lacônico artigo em um jornal da Filadélfia. Em Washington mostraram a Jessup um exemplar de seu livro com anotações escritas a mão e que aparecerá

misteriosamente no Departamento de Pesquisas Navais, com anotações volumosas se referindo às suas teorias, à experiência e à

atividades dos OVNI's. Perguntaram a Jessup se ele reconhecia a escrita, aparentemente

feita por três pessoas diferentes, cada uma das quais identificou o que escrevera com suas iniciais. Ele pensou reconhecer um dos trechos e a respectiva assinatura de Allende e submeteu as cartas de Allende ao exame

do Departamento de Pesquisas Navais. Em consequência disto, o Departamento mandou que reproduzissem no Texas, eu creio, vinte e cinco cópias exatas do livro marcado e com as anotações impressas em vermelho. Jessup, que recebeu três destas cópias, foi avisado que isto era apenas para circular no alto comando dentro do Departamento. A Marinha nunca admitiu oficialmente alguma coisa a respeito da Experiência, mas eles, com toda a certeza, ficaram interessados no livro. Jessup me contou também que a Marinha tentará entrar em contato com Allende pelo endereço remetente de suas cartas, mas nada conseguira, nem tampouco identificar os outros autores dos comentários escritos sobre o livro de Jessup.

PERGUNTA: — *Por que Jessup se matou?*

RESPOSTA: — *Se ele se suicidou, foi provavelmente devido a uma extrema depressão nervosa. Ele fora procurado pela Marinha para continuar a trabalhar sobre a Experiência da Filadélfia ou em projetos similares, mas recusara — estava preocupado com as perigosas ramificações existentes. Ele estava igualmente desalentado pelas críticas dirigidas contra seu livro pelo mundo acadêmico e científico.*

PERGUNTA: — *O senhor disse "se ele se suicidou". Existe alguma razão para acreditarmos que ele foi assassinado?*

RESPOSTA: — *Houve alguns comentários — algumas pessoas pensaram que sim — que talvez ele ainda pudesse ter sido salvo. Ele ainda estava vivo quando foi encontrado... talvez deixaram-no morrer... Suas teorias eram muito avançadas e talvez existissem pessoas ou influências que quisessem prevenir a sua expansão. É*

curioso que a própria edição de Jessup do livro anotado da Marinha assim como uma cópia que ele dera a Briant Reeves (outro escritor sobre OVNI) desapareceu no correio quando foi enviada a outras pessoas.

PERGUNTA: — *O senhor concorda com as teorias de Jessup?*

RESPOSTA: — *Em princípio, sim. O complexo problema do magnetismo ainda é um mistério. Se nós desenvolvermos o corolário da teoria do campo unificado de Einstein, que induziu os campos gravitacionais e*

eletromagnéticos, dentro da teoria espaço-tempo, campos magnéticos, etc, concluiremos que se forem suficientemente fortes serão capazes de causar mudança efetiva de dimensões, tornando-se por este motivo, invisíveis. A resposta às perguntas sobre o Triângulo das Bermudas pode perfeitamente ser encontrada nas aberrações eletromagnéticas ou "controles", que se tornam evidentes em certas ocasiões, quando são ativados ou por acaso ou propositadamente, e me parece plausível que a presença dos OVNI's possa criar a carga necessária de energia.

PERGUNTA: — *O senhor tem alguma idéia do motivo para esta maior concentração de incidentes dentro do Triângulo?*

RESPOSTA: — *Eu acredito que seja possível que seres inteligentes comandem os OVNI's, que estão não somente coletando espécimes, verificando nosso progresso científico, como já foi verificado por seu interesse em Cabo Kennedy e em nossas sondagens espaciais, mas também retornando ao que deve ter sido a localização de antigas cidades sagradas, talvez centrais de energia ou de força que estão agora cobertas pelas águas. Foram descobertos nos últimos anos, perto de Bimini e de outros lugares nas Bahamas, grandes complexos de edifícios no fundo do mar, indicando que um alto grau de civilização já existia ali há muitos milhares de anos atrás. É mais do que uma simples coincidência que tantos acidentes aconteçam nesta área e que tantos OVNI's sejam vistos não apenas nos céus mas igualmente entrando e saindo do oceano.*

PERGUNTA: — *O que podemos fazer acerca dos OVNI's e sua ameaça potencial?*

RESPOSTA: — *Não há nada que possamos realmente fazer nos dias de hoje. Não creio que exista muito perigo para a maioria dos viajantes e talvez as pessoas que desapareceram ainda estejam vivas, em outro local ou em outra dimensão. Penso, no entanto, que é*

importante reconhecermos a situação e tentar alguma forma de comunicação com eles — e é isto que tantos dentre nós estamos tentando fazer.

Em vista do que eles evidentemente são capazes de fazer, nós podemos nos considerar afortunados pelo fato de suas atividades terem sido até agora benevolentes, apesar de sempre existir a possibilidade de quês estes visitantes não venham todos do mesmo lugar do espaço externo ou interno, e que nem todos compartilhem as mesmas posições "conservacionistas" sobre o nosso planeta e seus habitantes.

Se espaçonaves foram propositada ou inadvertidamente responsáveis por nossas maiores falhas de energia, é um fato extraordinário que nem um só acidente envolvendo injúrias pessoais possa ser atribuído à falta de energia durante aqueles períodos. É singular que em ambas as grandes falhas de energia, no Nordeste em 1965 e em Miami, em 1973, seguiram-se aparições locais de OVNI's. Durante o escurecimento do Nordeste, visões de uma bola vermelha flamejante de trinta metros de diâmetro foram relatadas em Syracuse por observadores entre os quais se encontrava o representante da Agência Federal de Aviação. Outros OVNI's foram avistados sobre Nova Iorque, Newark e Filadélfia, e em inúmeros outros locais em Massachusetts, Rhode Island e o estado de Nova Iorque. Um curioso efeito colateral, defeito nos motores dos automóveis próximos aos OVNI's avistados, tem um ponto em comum com as falhas de eletricidade e de rádio associadas à sua presença e relatada por tantos pilotos de aviões e navios dentro da área do Triângulo das Bermudas. É evidente, entretanto, que muitos indivíduos, tendo opinião preconcebida de que a falha de energia é

uma prova de que a presença dos OVNI's cria distúrbios no campo magnético da Terra e nas comunicações e instalações elétricas, estavam mais a espreita de visitantes celestiais nestas ocasiões específicas, especialmente porque não havia luzes que causassem interferências e as condições para examinar-se os céus eram ótimas. De qualquer forma, enquanto se confirmava que o que causou o Grande Blecaute de 1965 foi uma falha na Comporta N.º 2 Sir Adam no rio Niágara, a causa inicial não chegou a ser explicada e uma avaliação feita após a investigação é essencialmente verdadeira: — "A falha de energia causada pelo defeito na rede de força do nordeste criou um dos maiores mistérios da civilização moderna". Vários dos mais persistentes observadores do Triângulo das Bermudas, concordam que não existe nenhuma explicação terrena para o desaparecimento de tantas embarcações, e que a única explicação possível

pode muito bem não ser deste mundo — remoção de navios, aviões e pessoas através do engenho dos OVNI's. Para fortalecer esta teoria, a maioria das aparições dos OVNI's foi seguida de luzes de cores diferentes e de muita intensidade, principalmente à noite, e muitos dos desaparecimentos espetaculares de aviões foram caracterizados por luzes estranhas que surgiram no céu noturno. Isto aconteceu na ocasião do incidente com o Vão 19 e novamente no caso do *Star Anel*. Entretanto, apesar de todos estarem de acordo sobre a ação dos OVNI's nos desaparecimentos de navios e aviões, não existe nenhuma concordância sobre o local de onde eles estão vindo. Algum lugar no espaço exterior, com seus bilhões de possibilidades de planetas habitados, seria uma fonte plausível de visitas a não ser pelo problema do tempo de viagem, se for calculado em anos-luz, e que tomaria uma boa parte de uma existência, ou de Muitas existências. (A viagem à estrela mais próxima — nosso próprio Sol —

levaria apenas oito minutos se calculada em anos-luz, porém a outra estrela mais *próxima*, está a 4,3 anos-luz de distância.) Mas é possível que a duração de uma vida inteira como nós a conhecemos seja consideravelmente diferente daquela conhecida em outros planetas de estrelas distantes. Além disso, novas teorias foram criadas nos últimos anos a respeito dos limites da velocidade — a velocidade da luz, a curvatura do espaço, e a relação de tempo/matéria e energia que pode eventualmente modificar nosso conceito de tempo necessário para viajarmos para outras galáxias.

Alguns teóricos sugerem que a fonte das visitas possa ser mais próximo da Terra, Talvez até dos oceanos da própria Terra. Ivan Sanderson, em seu livro *Residentes Invisíveis*, baseado no fato de que quase três quartos da superfície da Terra está abaixo d'água (170.000.000 milhas quadradas de água contra apenas 60.000.000

milhas quadradas de terra) e de que os seres que respiram o ar vivem muito perto da superfície da terra, enquanto que os seres que respiram na água não se limitam ao fundo dos mares e da hidrosfera, tendo por isto um volume cúbico tremendamente maior no qual podem operar e se desenvolver, sugere a seguinte possibilidade:

"...que pode existir uma "civilização" (ou civilizações) sub- marina neste planeta, que ela esteja ali há muito tempo e que haja mesmo se desenvolvido ali, e/ou que ela comporte seres inteligentes que tenham vindo para cá e sejam provenientes de outros lugares... que preferem usar o fundo da hidrosfera, e possivelmente as suas camadas de superfície na litosfera abaixo dela, e sobre ou dentro dela residam e de onde operem."

Ele observa ainda que, se uma tal civilização se desenvolveu em baixo d'água, ela pode ser consideravelmente mais adiantada que a civilização da superfície e ter-se desenvolvido pelas formas de vida que deixaram o mar pela terra há tantos bilhões de anos atrás, visto que permanecendo no mar elas já teriam um bom avanço em seu meio ambiental original e continuariam a se aperfeiçoar através das idades sem se preocuparem, ou se preocupando muito pouco, com os acontecimentos em terra firme. A presença de tais entidades desenvolvidas e suas atividades tecnológicas por baixo dos mares do mundo talvez tenha dado origem a muitas lendas marinhas contadas através de toda a nossa história e até

mesmo nos dias de hoje, quando ocorrências singulares são verificadas e relatadas com uma precisão infinitamente mais apurada que nos tempos antigos. Isto explicaria os OVNI's do ar-ao-mar vistos no Triângulo das Bermudas assim como o interesse particular dos OVNI's pelos aperfeiçoamentos técnicos na região da Flórida e sobre as águas adjacentes'. Quanto a descobrir a verdade acerca de sua existência, talvez seja uma questão não somente deles nos descobrirem como de nos verem como uma possível fonte de perigo a seu próprio meio ambiente.

Temos ainda a sugestão de que os OVNI's voam de uma para outra dimensão e raptam aviões, navios e pessoas para fora da nossa. A teoria de outras dimensões coexistentes, com toques da teoria da matéria negativa, uma Terra negativa, e mundos coexistentes, é de qualquer forma menos fantasiosa hoje do que o era quando foi proposta várias décadas atrás.

O aviador e explorador famoso, o Almirante Richard Byrd, que empreendeu vôos sobre os intensos campos magnéticos tanto do Pólo Norte como do Pólo Sul, fez uma incrível transmissão em 1929, enquanto voava sobre o Pólo Sul. Ele contou que depois de atravessar uma neblina iluminada passou para uma região de terras verdes com lagos sem gelo e disse que

estava vendo grandes animais parecidos com bisões e outros seres que se assemelhavam a homens primitivos. A irradiação saiu imediatamente do ar e o relatório do Almirante Byrd foi atribuído a uma exaustão nervosa temporária ou a uma alucinação. Tanto a exploração como o relatório foram "vedados à publicidade", e o fato de Byrd ter feito a transmissão não fez nenhum bem à sua reputação nos meios científicos. Por mais estranho que pareça, um bom número de pessoas que freqüentavam os cinemas nos anos vinte tem a certeza de lembrarem um jornal da tela sobre o voo de Byrd, junto com vistas das "terras além do Pólo", apesar de ser possível que elas tenham lido a respeito do incidente e tenham feito confusão com outros jornais da tela mostrando as explorações do Almirante Byrd. O

incidente mesmo foi relegado ao mundo das lendas e dificilmente é

referido a não ser pelos crentes de uma "terra oca", que calculam que o Almirante voou para dentro de um buraco na própria terra, mais do que um buraco para uma outra dimensão como tem sido sugerido para explicar os desaparecimentos dentro do Triângulo das Bermudas. De qualquer forma deve mesmo haver uma similaridade entre a força dos campos magnéticos, tais como as supostamente criadas na Experiência da Filadélfia, e as condições acima dos próprios Pólos, sempre imaginando que o voo polar do Almirante Byrd foi feito em circunstâncias normais e ele no domínio perfeito de suas faculdades. Considerando a ampla escolha de explicações estranhas defendidas por tantos e tão sérios e capazes investigadores dos incidentes dentro do Triângulo das Bermudas, lembramo-nos do epigrama de Haldane: — "O Universo não é apenas mais estranho do que nós imaginamos, ele é ainda mais estranho do que nós *podemos* imaginar". Entre as várias razões para o encadeamento dos desaparecimentos inexplicados que acabamos de examinar, temos a captura seletiva de seres humanos por entidades de um espaço externo/interno, um buraco dimensional nos céus no qual os aviões podem entrar mas não conseguem sair — ou o que já foi chamado de "um rasgo magnético na cortina do tempo", e redemoinhos magnéticos que causam o desaparecimento de embarcações ou talvez o seu transporte para outras dimensões.

Estas teorias não são mais nem menos fantásticas que uma outra que defende a existência de vastos complexos de força, máquinas antigas ou

fontes de energia de antigas civilizações, jazendo no fundo do oceano dentro da área do Triângulo e que possam ser ocasionalmente ativadas por aviões passando por cima, criando redemoinhos magnéticos e causando defeitos na aparelhagem magnética e eletrônica. Os aviões que as sobrevoassem causariam, de certa maneira e em certas ocasiões sob determinadas condições, que elas fossem ativadas, gerando inconscientemente a sua autodestruição. Mas enquanto esta teoria é talvez a mais inacreditável (dentro de nossas normas de aceitação) de todas as sugeridas neste e nos demais capítulos, certos aspectos naturais e anormais da região em questão e da história geológica da área apontam uma certa conexão com várias das outras teorias citadas.

Para estudarmos esta nova teoria nós precisamos recuar dentro do tempo — no tempo da vida do oceano e das civilizações humanas.

7 - Uma Sugestão do Passado do Oceano.

Considera-se como coisa provada que grandes partes da superfície da Terra já estiveram sob as águas, enquanto outras que atualmente estão por baixo d'água já foram terras alguma vez. Isto já fora notado pelos naturalistas dos tempos antigos, quando encontraram exemplares de vida fóssil nos desertos, assim como os naturalistas modernos descobriram esqueletos de baleias em regiões tão distantes do mar como Minnesota e até mesmo nas montanhas do Himalaia, ao mesmo tempo que encontramos amplas evidências de que o Saara foi outrora um mar interior. Ao mesmo tempo que existe um acordo geral a respeito das vastas mudanças de terra e mar através do mundo inteiro, a questão do tempo torna-se especialmente importante quando se leva em conta as mudanças dos níveis de terra e dos mares dentro do Triângulo das Bermudas, em uma era geológica comparativamente recente.

Sabemos que, durante a Idade Glacial, um imenso volume de águas oceânicas ficou congelado dentro das geleiras de vários quilômetros de profundidade que recobriam grandes regiões do Hemisfério Norte. Há cerca de 12.000 anos, quando as geleiras começaram a derreter em virtude das mudanças climáticas, cujas causas até hoje não são muito claras, o nível das águas no mundo começou a elevar-se, engolindo as terras costeiras e as ilhas, transformando istmos em estreitos e ilhas imensas em planaltos submarinos. O nível das águas oceânicas na Terra, naquela ocasião, quando

a Terceira Era Glacial entrava na sua última fase, é estimado em 200 metros ou até mesmo mais baixo que os níveis atuais. Além disso, muitas terras que estavam por cima d'água podem estar muito mais profundas do que o normal, devido a atividades vulcânicas na ocasião ou depois, da grande inundação, ou para usarmos a nomenclatura bíblica que talvez tenha descrito estes fenômenos — o Dilúvio.

Quase todas as tribos e raças do mundo preservam vividas narrativas sobre a destruição universal pelo fogo, pela água, terremotos, explosões, ou avalanches que abalariam a Terra inteira. Na maioria dos casos, apenas um único sobrevivente, junto com sua família e alguns animais selecionados, foi tradicionalmente poupado para iniciar uma nova vida, como fez Noé, num mundo novo, quando os distúrbios tiverem cessado ou as águas se acalmado. Mas Noé foi apenas um dos sobreviventes — o que é conhecido dos herdeiros das tradições religiosas judaico-cristãs. Existem numerosos outros sobreviventes da mesma ou de catástrofes similares, inclusive Deucalião, dos mitos gregos, que repopulou a Terra atirando pedras; Baisbasbata, o sobrevivente de uma inundação, contada no *Mahabharata* indiano; Utnapishtim, das lendas babilônicas, cuja história muito se assemelha à

de Noé; Yima, do Irã; Coxcox, do México antigo, que escapou da inundação com uma jangada feita de um imenso cipreste; Tezpi, de outra raça mexicana, mais desenvolvida, e que tinha uma espaçosa embarcação às suas ordens, que ele carregou com cereais e animais; Bochica, das lendas chibchas da Colômbia, que finalmente conseguiu verse livre das águas abrindo um buraco na terra (como fez o grego Deucalião); Tamandaré, o "Noé" guarani do sudeste da América do Sul, que saiu boiando num enorme tronco de árvore até o alto de uma montanha, conseguiu sobreviver; e muitos outros pelo mundo afora. Em cada caso os animais que eles salvaram são um reflexo da fauna local com referências gerais a respeito dos animais levados na Arca por Noé, exoticamente suplementados nas lendas americanas pela menção específica de tais animais como lhamas, jaguares, antas, búfalos, coiotes e urubus, salvos por seus antigos conterrâneos americanos.

Com uma lenda assim tão específica — até mesmo a duração da inundação varia apenas ligeiramente, geralmente entre quarenta e sessenta dias — nos parece plausível aceitar que realmente ocorreu uma catástrofe de âmbito mundial, deixando um trauma profundo nas memórias raciais, e que esta catástrofe estava intimamente ligada aos mares, mudanças conseqüentes de terrenos e do nível das águas através da Terra inteira.

Vestígios desta ou destas catástrofes são encontrados não somente na memória do homem como evidenciadas pelo testemunho dos grandes soerguimentos, afundamentos e nas curvaturas da terra e do fundo dos mares, tais como as praias de areia a centenas de metros de profundidade em torno dos Açores e as praias costeiras encravadas a centenas de metros acima do nível da costa, especialmente na Groelândia, Califórnia do Norte e Peru (onde objetos feitos pelo homem foram encontrados perto do fundo de antigas camadas geológicas estriadas, depois de um levantamento). Os próprios Andes geologicamente muito recentes, parecem ter sido soerguidos ou forçados para cima, levando talvez consigo cidades como Tiahuanaco, enquanto outras regiões costeiras da América do Sul afundaram no oceano dentro da Fossa Nasça. A mesma catástrofe talvez haja causado o degelo das geleiras, que por sua vez inundaram os planaltos das ilhas do Atlântico e grandes porções do próprio continente, que estavam anteriormente acima do nível das águas. Na mesma ocasião, mudanças climáticas ocorreram através de todo o mundo, provavelmente com uma rapidez surpreendente. Na Sibéria, corpos congelados de mamutes são encontrados até nos dias de hoje, congelados tão rapidamente que a carne ainda pode ser aproveitada, primeiro por cães e mais tarde por cientistas soviéticos, em caráter experimental. Estes mamutes, rinocerontes pré-históricos e outros animais que normalmente não são associados ao clima da Sibéria, foram aparentemente presos em torrentes de lama gelada (ou de lama que posteriormente se congelou) e preservados tão rapidamente, que plantas e alimentos não digeridos (sobretudo plantas que já não são nativas da Sibéria) foram encontradas em seus estômagos.

Regiões do norte da Sibéria, Alasca e Canadá estão literalmente cobertas por ossos de grandes animais que morreram repentinamente (novamente em uma data estimada entre 10.000 e 11.000 anos atrás), que algumas ilhas ou pontos mais altos de montanhas, aonde eles foram à procura de refúgio, são

feitas inteiramente de seus ossos. Outros locais de sobrevivência são completamente diferentes e espécies inimigas se agruparam em busca de abrigo e morreram em grandes quantidades tendo sido encontradas por toda a Europa Setentrional, a Ásia Central e a China, como se toda a crosta terrestre houvesse experimentado uma mutação climática rápida e inesperada ao mesmo tempo. Entretanto, em outros hemisférios igualmente existem indicações de uma dizimação simultânea das espécies, como o imenso cemitério de elefantes nos Andes colombianos, e até mesmo por baixo d'água, como no caso de enorme cemitério de elefantes ao largo das costas da Geórgia. Nenhum destes animais tem seu habitat natural nos locais onde encontraram a morte em grande número na repentina mudança climática de 12.000 anos passados.

Antigas áreas terrestres deste período, que agora estão cobertas de água, incluem parte do Mediterrâneo, inclusive trechos de terra entre a África e Gibraltar e da Sicília à Itália, uma grande parte do Mar do Norte, as plataformas continentais da Irlanda, França e península Ibérica, e a África, os planaltos submersos dos Açores, das Canárias e da ilha da Madeira, assim como a cordilheira submarina AçoresGibraltar e a cordilheira do Atlântico Norte, as plataformas continentais das Américas do Norte e do Sul e, especialmente, os amplos baixios das Bahamas, que, antes de serem submergidos, cobriam uma área de vários milhares de milhas quadradas.

Existem provas abundantes de que estas áreas já estiveram acima do nível do oceano, há uns dez ou doze mil anos atrás. Uma expedição russa ao norte dos Açores apanhou recentemente pedras a uma profundidade de 2.200 metros que provaram ter sido formada na pressão atmosférica há cerca de 17.000 anos atrás, enquanto que uma operação de dragagem realizada no século 19, ao reparar uma ruptura num cabo transatlântico nas vizinhanças dos Açores, trouxe à tona pedaços de taquilito, uma espécie de lava vitrificada que se forma *acima* das águas, sob pressão atmosférica. Os exemplares tiveram sua idade estimada em cerca de 12.000 anos. (Este incidente foi muito comentado na ocasião, e a razão da ruptura do cabo é de interesse especial como um exemplo dos movimentos do fundo do oceano — um soerguimento repentino de cerca de 1.300 metros causou sua ruptura.) Um projeto de nossos dias (1973-74) realizado nos Açores pela Universidade de Halifax para a investigação de energia geotermal, teve

como resultado indireto a afirmação de que os primeiros oitocentos metros de substâncias pétreas perfuradas abaixo do nível do mar haviam sido formadas acima do nível das águas, indicando que grandes áreas em torno dos Açores atuais estiveram, em determinada época, acima do nível do oceano.

Outras descobertas bastante recentes parecem confirmar que a mais recente submergência de grandes áreas de terra no oceano Atlântico ocorreu há 12.000 anos, o que coincidiria com a época estimada da Terceira Era Glacial. Em 1956, os Drs. R. Malaise e P. Kolbe, do Museu Nacional de Estocolmo, sugeriram que os esqueletos de diatomáceas de água doce que o Dr. Kolbe retirou de uma amostra de minério pescada a 4.000 metros de profundidade perto da Cordilheira Atlântica, tivessem sido originalmente depositados num lago de água doce, sobre uma superfície de terras hoje afundadas no meio do oceano. A idade destas diatomáceas de água doce foi estimada entre 10.000 e 12.000 anos. Estes números coincidem estranhamente com as referências de Platão à Atlântica em seu diálogo de *Timeus*, no qual ele se refere ao grande continente que existira no oceano exterior há "9.000 anos atrás" — ou seja, 11.400 anos antes de nossa época atual. Ao passo que as datas destas lendas são suspeitas e até mesmo pressupostas, por virem de segunda e terceira mão, já que Platão recebeu esta informação indiretamente de Solon, que, por sua vez, apreendeu-a originalmente durante uma viagem que fez a Sais no Egito, é de qualquer forma singular que este cálculo de tempo apareça com tanta freqüência em outros campos quando interligados a terras submersas.

Mas existem ainda outras indicações de que grandes partes do Atlântico Ocidental estiveram acima do nível do mar. Praias de areia, por exemplo, não são formadas no fundo dos mares, e sim pela força das ondas que se quebram nas margens dos oceanos. No entanto, praias de areia foram descobertas em profundos planaltos submarinos em torno dos Açores. Rios fazem desfiladeiros sobre as terras; e entretanto, o desfiladeiro do rio Hudson continua por baixo d'água por centenas de milhas mar a dentro. Outros desfiladeiros de outros rios se estendem da mesma maneira, na Europa, África e América do Sul, entrando no mar.

Ossos humanos e de mastodontes têm sido encontrados no fundo do Mar do Norte, junto com ferramentas pré-históricas, indicando um certo grau de progresso e a probabilidade de um desenvolvimento cultural na era Pleistocena (anterior a 11.000 anos A.C.). Porém talvez o mais surpreendente de todos os indícios do afundamento de vestígios culturais de povos pré-históricos desde a época do degelo das geleiras sejam os edifícios submersos, as muralhas, estradas pavimentadas e trilhas encontradas agora com mais frequência sob as águas das costas ocidentais da Europa e do sul da África e das costas a sudeste da América do Norte. A última inclui construções submarinas, muralhas e estradas de pedra que levam a leste das costas de Iucatán e Honduras, estradas que provavelmente se ligariam a outras cidades submersas ainda mais a leste do oceano. Existe até mesmo uma "muralha" submersa de dez metros de altura por cem milhas de comprimento que se dirige para o oceano partindo das costas da Venezuela na altura da foz do Orenoco. Pensou-se, a princípio, que se tratasse de uma formação natural, porém suas linhas retas e sua composição tendem a desmentir esta primeira impressão.

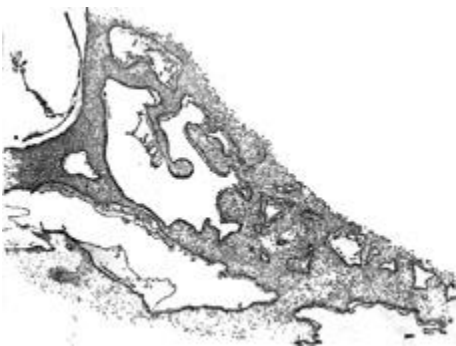
Existem fortes indicações de que havia uma grande massa continental no meio do Mar das Caraíbas, da qual as ilhas e as elevações das Antilhas talvez possam ser os picos sobreviventes das montanhas. Em 1969 uma expedição de pesquisa da Universidade Duke estudou a área do fundo do mar das Caraíbas e realizou operações de dragagem ao longo da cordilheira Aves, uma cadeia de montanhas submersas que corre paralela à margem ocidental da grande bacia oceânica venezuelana, entre a Venezuela e as ilhas Virgens. Em cinquenta ocasiões, rochas graníticas (magmáticas) foram trazidas à superfície. Normalmente este tipo de rocha é encontrado somente nos continentes. Um famoso oceanógrafo, o Dr. Bruce Heezen, ao comentar este fato, observou: — "Até hoje, os geólogos acreditavam que o granito claro ou as rochas graníticas magmáticas eram confinadas aos continentes e que a crosta terrestre sob os mares era composta de rochas basálticas escuras e mais pesadas... Assim, a descoberta de rochas graníticas de cor clara pode vir a servir de suporte a uma velha teoria de que existia antigamente um continente na região oriental do Mar das Caraíbas e que estas rochas podem representar o âmago de um continente perdido que se afundou." É no Planalto Submerso das Bahamas, entretanto — a área onde mais ocorreram incidentes dentro do Triângulo das Bermudas — que as

mais surpreendentes descobertas de vestígios submersos foram feitas, muitas delas a uma profundidade de apenas algumas braças. As formações submarinas calcárias dos Baixios das Bahamas estavam folgadoamente acima do nível das águas, há 12.000 anos atrás. Esta imensa área de terreno compreendia baías e canais interiores que são hoje em dia evidentes nos mapas das partes mais profundas do oceano em torno e ao lado das Bahamas. Esta região considerável de terras formava, em épocas anteriores ao soerguimento do mar, uma grande ilha ou várias ilhas que, se acreditarmos nos vestígios submersos, mantinham uma cultura bastante complexa.

De 1968 até hoje, descobertas submarinas têm sido feitas, especialmente perto de Bimini, do que parecem ter sido maciças construções de pedras no fundo atual do oceano, imensos blocos de pedra colocados lado a lado e formando estradas, plataformas, portos ou muralhas caídas. Eles se assemelham estranhamente aos trabalhos préincaicos em pedra no Peru, aos pilares de Stonehenge ou às muralhas ciclópicas de Minoan, na Grécia. A idade destas pedras é incerta, se bem que raízes fossilizadas de mangais *que cresceram por cima das pedras*, tenham dado testes de carbono 14, datando de cerca de 12.000

anos.

A mais famosa de todas as descobertas foi a "Estrada" de Bimini ou a "Muralha", descoberta em 1968 pelo Dr. Manson Valentine junto com os mergulhadores Jacques Mayol, Harold Climo e Robert Angove. Vistas primeiras de bordo de um barco, quando o mar estava excepcionalmente transparente e sem ondulações na superfície, elas eram, nas palavras do Dr. Valentine, — "um extenso pavimento de pedras chatas retangulares e poligonais de vários tamanhos e espessuras, obviamente talhadas e cuidadosamente alinhadas para formarem



um arranjo convincentemente artesanal. Estas pedras estavam evidentemente submersas há muito tempo, pois as margens das maiores tinham-se tornado arredondadas, dando aos blocos uma aparência de grandes pães de forma ou travesseiros. Algumas são absolutamente retangulares, outras se aproximam de quadrados perfeitos. (Ê preciso lembrar que não existem linhas absolutamente retas em formações naturais.) Os pedaços maiores, com três a cinco metros de comprimento no mínimo, muitas vezes correm paralelos ao lado de avenidas, enquanto que os menores formam pavimentos imitando mosaicos, cobrindo as seções maiores... As avenidas de pedras aparentemente arrumadas lado a lado são estreitas e paralelas; a mais longa de todas é delineada e toda dupla, interrompida por duas extensões que mostram grandes pedras chatas escoradas por membros verticais (como os antigos dólmens da Europa Ocidental); e a ponta sudeste desta grande rodovia termina numa esquina maravilhosamente encurvada; os três atalhos curtos feitos de pedras cuidadosamente alinhadas e imensas são de largura uniforme e terminam com pedras *de canto*...

Massas terrestres formadas pelo arquipélago das Bahamas, Cuba e a Flórida anteriores ao final da última Era Glacial, quando as águas da calota polar se dissolveram causando o levantamento do nível dos oceanos. As ilhas atuais são mostradas dentro de suas formas antigas. A Flórida, pode-se ver, estendia-se muito mais a oeste para dentro do Golfo do México. A mancha escura no meio de uma formação de terras formada pelas atuais ilhas de Andros, Exuma, Eleuthera e Nova Providência é o profundo desfiladeiro oceânico chamado a Língua do Oceano. O mar naquela época formava grandes ilhas dentro de baías nas Bahamas incluindo o atual estreito de Exuma e a Língua do Oceano.

Do ar, a pessoa pode apenas vagamente adivinhá-las, sob o seu manto de algas escuras, aquelas pedras monstruosas que margeiam com precisão este desafio geológico ou arqueológico." As primeiras descobertas submarinas em Bimini foram feitas sob ataques consideráveis de geólogos e arqueólogos, alguns dos quais jamais visitaram o local, porém os achados mais recentes sobre as gigantescas construções mostram que elas seguem uma curva e aparecerem em outros locais do fundo do oceano, como se nalguma ocasião se espalhassem em torno de Bimini e além, indicando o tamanho aparentemente enorme e as ramificações desta imensa estrutura, cuja finalidade só podemos até agora presumir. O descobridor expressou sua opinião pessoal: — "A sugestão de que estas pedras representam os remanescentes de muralhas, estradas, ou até mesmo antigas docas são inaceitáveis no momento porque ainda não ficou estabelecido que existia alguma coisa além deste leito de rochas... Entretanto, observações recentes em águas ligeiramente mais profundas verificaram que construções em várias camadas existem em pelo menos um local. Meu sentimento pessoal é que todo este complexo representa uma utilização inteligente, pelo homem da antigüidade, de materiais fornecidos pela Natureza apropriados para a criação de uma espécie de centro cerimonial. A propósito disto, é bom lembrarmo-nos que certos locais sagrados da antigüidade, tais como o Círculo de Glastonbury (48 quilômetros de circunferência), e os desenhos do deserto de Nasça, no Peru, com linhas retas e imagens de animais de um quilômetro e meio de comprimento, reconhecidos apenas de avião, não tem virtualmente nenhum ponto de referência com a nossa tecnologia moderna, quanto às finalidades destes majestosos objetos artísticos e que são totalmente incompreensíveis para nós..."

Vôos exploratórios feitos a partir de 1968 indicaram outras formações igualmente extraordinárias e aparentemente feitas pelo homem nos Baixios das Bahamas, assim como no fundo do mar perto de Cuba e do Haiti e São Domingos. Algumas destas construções se assemelham a pirâmides e a fundações circulares monstruosamente grandes, como uma da área de Bimini, medindo 60 por 45 metros e que bem pode ser o tipo truncado de uma pirâmide, e outras pirâmides maiores (ou plataformas de templos) vistos nos mares. Dentro das águas territoriais cubanas foram localizadas verdadeiras "ruínas" de todo um complexo de construções submarinas à

espera de serem exploradas, a não ser que os próprios cubanos (Fidel Castro é um mergulhador entusiástico) já tenham estado lá.

Dois pilotos de companhias aéreas civis, Bob Brush e Trig Adams, num vôo realizado em 1968 nas vizinhanças da ilha de Andros, fotografaram um retângulo subdividido na plataforma continental de Andros. Mergulhadores descobriram posteriormente que se tratava de uma muralha de pedras mas não existe qualquer referência dos habitantes originais ou dos conquistadores espanhóis posteriores à

construção no mar, especialmente por baixo d'água. O que parece ser uma estrada ou uma parede submersa correndo no topo de um penhasco submarino foi localizado e fotografado perto da ilha dos Lobos. É possível que a antiga estrada corresse ao longo do penhasco quando ambos estavam acima do nível do mar. Talvez os vestígios submersos de degraus escavados nas pedras da plataforma continental ao norte de Porto Rico, assinalados pelo capitão da Marinha Francesa Georges Houot e o Tenente Gérard de Froberville no batiscafo *Archimède*, representem apenas uma escadaria feita sobre as encostas rochosas e que descesse até o nível antigo do mar, há 12.000 anos atrás.

Ao largo das costas do Iucatán, no México, numerosas estradas retas foram vistas dos ares. Elas deixam a praia em linhas retas para uma desconhecida localização submarina, muito além e em águas profundas. Enquanto as rodovias e viadutos em terra ficam invisíveis devido à vegetação protetora das florestas, aquelas que ficam por baixo das águas ainda são visíveis de tempos em tempos, quando ficam a descoberto devido às correntes marinhas ou tempestades. O que parece ter sido uma imensa estrada submarina, ou um pavimento que tenha sido construído previamente acima d'água, foi observada pelo submarino de mergulhos profundos *Aluminaut*, numa missão realizada em 1967 ao largo da Flórida, da Geórgia e da Carolina do Sul. A estrada foi aparentemente formada, ou pavimentada, com oxido de manganês e, quando foram instaladas rodas especiais sobre o *Aluminaut*, ele pode se movimentar ao longo dela, que em certos locais atingiu a profundidade de mil metros, como se fosse um automóvel rodando por uma estrada normal, a não ser pelo fato de que a estrada, neste caso, estava no fundo no mar. As dimensões desta superfície pavimentada eram

tão grandes que deixam sugerir a conclusão de que ela tenha sido construída pelo homem, como no caso de uma extensa seção "ladrihada" no fundo do oceano observada pelo Dr. Bruce Heezen do Observatório Lamont, enquanto fazia um mergulho profundo na área das Bahamas.

Entre as ruínas aparentemente feitas pelo homem na região das Bermudas, algumas são claramente visíveis, porém muitas estão não somente por baixo d'água, como também abaixo do fundo do oceano. É uma verdade que os trabalhos de pedra, ou as fundações rochosas, enterradas por baixo da terra devido à acumulação de muitas eras ou como resultado de terremotos ou inundações, podem mudar o tipo de vegetação que crescer sobre elas. Isto levou a várias descobertas de sucesso do passado, tanto em terra como por baixo das águas do mar. Construções que estavam desaparecidas, indo desde os acampamentos romanos a estrada na Inglaterra e antigos sistemas de canais e de muralhas de cidades onde existiu uma vez a antiga Babilônia e a Assíria (hoje o Iraque), e no Irã e na Ásia Central, cidades inteiras que estavam perdidas, foram descobertas e reconstruídas pela variedade de padrões e sombras da vida vegetal no solo ou em pântanos ou no fundo do mar. As linhas retas são percebidas pela mudança de coloração onde fundações ou paredes estão enterradas ou onde existam estradas ou leitos de canalizações. A antiga cidade portuária etrusca de Spina, na Itália, sumira tão completamente que era considerada como lendária até que os traços de suas paredes, fundações, canais e docas, absolutamente invisíveis no solo, foram claramente delineadas do ar. A possibilidade da localização de antigas cidades vistas do ar tem sido posta em uso nas Bahamas, onde a plataforma continental que a rodeia é rasa o suficiente para se perceberem os traços de construções submarinas vistas do ar. Em muitos locais dos Baixios das Bahamas existem estranhos amontoados de grandes quadrados, retângulos, cruces, compridas linhas paralelas umas às outras, estradas talvez, às vezes dobrando em ângulos retos, círculos concêntricos, triângulos, hexágonos e outras formas geométricas, todas elas retraçadas pela presença (ou ausência) de algas marinhas sobre as ruínas existentes. Testes submarinos realizados por mergulhadores indicaram que as construções de pedra retraçadas pelas linhas existentes no fundo jazem a vários metros abaixo das areias. Alguém pode perguntar por que todas estas evidências singulares só agora estão sendo exploradas, por que nunca foram notadas antes. Parte da resposta é que, sem dúvida alguma, jamais ocorreu a

alguém procurar vestígios de uma civilização perdida nos Baixios das Bahamas, especialmente porque tantos antigos locais históricos estão à espera de serem descobertos no Mediterrâneo. Expedições submarinas nas Bahamas e ao largo das costas da Flórida têm sido minuciosamente realizadas em busca de navios espanhóis cheios de tesouros, onde alguns objetos representam uma recompensa financeira maior que o descobrimento de uma civilização esquecida e por vezes difícil de ser identificada. Até mesmo com evidências à

mostra, muitos esforços têm sido feitos em certos círculos científicos para desacreditar os achados de exploradores e pesquisadores para receberem a atenção do público. Igualmente devemos notar que alguns pesquisadores qualificados hesitam ou relutam em se confrontar com a opinião hostil de outros arqueólogos e oceanógrafos. Outro problema é que as construções ou obras de arte podem ser cobertas pela ação das marés e tempestades logo após serem localizadas e, assim, novamente perdidas. É extraordinário, entretanto, que desde 1968 um certo ressurgimento no fundo do Grande Banco das Bahamas teve lugar, deixando à mostra traços de novas formações onde *não havia nada visível em fotografias mais antigas da mesma área*. Foi este o caso de uma formação em forma de flecha, construída em pedra e com trinta metros de comprimento, entre as ilhas de North Cat e South Cat, Bimini; e uma outra a sudeste de South Caicos, apontando para sudeste e em alinhamento certo com outra linha reta do fundo do mar e ainda inexplorada.

Alguns dos locais já descobertos parecem igualmente estar se levantando ou ficando livres dos sedimentos pela ação das marés, de forma que suas construções feitas pelo homem ficaram mais visíveis. O Dr. James Thorne, famoso oceanógrafo e mergulhador, e absolutamente imparcial, para não dizermos um tanto cético no que diz respeito ao assunto de "civilizações perdidas no fundo do mar", examinou recentemente espessas colunas que serviam de sustentáculo à muralha de Bimini, desmentindo convincentemente opiniões emitidas por vários outros oceanógrafos de que todo o complexo de Bimini e outros locais nas Bahamas sejam formações naturais. Outro grupo de mergulhadores, que encontrou a âncora afundada de um galeão espanhol, descobriu, enquanto examinavam-na e revolviam o fundo do local onde ela se encontrava, que estava pousada sobre um

assoalho de mosaico ou um terraço, que provavelmente se afundara milhares de anos antes.



Colossal estátua de calcáreo gasta pelas águas dentro das Cavernas de Loltún, em Iucatán, no México, agora a várias centenas de metros acima do nível do mar. Estas enormes cavernas, ainda não completamente exploradas, contêm estátuas tirânicas de uma idade muito avançada, totalmente diferentes de todos os padrões das culturas ameríndias. Exemplos de fauna oceânica engastados em suas reen-trâncias e dobras indicam que estas estátuas foram feitas acima d'água, ficaram submersas por um período considerável de tempo e talvez trazidas de volta à superfície na ocasião em que os Baixios das Bahamas e outras ilhas do Atlântico afundaram nas águas do mar.



A primeira fotografia da Muralha de Bimini tomada de alguns metros acima do nível do mar, com a transparência das águas permitindo uma visão clara dos objetos a uma profundidade de várias braças. Considera-se provável que esta estrutura não tenha sido percebida antes por estar coberta pela lama do fundo do mar, mas que tempestades ou pressões tectônicas podem ter ocasionalmente causado a sua descoberta recente em 1968. (Foto: J. M. Valentine).

Mergulhador investigando um canal que atravessa seções da Muralha de Bimini. A forma e a colocação destes monolitos, os ângulos retos e as pilastras por baixo de algumas destas pedras são uma prova conclusiva, apesar de ainda não estar universalmente aceita de que elas foram feitas pelo homem. (Foto: J. M. Valentine).

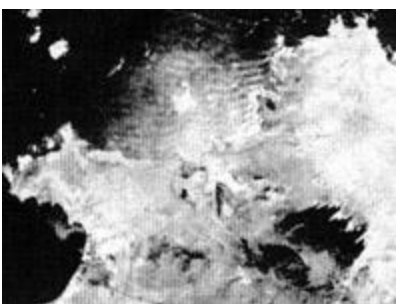


Detalhes de grandes monolitos pertencentes à Muralha de Bimini. Outras formações similares podem estar encobertas pelas areias, sendo apenas indicadas pelas linhas retas artificiais de crescimento de algas no fundo do mar. (Foto: J. M. Valentine).

Vista aérea tomada através da água do fundo do mar ao sul de Bimini. A grande forma quadrada no canto direito da foto é supostamente o resto de um cais pré-histórico ou da plataforma de um templo hoje enterrado abaixo do fundo do mar, que afeta a vegetação que reflete as suas linhas retilíneas. (Foto: J. M. Valentine).

Vista aérea da queda abissal a leste de Cay Lobos, nas Bahamas. As águas escuras são as do Velho Canal das Bahamas, ao norte de Cuba. As áreas em cores mais claras no lado direito da foto também estão abaixo das águas e fazem parte dos Baixios das Bahamas. As linhas na parte inferior da direita

indicam vestígios submersos do que pode ter sido a parte de uma muralha ou de uma estrada que passasse perto do mar há milênios atrás quando toda região dos Baixios das Bahamas ainda estava acima do nível das águas. (Foto: J. M. Valentine).



Frisa esculpida em pedra nas ruínas Maias de Cobá, mostrando uma fuga de um cataclisma marcado por vulcões que explodiram e, na parte superior à esquerda, templos e pirâmides desabando. As lendas Maias contam que os ancestrais de seu povo vieram originalmente de uma grande terra no "Mar Oriental" que foi destruída por um cataclisma e afundou entre as ondas. As tradições ameríndias se referem a esta terra como Aztlán ou Atlán e outros nomes parecidos que lembram o som de

"Atlântida". (Foto: J. M. Valentine).

Detalhes da ação do oceano sobre as montanhas perto de Ancón, no Peru. Esta fotografia, tomada a uma altitude de dois mil metros, mostra as evidências da ação das ondas nos flancos da montanha na parte inferior direita da foto. As projeções em forma de dedos ainda contêm fósseis de moluscos e outros exemplares da fauna marinha. Ao longo da costa do Peru, nesta região, estratificações cruzadas indicam que o antigo fundo do oceano, em cujas camadas ainda se encontram vestígios de culturas antiquíssimas, sofreu um levantamento.

Vestígios de terras afundadas no Mediterrâneo. O mergulhador está no topo de uma acrópole submersa cerca de trinta metros abaixo do nível das águas do Mar Egeu,



perto da ilha de Meios. Enquanto partes do Mar Mediterrâneo e outras regiões costeiras afundaram gradualmente no correr dos séculos, algumas seções foram precipitadas repentinamente a consideráveis profundidades. Do loca! onde esta foto foi tirada, uma estrada segue em frente, levando a construções ainda mais profundas. (Foto: Jim Thorne).

A Grande Pirâmide de Gizé, no Egito, talvez uma construção sobrevivente de uma cultura mundial que existiu em uma data anterior ao Egito dinástico. As medidas de diferentes aspectos da Grande Pirâmide sugerem que ela servia como um marco gigantesco, um relógio astronômico e um observatório matemático e astronômico, preservando em pedra

conhecimentos previamente insuspeitados de culturas anteriores ao "alvorecer" da nossa. (Foto: cortesia da Trans-world Airlines).

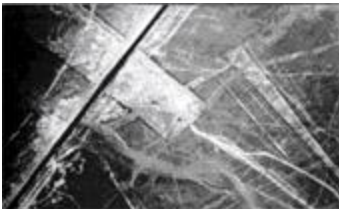
As muralhas ciclópicas da fortaleza de Sacsayhuamán, no Peru, que de certa forma lembram as construções submersas de Bimini. As paredes de Sacsayhuamán e outras ruínas pré-incaicas no Peru (vistas na foto depois de terem sido completadas com pedras menores pelo trabalho posterior dos Incas) são em si próprias um mistério arqueológico, já que possuem uma idade muito grande e as pedras são colocadas de forma tão ajustada que dão a impressão de serem fundidas umas às outras. Não existe uma explicação de como estas pedras imensas com ângulos externos e internos muito curiosos puderam ser transportadas, cortadas, medidas e colocadas no lugar (em formatos sempre irregulares) pelos povos pré-históricos do qual os Incas não guardam nenhum registro. (Foto: cortesia da Pan American World Airways).





O Pagode Negro em Konarac na Índia, um exemplo vivo surpreendentes capacidade arquitetônicas dos tempos antigos, especialmente quanto ao transporte do enorme bloco de pedra que encima a torre, Avanços tecnológicos de culturas extremamente antigas na Índia sugerem uma ligação com culturas ainda mais antigas onde a ciência progredira até a consciência de vôos em máquinas-mais-pesadas - que

-o-ar, foguetes, estrutura atômica, e o conceito de Tem e sua colocação no espaço sideral iguais às de hoje (Foto: cortesia do Escritório de Turismo do Governo Indiano).



Um objeto de ouro encontrado em um túmulo pré-colombiano e que, apesar de sua idade muito grande (cerca de 1.800 anos) é considerado por muitos pesquisadores como o modelo de um avião pré-histórico, completo com suas asas em delta, motor, carlinga, cauda e lemes de profundidade. Uma cópia deste objeto controvertido está

exposta no Museu permanente do Mundo do Homem, em Montreal. Outros objetos de ouro, semelhantes a aeronaves têm sido encontradas em diferentes locais da América do Sul. (Foto: Jack Ullrich)

Vista aérea das Linhas de Nasca, no Peru. Estas linhas de idade desconhecida nos mostram animais, pássaros, formas geométricas e, na opinião de muitos, campos de aterrissagem. Difíceis de serem percebidas de terra, elas não foram identificadas até o meio do século XX — e apenas por vistas aéreas. A linha negra cortando diagonalmente um campo de aterrissagem é a Rodovia Pan-americana. Os astronautas do Skylab 2 foram instruídos a fotografarem as Linhas de Nasca para determinarem se elas tinham um significado especial quando vistas do espaço mas até hoje as fotografias espaciais não tiveram êxito.

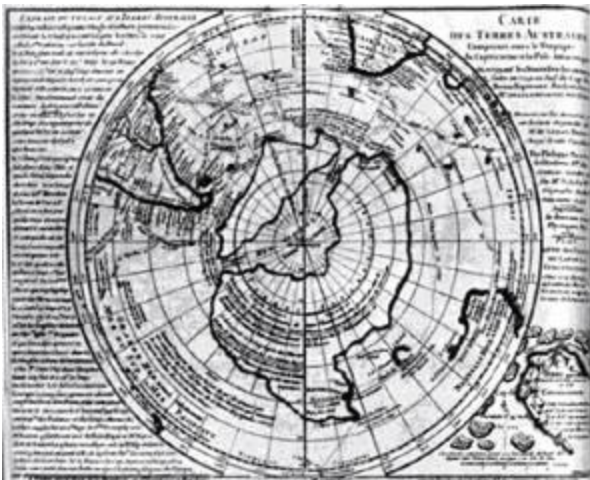
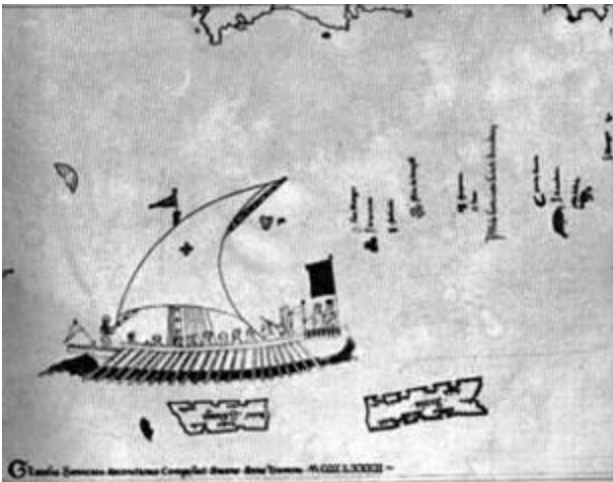
Baixo relevo Maia em pedra, em Palenque, Chiapas, no México, freqüentemente citado por crentes em visitas pré-históricas por antigos astronautas como uma prova de tais visitas e sua representação pelos antigos Maias que os observaram ou que deles ouviram falar. O escritor e cientista russo Kazantsev considera que esta placa seja a representação de um veículo espacial completo com um sistema estilizado de antenas porém ainda reconhecíveis, sistema direcional de



vôo, turbo compressor, painel de controle, tanques, câmara de combustão, turbina e escapamento.

O mapa de Piri Reis encontrado em Istambul em 1928, parte de um mapa do mundo que dizem ter sido recopiado de um original grego na biblioteca da antiga Alexandria. Entre outros traços, o mapa de Piri Reis mostra formas detalhadas da Antártida, evidentemente desenhadas milhares de anos antes que a Antártida fosse

"descoberta", assim como a verdadeira forma da Antártida sem a sua cobertura de gelo. Outras características indicam um conhecimento avançado de astronomia, trigonometria e a habilidade de se determinar a longitude, fato desconhecido da nossa cultura até o reinado de Jorge III da Inglaterra. (Foto: Biblioteca do Congresso.)



O mapa Benuca de 1482, que Colombo talvez tenha trazido em sua primeira viagem. A parte de cima do mapa aponta a leste para as costas de

Espanha e Portugal e algumas das ilhas do Atlântico mostradas aqui já eram conhecidas dos navegadores europeus enquanto outras eram lendárias. Antília, a ilha na parte direita inferior do mapa, era reputada pelos cartagineses como uma ilha muito grande no oceano Atlântico Ocidental. (Foto: Biblioteca do Congresso.)

O mapa Buache de 1737, copiado de antigos mapas gregos, mostrando a Antártida sem o gelo. Se o gelo não cobrisse hoje a Antártida, os mares de Ross e de Weddell se uniriam num estreito gigantesco separando a Antártida em duas massas de terra, um fato que só foi estabelecido nos tempos modernos até o Ano Geofísico Internacional de 1968. Este mapa é uma outra indicação das surpreendentes capacidades tecnológicas de algumas culturas antigas (Foto: Biblioteca do Congresso).

Cada vez que vestígios de civilizações submersas são encontrados no Atlântico (ou em qualquer lugar), séries de artigos nos jornais e reportagens em revistas, além de livros, geralmente procuram identificá-la com o continente "perdido" da Atlântida. A Atlântida, cuja imagem estareceu a humanidade desde os tempos mais antigos, foi descrita em detalhes consideráveis por Platão em seus diálogos de *Timaeus* e *Critias* como a terra da Idade de Ouro do homem, um império grandioso e um mundo maravilhoso no Atlântico que... "com violentos terremotos e inundações... num único dia e uma única noite de chuvas., afundou para dentro do mar... e que é esta a razão por que o mar naquelas paragens é vedado à passagem e impenetrável..." A Atlântida, como era natural, foi identificada com as ruínas submersas das Bahamas, apesar de Platão, o mais famoso comentarista da antigüidade da Atlântida, localizá-la em frente às Colunas de Heracles (Hércules), conhecidas hoje em dia como o Estreito de Gibraltar, em algum lugar bem no meio do oceano Atlântico. Uma leitura minuciosa dos relatos de Platão, no entanto, mostram uma informação bem mais interessante sugerindo que o império Atlântico não era formado por uma só ilha mas por uma série de ilhas no Atlântico, que se espalhavam para ambos os lados do oceano. Platão escreveu:

"...Naqueles dias (aproximadamente há 11.500 anos atrás), o Atlântico era navegável e havia uma ilha situada em frente aos estreitos que vocês chamam de Colunas de Heracles: a ilha era maior que a Líbia e a Ásia

reunidas, e era o caminho para outras ilhas, e destas ilhas você podia passar para o continente oposto que rodeia o verdadeiro oceano; pois este mar que está dentro dos estreitos de Heracles (o Mediterrâneo) é apenas uma baía, que tem um entrada estreita, porém o outro é que é o mar verdadeiro e as terras que o circundam é que podem ser verdadeiramente chamadas um continente."

É notável o fato de que Platão mencionou a Líbia (significando a África) e a Ásia, mas específica e separadamente designou o *continen- te* — isto é, o continente a oeste na área que ele mencionara previamente como sendo dos domínios da Atlântida. Os complexos submarinos de Bimini e de outros pontos nas Bahamas já foram atribuídos a antigos viajantes dos oceanos —

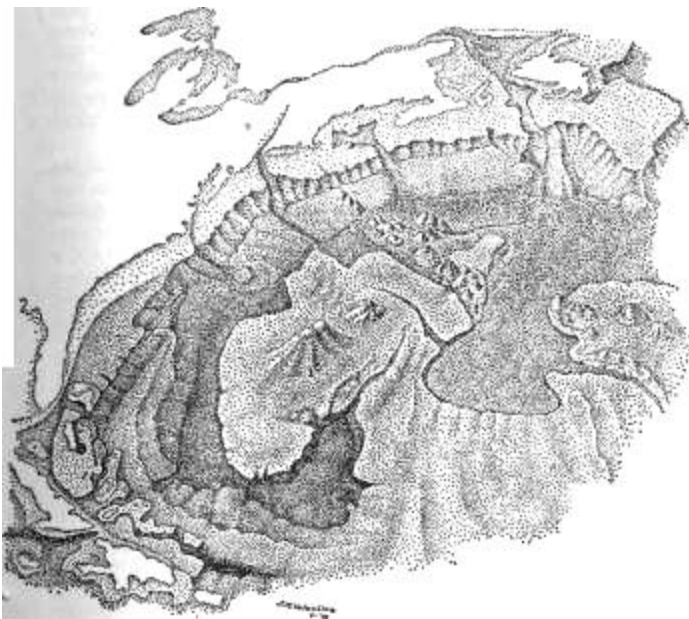
fenícios, cartagineses, gregos minóicos, maias, egípcios e, como último recurso e quando sua idade se tornar mais evidente — aos povos da Atlantida. É quase certo, no entanto, que nenhuma raça conhecida por nossa história os tenha construído e duplamente certo que eles não foram construídos por baixo d'água.

A referência de Platão a um continente do outro lado do "verdadeiro oceano" tem sido citada com freqüência como uma prova de que relatos antigos conservavam um conhecimento da América do Norte e que estas recordações serviram de inspiração e encorajamento a Colombo, que, conta-se, levava consigo um mapa mostrando a Atlântida e as terras além dela. O relato de Platão tem uma conexão direta com a possibilidade dos Atlantes (o termo usado aqui no sentido de um império oceânico no Atlântico) e sua presença na parte extrema ocidental do oceano Atlântico. Isto incluiria as ilhas atuais do Grande Banco das Bahamas, onde vastas áreas de baixios estavam bastante acima do nível das águas, com as formações oceânicas mais profundas e atuais tais como a Língua do Oceano e os estreitos da Flórida, formando uma baía interior e uma barreira de mar desde as costas da Flórida, que estendia muito além na direção do mar. De-clives circulares no fundo do mar a quatorze milhas ao largo das ilhas ao sul da Flórida e 150 metros de profundidade no mar que os cercam — que é quase de 350 metros naquela região, cartografada pelo Serviço de Guarda Costa dos Estados Unidos e pelo Departamento Geodésico —

foram confirmados como lagos de água doce cobertos pelo mar na ocasião do último levantamento do oceano ou o afundamento das terras costeiras.

Uma olhada na atual tábua de profundidades do Atlântico Ocidental apresenta uma clara indicação de que, se o nível do mar fosse abaixado de 200 a 300 metros, surgiriam grandes ilhas no Atlântico onde hoje existem outras menores. E é do maior interesse lembrarmos que este levantamento das águas teve lugar entre 11.000 e 12.000 anos passados, coincidindo com o relato que Platão, segundo a opinião geral, recebeu através de Solon, que o recebera de sacerdotes egípcios em Sais e cujos registros escritos são muito anteriores àqueles feitos pelos gregos há milhares de anos.

A Atlântida, no correr dos anos, foi "localizada" em um bom número de lugares diferentes no mundo; por baixo do oceano Atlântico, no mar Egeu, no mar Cáspio, no mar do Norte, na África Ocidental, Espanha, Tunísia, Alemanha, Suécia, no Saara, Arábia, México, Iucatán, Venezuela, nos Açores, nas Canárias e na ilha da Madeira, no Brasil, Irlanda, Ceilão, e até mesmo no fundo do oceano Índico, sempre dependendo da nacionalidade e, podemos dizer, do *Weltanschauung* do escritor ou do observador.



Elevações submarinas do fundo do Atlântico Ocidental mostrando as áreas escuras como as mais profundas. As montanhas do centro mostram as Bermudas sobre o grande planalto chamado Surgimento das Bermudas. A

área mais profunda, a oeste, é a Planície Abissal de Hatteras e ao sul. a Planície Abissal de Nares. Os limites do Mar dos Sargãos podem ser seguidos a partir da Fossa de Nares, ao longo de toda a Fossa de Hatteras, virando a leste na ponta norte do surgimento das Bermudas, e ao sul. quando se aproxima da Cordilheira do Atlântico Central, e então novamente a oeste, de volta à Planície de Nares. Ao largo das costas dos Estados Unidos dois grandes desfiladeiros fluviais, agora submersos pelo mar. podem ser vistos como a continuação dos leitos dos rios Hudson e Delaware para dentro do mar, através de canais escavados na plataforma continental. A plataforma continental do continente americano e as plataformas das Antilhas e das Bahamas, o planalto em torno das Bermudas. e as altas montanhas e platôs que começam no extremo direito do mapa estavam, provavelmente, acima d água antes do final da última Era Glacial. e teriam dado ao Atlântico Ocidental uma forma totalmente diferente cerca de 12.000

anos atrás.

A hipótese que colocava a Atlântida na parte ocidental do Triângulo das Bermudas popularizou-se desde as descobertas de 1968 e por um acúmulo de circunstâncias, ligadas ao próprio ano de sua descoberta. Isto diz respeito às profecias de Edgar Cayce, o "profeta adormecido" e curandeiro psíquico que morreu na Virgínia em 1945, mas cujas "leituras" (um termo usado para as entrevistas dadas por Cayce quando se encontrava em transe) continuaram a influenciar vários milhares de pessoas. Enquanto ele vivia, deu através de suas leituras conselhos e indicações para mais de 8.000 pessoas, primeiro quanto ao estado de saúde e, mais tarde, sobre grande variedade de assuntos. A documentação de suas curas extraordinárias e poderes telepáticos não precisam ser recontadas aqui, exceto para provar que foram as mais singulares das previsões arqueológicas, que diziam respeito principalmente à Atlântida e Bimini. Entre os anos de 1923 e 1944 Cayce concedeu centenas de entrevistas em transe sobre a Atlântida, relacionando-a a pessoas que, em sua opinião e na daqueles que haviam continuado seu trabalho à

frente da Associação para Pesquisas e Esclarecimentos, tinham vivido na Atlântida durante uma vida anterior. Quando não estava em transe, Cayce

tornava-se indiferente e até mesmo ignorante do problema da Atlântida e, muitas vezes, expressava uma certa perplexidade ao saber que ele a mencionara tantas vezes. Entretanto, em junho de 1940, ao citar numerosas outras observações prévias sobre a Atlântida que teria existido na área de Bimini (referida por Cayce como *Poseidia*) ele declarou inesperadamente:

"Poseidia estará entre as primeiras porções da Atlântida a se erguer novamente... isto é esperado em 1968... e 1969... daqui a pouco tempo.

Esta curiosa profecia arqueológica foi cumprida quase que dentro da data prevista com as numerosas descobertas feitas nos Baixios das Bahamas, da exposição pelas marés de algumas construções e um levantamento do fundo do mar em certas áreas. Ficamos tentados, no entanto, a imaginar se estas descobertas foram feitas como previra a profecia ou porque se conheciam as profecias, ou ainda porque aqueles que leram Cayce estavam à procura delas como foi o caso de alguns dos pilotos que avistaram as primeiras formações ou construções submersas. Como era de se esperar, estas descobertas submarinas de 1968, como fora previsto há vinte e oito anos atrás, deram motivo para muitas pessoas examinarem outras referências feitas por Cayce sobre a Atlântida e toda aquela área com um interesse renovado. Se as seções de Cayce e as lendas antigas foram baseadas em recordações de verdadeiras ocorrências, podemos encarar a possibilidade da existência de forças desenvolvidas por uma antiga civilização cientificamente mais avançada operando parcialmente, ainda hoje, dentro daquela área aonde eles numa época se concentraram; e podemos também considerar a possibilidade de que as aberrações eletrônicas, magnéticas e gravitacionais do Triângulo das Bermudas sejam uma herança, embora uma herança negativa, de que uma cultura tão longínqua no tempo que quase não existem mais vestígios e da qual nossas memórias sejam mais instintivas que concretas.

8 - As Surpresas da Pré-História.

Vários investigadores dos fenômenos do Triângulo das Bermudas sugeriram que seres inteligentes alienígenas talvez estejam interessados, ou até mesmo preocupados, com a possibilidade de nossos aperfeiçoamentos no campo da desintegração nuclear para fins de guerra estarem ameaçando a existência

da civilização em nosso planeta, como talvez já tenha destruído outras civilizações deste ou de outros planetas.

A era do homem racional neste planeta, com um potencial de inteligência comparável ao dos dias de hoje, pode se entender por um período de 40.000 a 50.000 anos atrás ou até mesmo antes. Por isto, se dermos a uma civilização tal como a nossa um período de cerca de 10.000 anos para progredir a um ponto na ciência e na tecnologia que a torne capaz de se auto-destruir, teremos ainda o tempo suficiente para a presença de uma ou mais culturas anteriores à nossa. Talvez qualquer civilização tecnicamente avançada pudesse eventualmente, por sorte ou desígnios próprios, desenvolver o poder intrínseco da desintegração nuclear (a nossa civilização levou bem menos de 10.000

anos para consegui-lo). A que ponto a civilização terá necessidade de decidir sobre os meios de controlá-lo e a seu desenvolvimento ou de arriscar a sua própria ruína? Se uma tal cultura existiu neste mundo, ela causou a sua própria destruição e desapareceu, mas sua memória talvez pudesse ter sido preservada através das lendas, ou sugerida por certos artefatos anacrônicos de idade incerta, ou lembrada por ruínas imensas e impossíveis de identificar ou explicar-se. E estes são os verdadeiros elementos que tendem a localizar o lugar de uma tal cultura sobre a área hoje coberta pelas águas do Triângulo das Bermudas.

Edgar Cayce, em seus artigos sobre a Atlântida, repetidamente fez o que parecem ser referências a fontes de energia nuclear, raios laser e maser, comparáveis aos nossos e geralmente empregados para os mesmos usos que nós gostamos (se for esta a palavra certa) de fazer hoje em dia. As descrições de seus usos e a observação quanto ao perigo de um emprego mal feito teriam sido considerados hoje praticamente normais e indignos de comentários editoriais, mas como Cayce podia saber de uma coisa destas há mais de trinta e cinco anos atrás?

Cayce descreveu estas fontes de energia em detalhes. Eram grandes geradores produzindo energia para a propulsão de embarcações aéreas e submarinas. Eram capazes de produzir iluminação, calefação e comunicações. Faziam funcionar formas de radiodifusão, televisão, e eram igualmente usadas em fotografias a longa distância. Supriam ainda a

energia que servia para a modificação e o rejuvenescimento dos tecidos vivos, inclusive os do cérebro, e graças a isto, eram igualmente usados para controlar e disciplinar toda uma classe social.

No entanto, através de um emprego errado das forças naturais que eles haviam aperfeiçoado, e através de antagonismos civis e externos, os Atlantes eventualmente libertaram forças incontroláveis da Natureza que causaram a sua própria destruição, numa crença geralmente partilhada por Cayce e as lendas das mais antigas culturas e civilizações do mundo. Nas palavras de Cayce:

..."O Homem criou as forças destrutivas... que combinadas aos recursos naturais de gases, de forças oriundas da Natureza e em sua forma natural, deu origem à pior de todas as erupções já nascidas das profundezas da Terra que se esfriava lentamente e aquela porção (da Atlântida) que agora fica perto do que foi S chamado o Mar dos Sargaços foi a primeira a mergulhar no oceano..." Em

sua

relação

com

a

pré-história,

Cayce

parece

especificamente prever o emprego de raios laser e maser, cuja existência reconhecida naquele momento (em 1942) ainda jazia muito à frente do futuro. Ele descreveu uma fonte de energia como um cristal gigantesco:

...No qual a luz aparecia como um meio de comunicação entre o infinito e o finito ou os meios pelos quais existiam as comunicações com aquelas forças externas. Posteriormente isto veio a significar que do local de onde a

energia era irradiada, como de um centro de onde as atividades radiais guiavam as várias formas de transição e de mudanças através dos períodos de atividade dos Atlantes. Era montado como um cristal, apesar de ter uma forma muito diferente daquelas (primeiro) usadas ali. Não confundam as duas... pois existem muitas de diferentes gerações. Era nestes períodos em que havia as forças propulsoras dos aeroplanos ou de outros meios de transporte, pois eles naquela época viajavam por ar, ou pelas águas, ou por baixo d'água, da mesma forma. No entanto a energia que os dirigia era proveniente de uma estação central de força... ou a pedra de Tuaoi que era... e o fecho de luz no qual funcionava... Em outra seção, ele referiu-se a um local em "Poseidia", ou, em outras palavras, na área das Bahamas e, portanto, agora abaixo do nível das águas, como a posição de:

..."o local de armazenagem das forças motivadoras da Natureza que se irradiavam do grande cristal que condensava as luzes, as formas, as atividades, que serviam para guiar não somente as embarcações no mar como também nos ares e também muitas daquelas agora conhecidas conveniências para o homem como a transmissão do corpo, e a transmissão da voz, e no registro destas atividades que muito em breve se tornarão uma coisa prática ao criarem as vibrações necessárias à televisão — como as conhecemos no presente. (O "presente", neste caso refere-se a 1935!) Uma "seção" de 1932 continha uma referência interessante ao transporte de materiais pesados e objetos:

..."pelo uso de... estes gases recentemente redescobertos e aqueles das formações elétricas e aéreas na ruptura das forças atômicas para produzirem a força de empuxo a meios de transporte ou de viagem, ou para levantarem grandes pesos, ou para mudar as próprias forças da Natureza."

O fato de povos supostamente primitivos da pré-história terem deixado enormes pedras ainda no lugar após vários milhares de anos, sobre muitas das quais as raças subseqüentes construíram novas edificações, há muito se tornou um mistério arqueológico, já que estas pedras são muito maiores e mais difíceis de serem transportadas que aquelas postas nos locais pelas culturas posteriores e que sua presença e meios de transporte usados são até hoje inexplicáveis. Entre os exemplos se incluem os blocos de pórfiro de 200 toneladas de ollantaytambo e ollantayparubo, no Peru, transportadas a

grandes distâncias através das montanhas e ravinas e depois colocadas no topo de outras montanhas de 500 metros de altitude. Os enormes blocos de sacsayhuamán, no Peru, tão grandes e tão intrinsecamente colocados uns contra os outros que os incas atribuem a sua construção aos deuses; os blocos de 100 toneladas das *fundações* de Tiahuanaco, na Bolívia, sobre os quais se fizeram imensas edificações não se sabe de que maneira, apesar de se acharem a uma altitude de 4.000 metros acima do nível do mar. Outros exemplos incluem as grandes pedras de calendário ou do observatório de Stonehenge, na Inglaterra, os blocos maciços das muralhas submarinas de Bimini; as fundações ou o forte marítimo, ou as pedras postas em pé da pré-histórica Bretanha, uma das quais pesava mais de 340 toneladas e erguia-se a 22 metros de altura, e as grandes pedras das fundações do templo de Júpiter em Baalbek, na Síria, colocadas no lugar bem antes que o templo clássico fosse construído, uma das quais pesa 2.000 toneladas. Como quase todas estas construções são extremamente difíceis de serem explicadas foi sugerido que uma civilização superior tenha sido a responsável por sua construção. Essa teoria é sustentada pelo fato de que muitas destas ruínas inexplicáveis se assemelham umas às outras.

Cayce especificamente seleciona Bimini como uma das várias localizações onde informações a respeito das supostas fontes de energia da Atlântida podem ser encontradas: — "... No local onde afundou a Atlântida ou Poseidia, onde uma parte de seus templos pode vir a ser descoberta sob as camadas de lodo de muitas eras de água salgada, perto do lugar em que é conhecido por Bimini, ao largo das costas da Flórida."

Uma descrição detalhada de uma destas usinas de força (ou usinas nucleares?) foi feita em 1935. O filho de Cayce, Edgar Evans Cayce, um engenheiro e também um escritor (*"Edgar Cayce sobre a Atlântida"*, Warner Library, 1968) observou ao comentar o paradoxo das considerações de Cayce sobre a pré-história tendo antedatado por várias décadas os nossos próprios aperfeiçoamentos científicos: "Um leigo hoje em dia dificilmente poderia descrever nossos últimos desenvolvimentos científicos com mais clareza." Os comentários de Cayce (gravados em 1933) falam de um edifício aonde uma "pedra de fogo" ou um complexo de cristal era guardado e do qual a energia era difundida:

"No centro do edifício que hoje se diria ter sido construído com pedras não-condutoras — algo parecido com o asbestos, com... outros materiais não-condutores tais como os que são fabricados hoje em dia na Inglaterra sob um nome que é bem conhecido daqueles que lidam com estes tipos de materiais.

O edifício por cima da pedra era oval; ou um domo em que pudesse haver... uma porção que se abria para trás, para que a atividade das estrelas — a concentração de energias que emanam dos corpos que já estão em chamas por si mesmos... junto com os elementos que são e não são encontrados na atmosfera da Terra. A concentração através de prismas ou vidros (como seriam chamados no presente) era feita de tal forma que agia sobre os instrumentos com os quais eram ligados e com as diversas maneiras de viajar através de métodos de indução que se pareceriam muito com o (mesmo) tipo de controle que nos dias presentes seria chamado de controle remoto através de vibrações por rádio ou direções; por uma espécie de força que emanava da pedra e que agia sobre as forças motivadoras nas embarcações.

O edifício foi construído de tal maneira que quando o domo era recuado para trás deveria haver um mínimo ou nenhum obstáculo à

aplicação direta da energia às várias embarcações que deveriam ser propulsionadas através do espaço — tanto dentro do raio de visão ou se fosse dirigido por baixo da água, ou por baixo de outros elementos, ou através de outros elementos.

A preparação desta pedra ficava exclusivamente nas mãos dos corpos que já estão em chamas por si mesmos... junto com os que dirigiam as influências das radiações que dela emanavam, sob a forma de raios que eram invisíveis para os olhos mas que atuavam sobre as próprias pedras assim como as forças motivadoras — se a aeronave fosse levantada pelos gases durante o período; ou se servisse para guiar os veículos que pudessem passar perto da Terra, ou embarcações na água ou sob as águas.

Estas, eram então impulsionadas pela concentração dos raios que partiam das pedras colocadas bem no meio da estação de energia ou da casa de força (como se chamaria hoje).

Cayce volta constantemente ao problema do mau emprego das tremendas forças aperfeiçoadas por esta super-civilização: — "... o aumento das forças do próprio sol até aos raios que causam a desintegração do átomo... trouxe a destruição a esta parte da Terra." Se, e sempre se, um tal cataclismo ou uma série de cataclismos ocorreram, a grande fonte de energia teria sido precipitada para dentro do mar, junto com cidades populosas, muralhas, canais e outras construções da Atlântida. E interessante considerarmos que os próprios locais indicados por esta teoria são aqueles em que as muitas aberrações eletromagnéticas do Triângulo das Bermudas se verificaram, tais como a Língua do Oceano, Bimini, e outros lugares. Enquanto dificilmente se poderia esperar que tais complexos de energia ainda estariam em funcionamento depois de milhares de anos, é de certa forma interessante comentarmos neste sentido o comportamento das misteriosas "águas brancas" notadas por vários observadores, desde Colombo até os astronautas. Estes verdadeiros canais de água branca parecem se originar no mesmo ponto ou nos mesmos pontos de emanção, sobem da mesma maneira, e depois derivam por uma milha ou mais. As linhas são bem definidas no começo e depois vão se tornando mais difusas, quase como se elas indicassem gases escapando sob pressão.

Os desvios das bússolas e os defeitos nos aparelhos elétricos podem ser causados por uma enorme concentração de metal por baixo d'água. Isto tem sido observado em várias partes do mundo onde conhecidos depósitos de minério de ferro causam a variação das bússolas. Massas de sub-superfície ou de substrato podem possivelmente afetar até mesmo a superfície dos mares. Em 1970, a NASA publicou um relatório sobre uma "cavidade" na superfície do oceano acima da Fossa de Porto Rico, e esta depressão da superfície das águas foi atribuída pelos cientistas a "uma estranha distribuição de massas abaixo do fundo do oceano", causando uma reflexão na força da gravidade. No caso do Triângulo das Bermudas, foi sugerido que estas fontes de energia em ruínas ainda conservaram algumas de suas forças e, acionadas em certas ocasiões, poderiam ser não somente os responsáveis pelos desvios magnéticos e eletrônicos mas também contribuir com impulsos elétricos para as tempestades magnéticas. Esta teoria, uma das mais singulares que já foram propostas para explicar os incidentes dentro do Triângulo das Bermudas, é baseada nas "seções de Cayce e na crença que elas sejam verdadeiras. Entretanto, pode-se justificadamente

perguntar: existe alguma razão para os curiosos darem crédito a *qualquer um* dos pronunciamentos gravados por Cayce ou simplesmente admirá-los como produto de uma imaginação prodigiosa? Enquanto for verdade que algumas das fontes de força que ele descreveu há trinta e cinco anos atrás ainda não haviam sido descobertas ou até mesmo imaginadas no "mundo real" (e algumas delas mesmo agora ainda não foram aperfeiçoadas), devemos lembrar que Cayce não era um físico. Nem tampouco um historiador. Ele era simplesmente um vidente esclarecido e com uma excelente reputação. No entanto, previsões que não têm nada a ver o curandeirismo que ele fazia no curso de suas seções, de certa maneira se" provaram inconfortavelmente verdadeiras, tais como a bomba atômica, o assassinato de presidentes dos Estados Unidos, conflitos raciais nos Estados Unidos e até mesmo deslizamentos de terras na Califórnia.

Além de tudo, as seções de Cayce eram propositadamente baseadas em visões ou lembranças da vida de seus pacientes durante suas encarnações anteriores, num fato que freqüentemente abalou a credibilidade por parte de pessoas que, pela religião, convicção científica ou pela própria lógica, não aceitam a teoria da reencarnação. Ficamos imaginando se não pode haver uma outra explicação para descrições tão detalhadas e cientificamente válidas de civilizações passadas e seus aperfeiçoamentos potencialmente perigosos. Nos registros filosóficos e religiosos da antiga Índia, que muitas vezes contêm conceitos estranhamente modernos sobre a matéria e o universo, encontramos referências ao que eles chamam de "consciência cósmica", significando a presença persistente de lembranças de tudo o que aconteceu antes. Hoje, a existência da telepatia, a influência e a insistência escondida das memórias, e o poder das emanções psíquicas, longe de serem subestimadas pelas modernas investigações científicas, vêm sendo seriamente estudadas, não somente na Terra, como também no espaço, tanto como um fenômeno, mas também como um meio de comunicação. Experiências têm sido feitas pelos líderes das corridas espaciais, os Estados Unidos e a União Soviética, que sugerem que a ficção científica talvez esteja sofrendo uma metamorfose para um fato futuro da ciência. É possível já

esperarmos desenvolvimentos surpreendentemente novos nesta área na qual até os dias de hoje, alguns indivíduos privilegiados tiveram, quase sem ter

consciência disto, a habilidade de captar os pensamentos de outros ou talvez suas memórias esquecidas de um passado. O passado, neste caso, pode-se referir às memórias herdadas em cromossomos de nossos ancestrais. Pois, assim como nós herdamos os atributos físicos e as tendências de nossos pais e avós, podemos herdar igualmente, num grau menor talvez, de nossos antepassados mais distantes, e estes cromossomos de memória podem bem fazer parte desta herança. Existe um espaço bastante amplo dentro do cérebro humano (do qual se estima que apenas dez por cento sejam usados) para a armazenagem de um banco da memória de heranças.

Isto viria a explicar a presença de memórias incompletas em uma pessoa, a impressão angustiante de já se ter visitado um local anteriormente, onde a gente sabe que nunca esteve em toda nossa existência, a certeza frustrante de ter vivido um grande período de tempo dentro de um simples sonho, o reconhecimento da parte de certas pessoas, algumas vezes, mas nem sempre sob hipnose, de detalhes de vidas passadas (e que diversas vezes foi verificado como historicamente certo, quando informações previamente desconhecidas acerca do período de tempo em questão foram descobertas), casos de fluência repentina e o esquecimento posterior por crianças de línguas faladas por seus antepassados mas que elas não poderiam possivelmente adquirir. Enquanto que a consideração destes fatores conhecidos são muitas vezes atribuídos à reencarnação das almas, uma crença partilhada por budistas, hinduístas ou neobramanistas, e a religião que talvez seja a mais velha de nossa história religiosa, a do antigo Egito, a sugestão da memória herdada oferece uma possível alternativa apesar de na realidade se aproximar da mesma coisa, apenas um tanto modificada se considerarmos que, ao invés da alma do indivíduo ter sido a mesma em uma outra época, são os nossos próprios ancestrais que se reencarnaram em nós, doando suas memórias acumuladas, junto com os outros atributos, exatamente como nas "gerações" de computadores que podem ser programados para instalarem seus arquivos de memória em novas máquinas sucessivas. Entretanto, se Edgar Cayce efetivamente se comunicou com as almas ou também com as memórias reencarnadas de pessoas que ele usou, o efeito foi mais ou menos o mesmo e o interesse pela Atlântida gerado por suas "seções" deu ao assunto um novo ímpeto, que aumentou consideravelmente quando as descobertas inesperadas ocorridas no último decênio ofereceram um notável fortalecimento às teorias sobre a Atlântida.

Aqueles que se apegam à teoria de que existia uma civilização mundial altamente desenvolvida antes mesmo dos primeiros vestígios culturais no Egito e na Suméria, foram durante muito tempo considerados como cultistas, sensacionalistas, visionários ou simplesmente imbecis. Esta reação contra o que nós podemos chamar de "as instituições" dos estudos arqueológicos e pré-históricos é compreensível quando consideramos que a existência de uma grande civilização antes do terceiro milênio A.C. iria "bagunçar o coreto" e desarrumar os degraus progressivos da história desde os seus princípios no Egito e na Mesopotâmia, passando pelas culturas da Grécia e de Roma e culminando eventualmente em nossa "supercivilização" de hoje. Admissões transitórias são muitas vezes concedidas a outras culturas antigas pouco conhecidas como, por exemplo, as civilizações pré-históricas das Américas, Índia e Ásia Central, e certas outras áreas que não afetam, de forma alguma, a nossa própria "linha direta" de civilização.

Apesar de existirem muitas lendas e registros de todas as antigas culturas a respeito de um extermínio repentino de uma grande civilização antes do dilúvio, que havia progredido tanto até o ponto de desafiar os céus, os deuses, ou Deus, estas lendas por mais estranhamente que se assemelhem entre si, podem simplesmente representar uma lição objetiva ou uma história interessante transmitida através do mundo inteiro nos antigos mercados ou nas trilhas das caravanas ou nas rotas marítimas durante milhares de anos e posteriormente preservadas dentro dos registros religiosos de quase todos os povos da Terra.

Lendas sobre uma inundação universal, uma torre que os homens tentaram construir para chegar aos céus, mas que os trabalhadores ficaram atrapalhados por uma confusão de línguas divinamente inspirada, assim como outras histórias que nos são familiares, já foram encontradas pelos espanhóis no seio das populações indígenas das Américas, na época das primeiras conquistas. Em todas as partes do mundo existem lendas conservadas pelas populações indígenas vivendo sob as sombras de enormes ruínas, cuja construção elas não poderiam projetar nem realizar, a não ser por técnicas de assentamento de pedras e de transporte de uma tecnologia extremamente avançada, referida por eles sempre como uma raça semelhante aos deuses que puseram aquelas pedras no lugar muitos milhares de anos antes que a sua própria história começasse. Existem até

mesmo vestígios do que talvez tenha sido uma antiga linguagem comercial, possivelmente uma língua ancestral do grego com reflexos aramaicos, encontrada em regiões tão distantes do Oriente Médio que parecem ter sido levadas ali pelas ondas do oceano e dos mares. Temos assim palavras de grego arcaico no Havaí e outras línguas da Polinésia, na língua Maia do Iucatán, no Nahuatl, falado pelos Aztecas, e a perdida língua dos Guanches das ilhas Canárias, falado por uma misteriosa raça branca. (Os Guanches, descobertos e logo exterminados pelas expedições espanholas do século XV, tinham lembranças de uma ^

pátria muito maior e com uma cultura superior que afundara no oceano.) As antigas línguas americanas também possuíam palavras evidentes do Aramaico e de origem fenícia, assim como outras análogas àquelas que existem nas línguas polinésias e siníticas do outro lado do Pacífico, tudo isto indicando as longas viagens e os contatos culturais da extrema antigüidade. Incrições em fenício, aramaico, minóico, grego e outras línguas que não chegaram a ser identificadas, têm sido encontradas com uma freqüência cada vez maior nas Américas do Norte e do Sul, nas selvas ou em áreas de "segundo crescimento". Porém lendas, mitos religiosos ou curiosidades lingüísticas não são o bastante para dar-se crédito às afirmações feitas por Cayce em suas seções, assim como não o são as tradições tribais, as lendas e até mesmo os registros escritos da antigüidade a respeito de conhecimentos científicos altamente desenvolvidos, e a existência, em épocas arcaicas, de muitos dos confortos modernos em viagens, comunicações e de destruição em escala cósmica.

E é precisamente nestas regiões, entretanto, que estranhas descobertas e reavaliações de materiais previamente descobertos têm sido feitas nos últimos anos. Elas contêm extraordinárias indicações de um conhecimento avançado e invenções sofisticadas que pertenceram a uma era muito anterior àquela que a história nos conta que teve início com as primeiras culturas no Oriente Médio. É interessante lembrar a respeito disto, que as lendas do Egito e da Suméria referem-se ambas a uma grande cultura anterior da qual eles tiraram a própria inspiração e o impulso. Em certas culturas, exatamente como no caso do Egito, Bolívia, Peru, América Central, México e Índia, para citarmos apenas algumas delas, a civilização

permaneceu estática ou até mesmo retrocedeu em vez de conservar o impulso original.

Qualquer sugestão séria sobre o fato de que culturas extremamente antigas da Terra já estavam familiarizadas com as "máquinas mais pesadas que o ar" são normalmente acolhidas com zombarias. De qualquer forma, um número cada vez maior de objetos ou de referências escritas tem sido descoberto ou reexaminado nos anos mais recentes e eles indicam um conhecimento ou até mesmo uma certa familiaridade com aeronaves e viagens aéreas em uma época consideravelmente anterior àquela que nós consideramos o alvorecer de nossa história. E estes registros ou modelos não podem ser comparados às referências pitorescas da antiga mitologia, tal como Ícaro e suas asas de penas colocadas com cera, ou o carro de Apoio levando o Sol, e puxado por quatro corcéis flamejantes. Pelo contrário, são registros concretos que demonstraram um conhecimento de aerodinâmica e uma consciência dos fatores da decolagem, propulsão, freagem e aterrissagem.



.

2- Madeira

3-Canárias

4-Cabo Verde

5 Pequenas Antilhas

6-São Pedro e São Paulo,

7-Fernando de Noronha.

8-Ascensão.

9-Ilhas da Guiné. 10 — Santa Helena

11 — Trindade

12 — Tristão da Cunha

13 — Gaugh.

14 — Bouvet.

15 — Georgias do Sul. 16 — Sanduíches do Sul. 17 — Falklands ou Malvina

Mapa da Cordilheira do Atlântico, mostrando as conexões com a América do Sul e a África, interrompidas apenas pela "zona de fratura" (F.Z)I. As ilhas oceânicas associadas à cordilheira são mostradas numeradas sobre o mapa em seu canto inferior direito:

Algumas destas ilhas podem ter formado consideráveis áreas de terreno quando o nível do oceano era mais baixo, cerca de 12.000 anos antes da era atual, formando naquela ocasião as grande ilhas descritas por Platão, inclusive a da

"Atlântida". As fossas oceânicas são mostradas nas áreas claras de cada lado da cordilheira. (A linha de contorno de 2.000 braças desenhada aqui,

delimita as plataformas continentais.

Na coleção de objetos antigos de ouro no Museu da Colômbia, por exemplo, existe um modelo de ouro do que já foi considerado como um pássaro, uma mariposa ou um peixe voador, encontrado em uma tumba junto com outros objetos enterrados e que tinham uma idade estimada de 1.800 anos. Este objeto foi posteriormente examinado com lentes de aumento por Ivan Sanderson, que suspeitou que ele não fosse um modelo de um organismo vivo, e sim, de um objeto mecânico, muito semelhante a um avião com asas em delta, com motor, carlinga e pára-brisas, e tudo isto como um avião de nossos dias, possuindo ainda o leme e as aletas de inclinação lateral ou lemes de profundidade. Este objeto foi mostrado a diversos pilotos e engenheiros, inclusive J. A. Ullrich, um piloto experimentado com uma folha de serviço com combates em duas guerras e professor de aerodinâmica. Quando lhe perguntaram o que era aquilo, Ullrich, que ignorava a sua procedência, ou o fato de que ele já fora considerado anteriormente um pássaro, um inseto ou um peixe, afirmou que parecia se tratar de um modelo de um avião de caça F-102 e o fato das asas se encurvarem nas pontas, assim como a forma do avião, indicavam que se tratava de um avião a jato. Ele reparou que certos detalhes, tais como a falta de aletas traseiras, que também não existem no F-102, eram iguais às do novo caça Sabre, recentemente aperfeiçoado na Suécia. Parte de sua opinião é especialmente interessante devido à menção de Cayce a veículos que podiam voar pelos ares e *por baixo d'água*, como tantas observações feitas no Triângulo das Bermudas a respeito de OVNI's entrando e saindo das águas a grandes velocidades. Nas palavras de Ullrich:

"A configuração é válida apenas para certos tipos de vôo — em altitudes muito grandes. O tipo de asas é adequado para uma atmosfera acima de quinze a vinte mil metros... O perfil é para evitar vibrações ao ultrapassar a barreira do som... A estrutura das asas indica uma habilidade supersônica... Quando você voa a uma supervelocidade cria uma espécie de colchão de ar... Ele seria capaz também de voar dentro d'água sem arrebentar as asas. Se quiséssemos fabricar uma embarcação de alta velocidade para voar por baixo d'água ela seria (construída) como esta." Mas este "avião", se for mesmo um avião, não é um único exemplo arqueológico. Outros exemplares, alguns com dois pares de asas, já foram

descobertos em diferentes túmulos pré-colombianos. Podemos apenas imaginar que outros modelos estranhos de aperfeiçoamento mecânicos de eras pré-históricas — talvez nem mesmo reconhecidos por seus posteriores usuários — se perderam quando os espanhóis invasores fundiram todos os objetos de ouro que conseguiram localizar para transformar em barras que facilitassem a sua distribuição entre os conquistadores.

Reproduções gravadas do que parecem ser aeronaves ou foguetes têm sido identificadas cada vez mais ou reconhecidas nas artes das antigas culturas da América. Como a maior parte dos registros escritos ou pintados e desenhados de várias civilizações foi destruída pelos espanhóis, estas referências foram preservadas de outras formas — às vezes gravadas em pedras, pintadas num vaso, esculpidas em pedra, ou tecidas em fios usados como vestimentas para as múmias. Temos um exemplo especialmente notável na figura de um Maia semireclinado e esculpido em pedra sobre a tampa de um sarcófago encontrado enterrado no fundo da pirâmide de Palenque, no México. Não se sabe ao certo o que representa a minuciosa escultura; uma autoridade em assuntos maias diz que a figura do fundo é um monstro terrestre no qual a pessoa está apoiada enquanto que os dois são acobertados por uma árvore. O escritor e cientista soviético Alexander Kazantsev sugeriu uma explicação bem mais revolucionária. Ele acredita que a figura reclinada esteja dentro de um veículo espacial estilizado, comparável em construção e desenho aos foguetes de hoje. Até mesmo a posição da figura de um homem (ou piloto) é semelhante à posição que nossos astronautas tomam dentro do foguete e todas as formas desde a antena até o sistema direcional de vôo, o turbo compressor, painel de controle, tanques de combustível, câmara de combustão, turbinas e escapamento são reconhecidos apesar de estarem um tanto modificados para um efeito estético. Ficamos com a impressão que estas representações de aeronaves e foguetes são remanescentes ou lembranças de uma era de uma civilização mais avançada, quando tais veículos seriam feitos daquela forma e não apenas estilisticamente.

Em agosto de 1973, os astronautas do Skylab 2, que se encontravam em órbita no espaço, receberam uma missão estranha. Eles deveriam fotografar, se fosse possível, as linhas de Nasça, uma série de misteriosas linhas artificiais no vale de Nasça, no Peru, para ver se elas eram visíveis do

espaço. Estas imensas marcas no solo formam uma série de linhas retas e figuras geométricas, imensos desenhos de animais visíveis apenas dos ares, assim como várias pistas prováveis de aterrissagem. Elas foram cavadas na terra ou entalhadas nessas pedras do solo pedregoso do vale em um tempo desconhecido no pas-sado. Não existem lendas locais sobre elas, pois que são vistas de terra, e só foram descobertas do ar, durante uma busca a fontes de água nos Andes. Estas linhas e desenhos gigantescos enchem uma boa parte do vale de Nasca, de cem quilômetros de comprimento por dezesseis de largura. Por vezes elas desaparecem em frente a pequenas elevações e surgem em linha reta do outro lado. Às vezes os desenhos como no caso dos prováveis campos de pouso, são extremamente largos e chegam a formar imensas e artisticamente sofisticadas figuras de animais, peixes e pássaros, até mesmo a de uma aranha monstruosa. Enquanto teorias de suas origens são formuladas, a única evidência clara é que elas foram traçadas por povos que possuíam instrumentos altamente aperfeiçoados de cálculos e que foram feitas para serem vistas do céu, pois esta é a única forma de seguirmos os seus contornos.

Na baía de Pisco, no Peru, existe uma alta muralha de pedras na qual está gravado um enorme tridente ou um candelabro, de acordo com a interpretação do observador, o qual, ao contrário das Linhas de Nasça (tem mais de 270 metros de comprimento), era facilmente visto do mar pelos espanhóis invasores, que a interpretaram como um sinal da Santíssima Trindade para encorajá-los a conquistar e converter os pagãos. Fosse qual fosse a sua finalidade, ela é mais notada do ar do que do mar e o dente central do tridente aponta diretamente para o Vale de Nasça, como se fosse um indicador de direção para os supostos "campos de pouso", talvez as próprias bases para os aviões tão estranhos representados naqueles modelos de ouro. Outras linhas geométricas e figuras enormes, aparentemente desenhadas para serem vistas dos ares, existem em vários locais das Américas tais como as imensas figuras de humanóides no deserto de Tarapacá, no Chile, o labirinto dos Navajos na Califórnia, os montes do Elefante e da Serpente no Wisconsin, assim como em outras partes diferentes do mundo, algumas sem nenhuma tradição arqueológica. O grande depósito da arqueologia, o Egito faraônico, revelou recentemente algumas indicações surpreendentes de princípios de máquinas de voar mais-pesadas-do-que-o-ar na antigüidade. Ao contrário dos aviões de ouro da

Colômbia, estes são feitos de madeira, encontrados em tumbas onde foram preservados por milhares de anos do apodrecimento pelo clima seco do Egito. Parecem ser modelos de planadores e se encontram em coleções de museus onde, em princípio, foram tomados como modelos de pássaros, descobertos nos túmulos antigos. Um modelo de madeira que está atualmente no Museu Egípcio de Antigüidades, identificado e estudado em 1969 pelo Dr. Khalil Messiha, longe de ser um pássaro, possui as mesmas características das aeronaves monoplanas dos dias de hoje. O leme ou cauda é vertical e o corpo tem uma seção em aerofólio. Ao comentar os ângulos em diedros existentes de cada lado, o irmão do Dr. Messiha, Sr. G. Messiha, um engenheiro de vôo, observou:

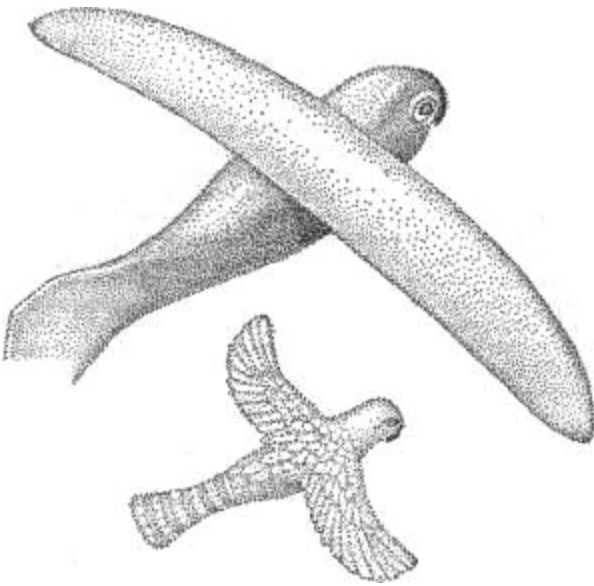
"Os ângulos diedros negativos preenchem as mesmas exigências que os positivos; um corte mostra que a superfície da asa faz parte de uma elipse que fornece a estabilidade de vôo; e as formas dos aerofólios no corpo diminuem a resistência ao avanço, um fato que só

foi descoberto depois de muitos anos de trabalhos experimentais em aeronáutica."

O planador, depois de milhares de anos, ainda pode voar e, quando atirado com a mão voa admiravelmente, demonstrando o conhecimento de aerodinâmica por parte de seus antigos criadores. Depois que o Dr. Messiha percebeu que a envergadura das asas de alguns modelos de pássaros eram quase idênticos à envergadura dos novos aparelhos Caravelle, outros aviões e planadores em potencial foram identificados e, em 1972, abriu-se uma exposição de quatorze modelos no Museu de Antiguidades do Cairo como prova do conhecimento de vôo. no antigo Egito. Nós não sabemos se estes objetos foram inventados ou herdados de uma cultura mais antiga. No entanto, como a maior parte dos objetos existentes nos túmulos egípcios estão ligados a originais maiores, é possível que, por baixo das areias do deserto um planador original ou um avião estejam à espera de seu escavador.

O mais completo dos antigos registros escritos a respeito de aeronaves talvez seja o do *Mahabharata*, a epopéia hindu, que apesar de ter sido escrita em sua forma atual por volta de 1500 A.C., foi aparentemente copiada e recopiada desde a mais remota antigüidade. Este tratado épico

conta as proezas dos deuses e dos antigos povos indianos, mas contém uma tal riqueza de detalhes de natureza científica que, quando primeiro foi traduzido em meados do século XIX, as referências a aparelhos aéreos e propulsão de foguetes não fizeram nenhum sentido para seus tradutores, já que os mecanismos descritos há milhares de anos só seriam conhecidos nos tempos modernos mais de meio século depois. Muitos dos versos do *Mahabharata* são dedicados às máquinas voadoras chamadas *vimanas* e continham, para a perplexidade dos tradutores, informações minuciosas sobre os princípios de sua construção. Em outro antigo texto indiano, o



Samarangana Sutradhara, as vantagens e desvantagens de diferentes tipos de aeronaves são discutidas em profundidade, quanto às suas capacidades relativas de ascensão, velocidade de cruzeiro, e aterrissagem, e até mesmo a descrição das fontes de combustível —

mercúrio — e recomendações quanto aos tipos de madeira e metais leves e que absorvem calor indicados para a construção de aparelhos voadores. Para completar, existem informações detalhadas sobre como fotografar-se os aviões inimigos, métodos para determinarem a sua aproximação, meios de tornarem os seus pilotos inconscientes, e finalmente, como destruir os *vimanas* inimigos.

Antigo modelo egípcio de planador encontrado num túmulo e que originalmente, foi dado como um modelo de pássaro, — comparado com

um antigo modelo de gavião. O planador (à esquerda) sugere um conhecimento da parte de seu fabricante dos princípios da aerodinâmica, demonstrando o arqueamento, o ângulo das asas se afastando da parte traseira da fuselagem, e o ângulo diedro, o ângulo de elevação ou depressão em relação à fuselagem. A causa do planador é vertical — um fato que nunca acontece com os pássaros. As asas do planador são construídas para formarem um vácuo. Apesar de possuir princípios de vôo comuns, os pássaros, com suas asas e caudas emplumadas, são feitos de maneira diferente dos planadores, e a construção deste planador é uma ampla prova de que ele não é um modelo de pássaro, e sim de uma máquina-mais-pesada-que-o-ar. Para completar, ele voa a uma distância considerável quando atirado com a mão. Em outro clássico antigo hindu, o *Ramayana*, encontramos curiosas descrições de viagens feitas em aeronaves, milhares de anos atrás. Detalhes de vistas aéreas do Ceilão e de partes da costa da Índia são descritos com tanta naturalidade e são tão similares às que estamos acostumados a ver hoje em dia — as arrebentações na beira das praias, a curva da terra, a subida das montanhas, o aspecto das cidades e florestas — que corremos o risco de nos convencer que *alguns* viajantes aéreos dos tempos antigos viram realmente a terra dos céus em vez de apenas imaginá-la. Num trabalho de ficção, contemporâneo do *Ramayana*, o *Mahavira Charita*, o deus-herói Rama, de volta de Lanka, de onde ele acabara de salvar sua esposa, Sita, é apresentado em um *vimana* especial, descrito da seguinte maneira: —

"movimentos livres, com a velocidade desejada sob um controle perfeito, cuja ação é sempre obediente à sua vontade... (dele, que voava com a máquina)... com janelas espaçosas e excelentes assentos..." num exemplo dos antigos clássicos que bem podia servir de anúncio para a Air Índia. No mesmo texto nós encontramos um diálogo que é

especialmente surpreendente quando lembramos que ele foi escrito há milhares de anos atrás:

Rama: — *O movimento desta carruagem maravilhosa parece ter mudado.*

Vishishara: — *... Esta carruagem está abandonando agora nas proximidades do mundo médio.*

Sita: — *Como é possível que mesmo à luz do dia apareça... este círculo de estrelas?*

Rama: — *Rainha! É realmente um círculo de estrelas, mas devido à grande distância em que nos encontramos não podemos percebê-las durante o dia pois nossos olhos estão ofuscados pelos raios do sol. Agora que subimos tanto, este obstáculo foi removido pela ascensão desta carruagem... (e assim nós podemos ver as estrelas).*

Se estes relatos são memórias de uma civilização muito antiga e tecnicamente muito avançada ou se são simplesmente fantasias comparáveis à imaginação de nossos modernos escritores de ficção científica, alguns destes textos de um passado tão longínquo nos parecem estranhamente contemporâneos a não ser pelo material usado como fonte de energia para suas aeronaves (e que podem muito bem ter sido mal traduzidos do original):

"... Dentro é necessário colocar o motor de mercúrio com seu maquinismo térmico de ferro por baixo. Por meio do poder latente do mercúrio que impulsiona o redemoinho em ação, um homem sentado dentro dele pode viajar distâncias muito longas pelos ares... quatro tanques de mercúrio devem ser construídos dentro da estrutura interior. Quando estes forem aquecidos por um fogo controlado... o minana desenvolverá uma potência de trovão através do mercúrio... Se este mecanismo de ferro com suas articulações devidamente soldadas for cheio de mercúrio e o fogo for levado para a parte superior, ele desenvolverá uma força como o ronco de um leão... e imediatamente flutuará como uma pérola nos céus..."

Porém modelos e reproduções de aeronaves e histórias de foguetes e vôos espaciais são apenas uma indicação, não uma prova, de um grande avanço científico. No entanto, certas técnicas e objetos, alguns reconhecidos muitos anos depois de sua descoberta pelo que são realmente, fornecem uma prova mais definida de uma prévia capacidade tecnológica insuspeita num passado distante. Um bom exemplo disto é o "computador de estrelas" de Antikythera, um pequeno objeto de bronze, consistindo de duas placas ou chapas e rodas ou mostradores soldados pela ação do mar, e descoberto junto com outros objetos, na maioria estátuas, num destroço antigo no fundo do Mar Egeu há mais de setenta anos atrás. Submetido a exames

detalhados e banhos de ácido, quase sessenta anos após a sua descoberta através dos estudos de vários arqueólogos, inclusive Derek de Solla Price e George Stamires, ele revelou-se uma luneta de pesquisa de estrelas, articulada, e um computador de órbita dos planetas, um mecanismo para fornecer a posição do barco durante a noite, indicando um conhecimento astronômico e náutico insuspeitado nos tempos antigos. Nas palavras do Dr. Prices: — "Nada parecido com este instrumento foi encontrado em outros lugares... Encontrar um objeto deste é como achar-se um avião a jato dentro do túmulo do Rei Tutancâmon..." — uma eventualidade que talvez não estivesse completamente fora de possibilidade às luzes de descobertas mais recentes...

Outras provas concretas de avanço técnico podem existir ainda em museus, classificadas como objetos religiosos, brinquedos de crianças, ou simplesmente rotuladas com "de uso desconhecido". Wilhelm Konig, um arqueólogo alemão, escavando em ruínas de 2.000 anos de idade perto de Bagdá, no Iraque, pouco antes da Segunda Guerra Mundial, desenterrou alguns objetos curiosos, cilindros envoltos em asfalto, guardados dentro de potes e munidos de um tampão de ferro — em outras palavras, pilhas secas sem o eletrólito que, fosse lá como fosse, se evaporara. Amostras destas baterias funcionaram mais tarde perfeitamente quando um novo eletrólito — sulfato de cobre — foi adicionado. Após sua descoberta inicial, Konig identificou partes de outras baterias já em exibição em museus e rotuladas como "objetos de uso desconhecido". Depois que estas baterias foram escavadas e identificadas muitos outros exemplares têm sido achados no Iraque e em outras partes do Oriente Médio. Elas eram aparentemente usadas para galvanizar os metais, porém ficamos imaginando se estes conhecimentos extremamente antigos de eletricidade, talvez herdados de alguma civilização anterior mas esquecido até ser redescoberto no século XVIII, teriam sido usados para outras finalidades além da galvanização. O mundo greco-romano usava tochas e lâmpadas a óleo para iluminação e onde ainda existem corredores e passagens altas entre edifícios antigos, traços de fumaça podem ser encontrados nos tetos. Porém, no caso das mais remotas civilizações egípcias, túneis, subterrâneos, maravilhosamente pintados e esculpidos, não mostram nenhum vestígio de tochas ou de lâmpadas de óleo nos tetos, nem as paredes e os tetos de certas cavernas na Europa Ocidental onde os sofisticadíssimos pintores das cavernas de

Magdalena e Aurignac executaram suas obras primas de 12.000 a 30.000 anos passados.

Um antigo baixo-relevo no Templo de Hathor, em Dendera, no Egito, durante muitos anos considerado como um enigma arqueológico, representa uma cena onde dois criados parecem estar carregando duas lâmpadas gigantescas, com filamentos interiores na forma de serpentes muito finas, ligados a uma caixa ou comutador por cabos trançados, e que sugerem poderosas lâmpadas elétricas apoiadas sobre siladores de alta tensão. Ao examinar os cabos o Dr. John Harris, da Universidade de Oxford, observou:

" — *Os cabos são virtualmente uma cópia exata das ilustrações de engenharia correntemente usadas. O cabo é reproduzido como sendo muito pesado, indicando um feixe de muitos (para múltiplas finalidades) condutores em vez de um único cabo de alta voltagem...*" Existem muitas outras ilustrações em papiro e esculturas, conservadas há milhares de anos pelo clima seco do Egito, que, quando olhados com olhos novos e imparciais, parecem-se evidentemente com descrições dos empregos de aparelhos modernos na antigüidade. Lembremo-nos que nos registros egípcios existem referências a um reinado dos deuses antes da Primeira Dinastia, a uma época de uma



civilização superior e poderes miraculosos, partilhados na memória e nos registros das mais antigas culturas de nosso mundo.

É surpreendente imaginarmos que culturas antigas, consideravelmente anteriores a Grécia e Roma, possuísem conhecimentos de astronomia, matemática avançada, cálculo do tempo, e as medidas da Terra e do sistema solar milhares de anos antes que estes fatos fossem redescobertos ou reestabelecidos nos tempos modernos. Para conseguirem estes conhecimentos e informações, estas antigas ou antiga cultura deveriam ter a seu dispor telescópios ou outros instrumentos suficientemente preciosos para realizarem os cálculos com exatidão. Descobertas extraordinárias foram feitas com os estudos de certos mapas medievais, notadamente pelo Professor Charles Hapgood, (*Mapas dos Antigos Reis do Mar*), que passou muitos anos reexaminando estes mapas à luz das informações que eles continham sobre terras presumidamente desconhecidas na época em que foram feitos.

Baixo-relevo nas paredes do Templo de Hathor, em Dendera, no Egito, com milhares de anos de idade, mostrando o que foi anteriormente descrito como "objetos rituais", mas que, aos olhos modernos, lembram estranhamente lâmpadas poderosas com cabos trançados ligados a um gerador ou comutador geral. Evidências de conhecimentos de eletricidade foram descobertos em áreas diferentes do Egito e do Antigo Oriente Médio, junto com indicações de seu uso em galvanização e possivelmente também em iluminação.

Alguns deles foram copiados e recopiados no correr dos séculos de originais que desapareceram e guardados anteriormente na biblioteca da antiga Alexandria, e demonstram conhecimentos extraordinariamente exatos sobre terras ainda não descobertas (de acordo com a história como nós a estudamos) quando os originais e até mesmo as cópias foram feitas, tais como a existência das Américas do Norte e do Sul e a Antártida, milhares de anos antes das viagens de Colombo. O mapa de Piri Reis, uma seção de um mapa-múndi dos tempos antigos, descoberto em 1929 entre as ruínas de um antigo harém do extinto Sultanato da Turquia, mostra claramente as costas verdadeiras da Antártida como elas *deveriam ser* quando não havia gelo, assim como a topografia do interior, igualmente sem a cobertura de gelo. Um exame de amostras de terra na Antártida, tomados nas vizinhanças do Mar de Ross, indicam que ela já está coberta de gelo há seis mil anos, no mínimo. Isto significaria que o mapa original foi feito

consideravelmente antes da nossa história conhecida, durante a época de tempo atribuída à Atlântida e sua reputada cultura mundial. Outro mapa, o Mapa do Mundo de 1502 do Rei Jaime, igualmente uma cópia de mapas muito mais antigos, mostra o deserto do Saara como uma porção de terras férteis com lagos enormes, rios e cidades, o que, numa época muito remota, ele foi mesmo. O Mapa do Mundo de Buache de 1737 mostra a Antártida, como foi copiada de um antigo mapa grego (e a própria existência da Antártida era apenas suspeitada no mundo moderno antes de sua descoberta oficial em 1820), como duas ilhas muito grandes', separadas por um mar interior. Se os gelos pudessem ser retirados na Antártida seria precisamente assim que as terras apareceriam se bem que este fato só ficou conhecido quando as expedições do Ano Geofísico de 1958 revelaram a descoberta. Outros mapas mostram algumas das geleiras da Idade do Gelo ainda existentes em partes da Europa, da Inglaterra e da Irlanda, e, em outro, o estreito de Bering é desenhado como um istmo de terra, como foi numa era passada.

Os traços marcantes destes mapas, recopiados de outros mais antigos, são os fatos de que as coordenadas exatas e o conhecimento da longitude (que só foi aperfeiçoado no mundo moderno por volta do final do século XVIII) indicam um conhecimento de trigonometria esférica, o uso de instrumentos geodésicos de excelente precisão, e a possibilidade de que eles tenham sido riscados há aproximadamente 8.000 a 10.000 anos atrás, muitos séculos antes de nossa própria história começar. Pequenos bocados de informações astronômicas corretas existem nos registros de antigas raças, se bem que, até aonde nós sabemos, eles não possuíam telescópios, gigantes ou simples, para obterem tais dados. Estes dados incluem a percepção das duas luas de Marte, (e sua distância do planeta), os sete satélites de Saturno, as quatro luas de Júpiter e as fases de Vênus (chamada a "Cornucópia", nos registros babilônicos). Até mesmo aspectos de estrelas distantes foram descobertos: a constelação do Escorpião é assim chamada porque tem uma "cauda", um cometa dentro da constelação, mas isto só pode ser visto por um telescópio poderoso. Do outro lado do oceano, os Maias da América Central, que talvez compartilhassem um conhecimento de culturas anteriores, chamavam também esta constelação de "Escorpião". (Os Maias, de todos os povos antigos, computavam o ano solar no cálculo mais próximo jamais alcançado por outro calendário, inclusive o nosso próprio, como tendo 365,2420

dias, quando o número exato é de 365,2422 dias.)

Os conhecimentos científicos aparentemente regrediram de seu antigo apogeu, e desta forma as informações astronômicas se transformaram em lendas, como, por exemplo, aquela que o deus (planeta) Urano comeu (eclipsou) suas próprias crianças (luas) e depois vomitou-as (o fim do eclipse). Apesar de tais fenômenos não poderem mais ser vistos devido ao desaparecimento dos aparelhos de observação, as informações astronômicas foram preservadas através de mitos semi-religiosos.

Talvez a mais estranha de todas as indicações de uma ciência anterior à nossa e muito adiantada, ainda existente e disponível a nossos exames, seja a da Grande Pirâmide do Egito. Durante milhares de anos ele foi olhada como um túmulo, se bem que as tradições conservadas pelos coptas, uma minoria de egípcios descendentes diretos dos antigos egípcios, indicam que ela seja uma compilação dos conhecimentos do "Reino dos Deuses"; e que isto prova que ela seja um livro de pedra, compilado por Surid, um dos reis de *antes da inundação*, e que ela seria decifrada no futuro por aqueles suficientemente avançados para compreendê-la.

Este aspecto secreto de informações da Grande Pirâmide foi notado durante a invasão Napoleônica no Egito, quando engenheiros franceses, usando a Grande Pirâmide como um ponto de triangulação, descobriram que os lados eram alinhados na direção dos pontos cardeais com o meridiano de longitude passando sobre o ápex da Pirâmide, e linhas diagonais que passavam através do ápex, se prolongadas no rumo norte, iriam formar uma bissetriz exata com o delta do Nilo. Uma linha prolongada para o norte através do encontro das diagonais da base iria errar o Pólo Norte por apenas 6.400 metros, sempre considerando que o Pólo Norte poderia ter mudado de posição nos séculos que se seguiram à construção da Grande Pirâmide. O sistema de medidas de hoje é baseado no metro, um décimomilionésimo do meridiano, uma medida desenvolvida pelos franceses pouco antes da invasão do Egito. O côvado piramidal de cinquenta polegadas empregado pelos antigos egípcios e que era anterior ao metro francês de milhares de anos é quase igual ao metro, mas é na realidade mais exato pois é baseado no comprimento do eixo polar em vez de no de qualquer meridiano, que pode mudar de acordo com os contornos da Terra.

Certas medidas tomadas na Grande Pirâmide, em termos de côvado egípcio, indicam um extraordinário conhecimento da Terra e de sua colocação dentro do sistema solar — um conhecimento que foi esquecido e só voltou a ser redescoberto na era moderna. Esta informação é traduzida em termos matemáticos: o perímetro da pirâmide é

equivalente aos dias do ano, 365.24; dobrando-se o perímetro obtêm-se o equivalente a um minuto e um grau no Equador; a distância da base até o ápex pelo declive de um dos lados é um seiscientos-avos de um grau de latitude; a altura multiplicada por 109 dá a distância aproximada da Terra ao Sol; o perímetro dividido pelo dobro da altura da pirâmide nos dá o valor de, *ir*- 3,1416 (consideravelmente mais exato que o número a que chegaram os matemáticos gregos antigos —

3.1428); o peso da pirâmide multiplicado por 101\$ nos fornece o peso aproximado da Terra. O eixo polar da Terra muda de posição no espaço de dia para dia (trazendo uma nova constelação do zodíaco por detrás do sol uma vez a cada 2.200 anos), e alcança a sua posição original uma vez em cada 25.827 anos, um número que aparece nos cálculos da pirâmide — (25.826,6) quando as diagonais cruzadas das bases são adicionadas. As medidas da Câmara do Rei dentro da Grande Pirâmide têm as dimensões exatas dos dois triângulos básicos de Pitágoras: 2.5.3 e 3.4.5, apesar dela ter sido construída vários milhares de anos antes de Pitágoras. E estas são apenas algumas das coincidências entre as medidas da pirâmide.

Fica-se imaginando porque uma estrutura tão imensa e tão complicada teria sido erguida para transmitir tais informes, a não ser que, após uma série de catástrofes mundiais, os sobreviventes possuíssem facilidades técnicas e desejassem transmitir seus conhecimentos de uma maneira que não pudessem ser destruídos até mesmo se todos os registros e todas as línguas da terra se perdessem. Em relação a este problema, é preciso lembrar que quando os exploradores do espaço chegarem à Terra ou exploradores da Terra alcançarem outros planetas civilizados, a matemática e as equações matemáticas seriam um meio efetivo de estabelecerem as comunicações primordiais, já que os conhecimentos científicos e tecnológicos para uma tal viagem seriam necessariamente baseados na matemática. A mensagem da Pirâmide, que não vem do futuro e sim do nosso próprio passado, poderá

revelar consideravelmente mais elementos de informação na medida que nós formos ficando mais hábeis em reconhecê-los.

Já foi sugerido diversas vezes por pesquisadores que a Grande Pirâmide é um registro de um órgão de conhecimentos que mais tarde se perdeu ou se dispersou, a não ser pela parte preservada pelas lendas. Tais vestígios de uma civilização mundial antiga ou de civilizações que nós pensamos conhecer parecem indicar que, enquanto alguns de seus aperfeiçoamentos são similares aos nossos, talvez tenham desenvolvido em outros campos coisas que até os dias de hoje nos são desconhecidas. As enormes estruturas de pedra espalhadas pelo mundo são classificadas como "anônimas", o que significa que ninguém sabe realmente quem as construiu, e geralmente se assemelham umas às outras, lembrando o alinhamento dos planetas, o sol e a lua em suas órbitas, as constelações e outras estrelas fixas, e outras forças ainda, possivelmente os campos magnéticos e as correntes da Terra. Estas enigmáticas estruturas pré-históricas incluem as pirâmides de Teotihuacán no México e nas cidades antigas de Iucatán, nas ruínas pré-incaicas dos Andes peruanos e as linhas do Vale de Nasça, as maciças ruínas de Tiahuanaco a uma altitude de 4.500 metros, as estruturas de pedras gigantescas das ilhas Britânicas, sobretudo Stonehenge e Avebury, e as grandes pedras eretas da Bretanha, algumas das quais ainda subsistem no fundo do oceano, as ruínas préhistóricas das ilhas do Mediterrâneo, no Oriente Médio, no sudeste Asiático, os restos ciclópicos das Carolinas, Marquesas e de outras ilhas do Pacífico, as estruturas monolíticas abaixo do nível das águas no Mar das Caraíbas, os trabalhos de pedra pré-históricos de Niebla, na Espanha, e os trabalhos anônimos no norte da África, inclusive no Egito, os alinhamentos dos grandes montes nos Estados Unidos e as pirâmides arcaicas na China.

Até a primeira década do século atual, todas as moradias da China, antes de serem construídas, eram orientadas por um feiticeiro no sentido de tirar vantagens de todos os rumos da felicidade ou das correntes invisíveis que passam sobre e por dentro da terra. (Deve ser recordado que as primeiras bússolas, como as conhecemos hoje em dia, vieram da China.) Um comentarista inteligente, escrevendo sobre a arquitetura urbanística da China, o Dr. Ernst Borschmann, calculou que o arranjo dos templos,

pagodes e pavilhões, dispostos em um centro de onde se espalhavam, pareciam-se a um campo magnético. O

processo para se seguirem as linhas de força na Terra (em chinês—

feng shui, vento-água), possivelmente os remanescentes de uma ciência antiga avançada, desceram agora ao nível das superstições apesar de uma outra forma de superstição, a acupuntura, que talvez seja uma relíquia científica válida através de séculos de magia, tenha sido elevada a uma posição de respeito pelo atual regime político da China.

Se as forças do magnetismo ou do magnetismo inverso já foram compreendidas e desenvolvidas em épocas muito antigas até um ponto em que a gravidade, ela própria uma forma de magnetismo, possa ser canalizada como outras forças naturais, pode existir uma explicação simples para certas construções pré-históricas tecnologicamente impossíveis, muitas das quais parecem ter sido literalmente atiradas nos cumos de montanhas e penduradas em plataformas de precipícios como se estas pedras monolíticas houvessem flutuado até lá. É curioso refletirmos que alguns resíduos de antigas técnicas eletromagnéticas estejam talvez protegendo as pirâmides do Egito enquanto os cientistas de hoje estão se empenhando em revelar seus segredos — neste caso as câmaras seladas dentro das pirâmides. Durante algum tempo organizou-se um projeto para penetrar a estrutura interna da pirâmide de Quefrén em Giza, pela penetração registrada de raios cósmicos nas massas de pedras. Este projeto esteve sob a direção do Dr. Amr Gohed, da Universidade de Fin Shams, no Cairo, usando, entre outros equipamentos, um computador IBM 1130

novo. Apesar dos testes terem sido realizados corretamente, os registros, dia após dia, davam padrões completamente diferentes nas mesmas áreas. De acordo com o Dr. Gohed: — "... Isto desafia todas as leis conhecidas das ciências e da eletrônica..." — e — "é cientificamente impossível". Um artigo escrito no *London Times* dizia que:

— "As esperanças de uma grande descoberta foram transformadas em um amontoado de símbolos incompreensíveis..." e o Dr. Gohed, ao constatar o fracasso do projeto, declarou: — "...Existe alguma influência que desafia as leis da ciência trabalhando na pirâmide..."

Longe de ser um desafio às leis da ciência, talvez ela esteja simplesmente ligada a outras leis ou usos ou modificações de outras leis que nós não compreendemos até mesmo hoje em dia — tensões e atrações que representem as forças ocultas da Terra, dos planetas, do sol, da lua e das estrelas.

Em seu livro *Uma Visão sobre a Atlântida*, John Mitchell se refere a uma unidade de cultura pré-histórica e observa o seguinte: —

"A terra está juncada de trabalhos de engenharia pré-histórica ligados ao uso do magnetismo polar." Ele sugere que nós vivemos dentro —

"... das ruínas de uma antiga estrutura cujo tamanho tão vasto tornou-a invisível..." — unindo as grandes pedras remanescentes da pré-história e que ainda existem nas planícies, nas montanhas, nos desertos, nas florestas e por baixo dos mares do mundo. Na opinião dele: — "Os filósofos daquela época (consideravam que) a Terra era uma criatura viva e seu corpo, como o de qualquer outra criatura, possuía um sistema nervoso ligado e relacionado a seu campo magnético. Os centros dos nervos da Terra, correspondendo no corpo humano aos pontos da acupuntura da medicina chinesa, eram guardados e santificados por construções sagradas, elas próprias dispostas como microcosmos de uma ordem cósmica..."

Vestígios do que talvez possa ter sido uma ou mais de uma civilização mundial num passado remoto que desapareceu em resultado de catástrofes naturais ou induzidas por eles próprios e que aconteceu muito antes de nossos próprios começos de que se tem notícia no quarto milênio Antes de Cristo, sobreviveram com facilidade através de fragmentos de conhecimentos avançados, contados e recopiados pelos séculos afora. Edifícios ou monumentos que talvez ainda datem deste período, por mais imponentes que sejam, dificilmente podem ter sua idade determinada. Além do que, a duração deste período que nós previamente havíamos reservado para o aparecimento e desenvolvimento do homem civilizado, dificilmente permitiria o tempo necessário para a construção de edificações desta avançadíssima e hipotética cultura. Entretanto, as descobertas recentes feitas pelo Dr. Louis Leakey e Mary Leakey no Desfiladeiro de Olduvai, na Tanzânia, e aquelas de Richard Leakey, no Quênia, indicam que o homem primitivo pode recuar até cerca de 2.000.000 anos atrás, e os achados das

grutas de Vallonet, na França, deram a idade de 1.000.000 de anos para as ferramentas primitivas ali encontradas. O estudo dos crânios do Homem de Cro-Magnon (geralmente considerado como tendo existido entre 30.000 e 35.000 anos antes de nossa era) indicam que sua capacidade craniana, com o tamanho provável de seu cérebro, era pelo menos igual ou algumas vezes superior ao nosso.

Enquanto as maravilhosas pinturas de animais das cavernas da França e da Espanha, muitas vezes em locais que se encontram abaixo do nível do solo, têm sido aceitas como parte da herança artística do mundo, outros trabalhos artísticos menos conhecidos podem eventualmente causar uma reavaliação básica da idade do homem civilizado. Desenhos rabiscados sobre pedaços chatos de pedra, escondidos por diversas camadas posteriores de terra, encontrados em Lussac-les-Chateaux, na França, mostram desenhos tão surpreendentes para este período geralmente associado aos homens das cavernas que são inacreditáveis; numa era milhares de anos antes do alvorecer da civilização como nós a conhecemos, vemos inesperadamente pessoas de aparência moderna usando roupas, botas, cinturões, casacos e chapéus, e os homens são desenhados com barbas aparadas e bigodes. Outros desenhos e pinturas murais sofisticadas existem em cavernas profundas na África do Sul, aproximadamente do mesmo período mostrando viajantes brancos, usando vestimentas muito elaboradas, empenhados no que parece ter sido um safári pré-histórico ou uma viagem de exploração.

Os conceitos da evolução pré-histórica postulam que cada tipo de homem segue um outro em uma escala evolucionária ascendente, com os mais aptos e mais desenvolvidos tomando o lugar dos mais primitivos. Se bem que isto seja geralmente verdadeiro, com o tipo mais adiantado do Homem de Cro-Magnon substituindo o embrutecido Homem de Neanderthal, seria ainda possível durante a longa história da Terra, que junto com estes dois tipos, coexistissem outros, numa situação que encontramos presente até os dias de hoje em meio à população do nosso mundo, que inclui cientistas atômicos e aborígenes australianos.

Se uma civilização muito adiantada chegou mesmo a existir antes daquelas que nós conhecemos, parece-nos razoável esperar que alguma indicação

sobreviveria, fornecendo uma prova evidente (se é

que existe alguma coisa realmente evidente nas pesquisas arqueológicas) de que uma cultura tecnicamente tão adiantada houvesse vivido não há poucos, mas há muitos milhares de anos atrás. No entanto, assim como no caso de nossa própria civilização chegar a ser destruída, a maioria das construções, máquinas e aparelhos iria apodrecer, enferrujar-se, partir-se em pedaços e se tornar irreconhecível antes que outros milhares de anos se passassem.

Alguns indícios poderiam compreensivelmente sobreviver se tivessem sido enterrados sob avalanches de terra sob os gelos eternos dos Pólos Norte e Sul, ou escondidas no fundo dos mares.

O aperfeiçoamento dos testes de carbono 14, potássio argônio, urânio, tório, termo luminescência, dendrocronologia (o sistema de verificar-se a idade das árvores pelo número de anéis concêntricos nos troncos), e outros processos para determinar-se a idade de objetos e ruínas, sacudiram algumas das sempre clássicas teorias sobre os primeiros passos da civilização. Uma mina de ferro em Ngwenya, no Lesotho, foi explorada por mineiros desconhecidos há 43.000 anos passados. Ferramentas de pedra encontradas no Irã tiveram a sua idade determinada em 100.000 anos. Operações de grande escala nas minas de cobre no estado de Michigan, nos Estados Unidos, aparentemente antecederam os índios americanos em milhares de anos. Em Wattis, no estado de Utah, um túnel recente escavado dentro de uma mina de carvão abriu uma série de vários outros túneis já existentes e de idade desconhecida. O carvão encontrado nestes túneis estava tão velho que não servia mais para queimar. Não existem lendas índias a respeito destas minas, nem os índios usam as técnicas de túneis para a mineração.

À medida que o homem vai se aprofundando na exploração da terra, certos objetos manufaturados vão sendo descobertos encerrados dentro de carvão, pedras ou outros minerais, indicando ter uma idade tão grande que ela pode ser apenas grosseiramente calculada. Uma marca de sapato no Desfiladeiro Fisher, em Nevada, encravada num veio de carvão, teve a sua idade estimada em 15.000.000 de anos; outra marca de uma sola de sapato com nervuras ou uma sandália encontrada sobre um lençol de arenito sob o Deserto de Gobi foi calculada como tendo provavelmente vários milhões de

anos de idade. Ainda uma outra marca de sandália fossilizada, descoberta nas vizinhanças de Delta, no Utah, continha trilobitas incrustados, significando que eles vieram depois da marca da sandália ou estavam engastados nela. Ora, trilobitas são animais paleozóicos marinhos que se tornaram extintos, acredita-se, pelo menos há 200.000.000 anos passados. Um esqueleto humano fossilizado escavado na Itália em 1959, estava rodeado por camadas de materiais cuja idade foi calculada em milhões de anos. Um pedaço de quartzo encontrado na Califórnia revelou um prego de ferro, completamente encerrado dentro dele, como os insetos pré-históricos preservados em âmbar no Mar do Norte. Um fragmento de feldspato das minas Abbey, em Treasure City, no estado de Nevada, em 1865, continha um parafuso de metal de cinco centímetros, que se havia oxidado porém deixara a sua forma e suas espirais *dentro* do feldspato; a própria pedra teve a sua idade calculada em vários milhões de anos. No século passado, na aldeia de Schondorf, perto de Vocklabruck, na Áustria, um pequeno cubo de ferro de menos de um centímetro de comprimento e largura, foi achado dentro de um bloco de carvão que havia sido aberto em dois. Uma linha escavada forma uma ranhura em torno do cubo, que tem as pontas arredondadas, como se houvesse sido feito por uma máquina. Não existe, é lógico, nenhuma explicação sobre o que seja ou como foi parar dentro do bloco de carvão há milhões de anos atrás. Na época da conquista do Peru, sabe-se de um registro de um prego que foi achado dentro de uma pedra por um grupo de índios que trabalhava sob as ordens dos espanhóis, dentro de uma mina peruana, um incidente que causou uma certa movimentação não somente devido à sua idade aparente mas também porque o ferro era desconhecido na América antes da chegada dos espanhóis.

Um mastodonte encontrado em Blue Lick Springs em Kentucky foi escavado a uma profundidade de quatro metros. Mas, ao continuarem as escavações, foi descoberto uma área pavimentada de pedras cortadas e encaixadas umas nas outras, a um metro mais ao fundo, *por baixo* do mastodonte. Este é apenas um dos exemplos de achados de antigos trabalhos em pedra nos Estados Unidos, tão velhos que a sua idade fornecida pelos materiais que os cercam ou pela superposição de outros objetos (como no caso do mastodonte) não pode ser aceita. Este e outros casos são tão difíceis de explicar em termos de história que muitos se inclinam a não dar crédito integral a eles, enquanto outros preferem

acreditar em visitantes de outros mundos que deixaram suas pegadas em nosso mundo em eras tão remotas que as próprias pedras eram maleáveis e certas áreas viscosas. Uma possibilidade existe, no entanto, de que estas marcas de pés e simples objetos tenham sido feitos por homens de raças extremamente antigas, vivendo na terra, e que as descobertas feitas dentro das minas signifiquem que esta civilização estivesse tão atrás nos tempos que apenas os vestígios que ficaram enterrados no seio da terra ou conservados dentro de outros materiais fossem encontrados e, mesmo assim, não-identificados. Imagina-se quantas destas pequenas indicações não foram destruídas através dos séculos, ficando apenas uns enigmas remanescentes para provarem qualquer evidência de uma civilização anterior ao amanhecer da nossa.

Lendas e representações pictóricas gravadas de animais extintos, porém ainda identificáveis, podem vir a ser outra indicação da cultura humana. Um animal extremamente parecido com o toxodonte desenhado em cerâmica foi encontrado em Tiahuanaco, a cidade de cinco mil metros de altitude na Bolívia. O toxodonte, um animal pré-histórico semelhante a um hipopótamo, havia sido considerado anteriormente extinto muito antes do desenvolvimento da civilização humana e, de qualquer maneira, seu habitat natural não poderia nunca ser um planalto agreste a cinco mil metros de altitude como é Tiahuanaco, nem esta região seria um local adequado para o florescimento de uma grande civilização. E existem indicações, como os terraceamentos para o plantio de milho erguidos acima das linhas de neves atuais nas montanhas vizinhas e um lago profundo contendo exemplares de fauna oceânica, de que toda a região estivesse alguns milhares de metros mais baixa .quando Tiahuanaco foi construída, talvez até ao nível do mar e sobre a costa.

No Planalto de Marchuasi, perto de Kenko, no Peru, encontram-se imensas escavações em pedras — em alguns casos encostas inteiras foram modificadas pelas esculturas. Estes entalhes, apesar de gastos pelo correr de tempos incontáveis, podem ainda ser identificados como leões, cavalos, camelos e elefantes, nenhuma espécie que supostamente tenha vivido na América do Sul durante a era do homem civilizado. Ainda no Peru, lhamas desenhadas em cerâmica préincaica muito antiga encontrada nas ruínas de

uma cidade costeira perto de Pisco, são mostradas com cinco dedos, como elas possuíam há

milhares de anos atrás, no lugar do casco fendido que mais tarde desenvolveram.

O que parecem ser dinossauros foram descobertos em petróglifos inseridos em formações rochosas tanto na América do Norte como na do Sul. Mas como os lagartos comuns, os helodermas e as iguanas por exemplo, se assemelham muito aos seus ancestrais dinossauros, é difícil determinar-se se estes exemplares representam monstros pré-históricos ou lagartos comuns. Talvez seja este o caso de uma gravura indígena ou pré-indígena exibindo um grande lagarto, rabiscada sobre uma formação rochosa no Rio Big.Sandy, em Oregon. A gravura, entretanto, é uma cópia excelente de um estegossauro. A expedição Doheny encontrou, em 1924, petróglifos antiqüíssimos no desfiladeiro de Havasupai, perto do Grand Canyon. Um desenho em pedra mostra homens atacando um mamute, um petróglifo inesperado de ser encontrado na América, onde o homem sempre foi considerado, geologicamente falando, um retardatário. Entre outras gravuras examinadas existe um desenho bastante razoável de um tiranossauro, de pé sobre as patas traseiras, em parte equilibrado sobre a cauda, exatamente como as reproduções posteriores feitas nos museus o exibiam. Outros petróglifos encontrados ao longo do rio Amazonas e seus tributários mostram outros animais pré-históricos, especialmente o estegossauro.

Perto da aldeia de Acámbaro, no México, durante uma escavação realizada numa ruína em 1945, estatuetas de barro foram desenterradas e causaram um tumulto arqueológico que durou muitos anos. Elas consistiam em modelos de rinocerontes, camelos, cavalos, macacos gigantes, assim como dinossauros da Era Mesozóica. (O

achado foi mais tarde desacreditado pois o seu descobridor, Waldemar Julsrud, ao oferecer o pagamento apenas pelas estatuetas intatas, inadvertidamente encorajou os índios locais a fazerem reproduções.) Testes de carbono 14 realizados com algumas figuras, no entanto, indicaram que elas tinham entre 3 mil e 6 mil e 500 anos. Uma das figuras se parece extraordinariamente com um dinossauro chamado braquissauro que, se não

fosse pelas eras geológicas entre os dois, dificilmente poderia ter sido desenhado por um artista que não houvesse visto o animal.

O fato de homens primitivos terem desenhado ou modelado animais que se assemelhavam a dinossauros, é lógico, não serve de prova de que eles realmente tenham visto algum destes animais (apesar deles poderem ter visto os seus ossos). O Dragão de São Jorge e o Dragão da China estão retratados em meio a animais verdadeiros ao longo das muralhas da babilônia, sendo dificilmente realidades físicas. De qualquer forma, certos detalhes sugerem que o homem primitivo talvez tenha surgido muito antes do que é comumente pensado e que ele manteve relações com alguns animais considerados extintos naquela época... Alguns destes sobreviventes seriam localizados no tempo nas últimas épocas da Era Terciária. Entretanto, já que algumas picto-grafias parecem retratar répteis da Era Mesozóica, muito anterior ao advento do homem, pode-se sugerir uma explicação surpreendente. Se homens altamente civilizados existiram na Terra numa época anterior à nossa, sua curiosidade científica sem dúvida os levaria a descobrir a presença anterior dos dinossauros Jurássicos como foi o nosso caso. Com o desaparecimento desta civilização este conhecimento talvez tenha sido conservado através de lendas (dragões) e pictografias. Novamente, como no caso de nossa civilização, é preciso lembrar que, há pouco mais de cem anos atrás, certos tradicionalistas explicavam a presença de enormes fósseis na Terra dizendo que Deus os fizera ao mesmo tempo em que criara a Terra.

Andrew Tomas, escrevendo sobre anacronismos históricos em seu livro *Nós não Somos os Primeiros*, fala a respeito de um crânio desenterrado de um auroque (espécie de touro selvagem antigo) agora no Museu de Paleontologia de Moscou. Este crânio, com várias centenas de milhares de anos, apresenta um buraco na parte frontal, evidentemente causado por um projétil redondo. A falta de linhas de fratura radiais, a velocidade e o calor do projétil, assim como o seu formato, sugerem uma bala. Esta suposta bala não foi desfechada após a morte do auroque, já que as investigações realizadas sobre a ferida mostraram que ela cicatrizara algum tempo depois de ter sido feita. Existe um outro exemplo em Londres (no Museu de História Natural), aonde se exhibe um crânio humano, encontrado em uma caverna, em Zâmbia, e com 40.000 anos de idade, com um orifício parecido

no lado esquerdo, igualmente sem fraturas radiais. As possibilidades contidas nestes dois tiros pré-históricos são extraordinárias, se é que foram mesmo tiros...

Tais descobertas, isoladas e interpretadas da maneira que se desejar, apontam para uma probabilidade de que o homem civilizado existiu na Terra muito antes do que foi suposto anteriormente. Sem mesmo considerarmos a possibilidade de que a civilização tenha sido trazida à Terra do espaço externo, como foi freqüentemente sugerido, haveria tempo e espaço na história de nosso próprio planeta para uma ou várias culturas se terem desenvolvido a um ponto de aniquilação própria através de guerras, distúrbios do meio ambiente ou por terem sido destruídas por outras forças que involuntariamente acionaram. Nossa própria cultura, se tomarmos como ponto de partida a data de 4.000 anos Antes de Cristo, progrediu desde a agricultura e as atividades pastoris primitivas até a desintegração nuclear em apenas 6.000 anos. Considerando-se a idade da humanidade, existe tempo de sobra para outras civilizações terem chegado a um nível grosseiramente igual ao nosso. Um reexame de alguns dos registros antigos que nos chegaram às mãos talvez possa dar alguma indicação da humanidade ter previamente atingido a nossa presente capacidade de destruição. Enquanto existem várias alusões a grandes explosões sobre a superfície da Terra na Bíblia (Sodoma e Gomorra), nos mitos gregos, e nas muitas lendas dos índios das Américas do Norte e do Sul, é nos antigos registros da Índia, copiados e recopiados desde a mais pré-histórica antigüidade, que encontramos, descritos com grande riqueza de detalhes, o uso e o efeito do que se parece terrivelmente com explosões atômicas na guerra. Referências inesperadas a tais aperfeiçoamentos de nossa civilização tecnológica estão presentes em muitos livros antigos da Índia, que, ao contrário de tantos escritos do mundo ocidental, escaparam ao fogo e à destruição. Estas referências, como se houvessem sido escritas nos dias de hoje e não há milhares de anos atrás, falam de coisas como a relatividade do tempo e do espaço, os raios cósmicos, a lei da gravidade, a radiação, a natureza cinética da energia e a teoria atômica. A escola Vaisheshika de filósofos cientistas da antiga Índia desenvolveu ou preservou a teoria de que os átomos vivem em constante movimento. Seus membros subdividiram as medidas de tempo em uma série de incríveis frações de segundo, sendo a

mais infinitesimal delas considerada como "o período levado por um átomo para atravessar a sua própria unidade de espaço".

Referências surpreendentemente modernas são abundantes no *Mahabharata*, um gigantesco compêndio de mais de 200.000 versos sobre a criação do cosmos, religião, orações, costumes e hábitos, história e lendas a respeito dos deuses e heróis da Índia antiga. Calcula-se que ele foi escrito originalmente há 3.500 anos, mas se refere a eventos que tiveram lugar milhares de anos antes disto. Entre os versos do *Mahabharata*, há um bom número que encerra vividas descrições do que parece ter sido uma primeira mão de uma guerra atômica.

Quando estudantes de filosofia e religião, por volta de 1880, conseguiram ler e estudar o *Mahabharata* (a tradução só foi completada em 1884), eles naturalmente consideraram como poéticas fantasias as freqüentes, curiosas e detalhadas referências a antigas aeronaves (*vimanas*), com instruções de como deviam ser propulsionadas e como reconhecer as aeronaves inimigas. Havia citações ainda mais estranhas a respeito de uma arma que paralisava os exércitos inimigos (*mohanastra* ou "a flecha da inconsciência"), assim como descrições de "carruagens celestes de dois andares" com muitas janelas que projetavam um fogo vermelho que subia aos céus até que se parecessem a cometas... para as regiões tanto do sol como das estrelas.

É necessário que se note que o *Mahabharata* foi traduzido décadas antes do aparecimento dos aviões, dos gases venenosos ou dos nervos, dos foguetes tripulados e das bombas atômicas. Tais citações não significaram nada e só alimentaram os devaneios da imaginação dos leitores da era vitoriana. Outras referências eram facilmente compreendidas pelos estudiosos ocidentais do *Mahabharata* já que se referiam a armamentos relativamente modernos como os controles de fogo, os diferentes tipos de artilharia e foguetes, as "balas de ferro", balas de chumbo, explosivos de salitre, enxofre e carvão, bombas e foguetes capazes de reduzir os portões de cidades a destroços, e as *agneyastras*, canhões cilíndricos que faziam um barulho de trovão. Apesar destes inventos serem atribuídos aos indianos antigos, não chegaram a divertir os leitores, alguns dos quais suspeitaram que os trechos eram "intrusos" ou que haviam sido encaixados entre as traduções numa compreensível tentativa indiana de dizer "nós já

sabíamos disto antes de vocês".

Outras armas misteriosas mencionadas no *Mahabharata* foram compreendidas melhor, apesar de serem quase incompreensíveis antes, durante o correr da Primeira Guerra Mundial. Um comentarista militar indiano, Ramchandra Dikshitar (*A Guerra na Índia Antiga*), acentuou que a arte da guerra finalmente alcançara o *Mahabharata* com os modernos aeroplanos equivalentes aos *vimanas*, a arma *mohanastra* que causava a inconsciência aos exércitos inimigos, o equivalente aos gases venenosos; ele citou ainda o emprego de foguetes de fumaça que produziam uma densa neblina de camuflagem, e comparou as *tashtras*, "capazes de exterminar grandes números de inimigos ao mesmo tempo", com os explosivos modernos aperfeiçoados. Enquanto estudiosos do século passado e oficiais britânicos da Primeira Guerra Mundial podiam reconhecer algumas das armas

"redescobertas" descritas no *Mahabharata*, outras descrições eram tão incríveis que chegavam a confundir os tradutores. Até mesmo o tradutor principal, P. Chandra Roy, observou na introdução ao seu trabalho: — "Para o leitor inglês tradicional existem muitas coisas neste livro que ele pensará que são ridículas."

Porém o que era ridículo nos anos de 1880 e até mesmo durante a Primeira Guerra, já não é mais um enigma para quase ninguém neste mundo incerto de nossos dias. Os seguintes trechos, que falam das guerras antigas, são desagradavelmente familiares para nós, apesar de estarem separados de nossa era atômica por vários milhares de anos. Uma descrição de uma arma especial lançada contra o exército inimigo diz o seguinte:

"Um único projétil, carregado com todo o poder do Universo. Uma coluna incandescente de fumaça e chamas, tão brilhante quanto dez mil Sóis, ergueu-se em todo o seu esplendor... era uma arma desconhecida, um trovão de ferro, um mensageiro gigantesco da morte e que reduziu a cinzas a raça dos Vrishnis e dos Andhakas (os inimigos contra os quais ela foi empregada)... Os cadáveres ficaram tão queimados que estavam irreconhecíveis. Suas unhas e os cabelos caíram; as cerâmicas se quebraram sem nenhuma causa aparente, e os pássaros ficaram brancos. Depois de algumas horas, todos os alimentos ficaram contaminados... para

escapar deste fogo, os soldados se atiraram nos rios para se lavarem e a seu equipamento... (Esta armada todo-poderosa)... varreu as multidões (de guerreiros) com seus corcéis de batalha e elefantes e carros e armas como se eles fossem folhas secas das árvores... levadas pelos ventos... eles tinham um ar muito lindo, parecendo pássaros es-voaçantes... voando de cima das árvores..."

Em vez de referir-se aos resultados visuais subseqüentes à explosão desta super-arma como uma nuvem em forma de cogumelo, o escritor, que viu, recopilou de outras narrativas, ou simplesmente imaginou o efeito, descreveu-o como se grandes nuvens se abrissem umas por sobre as outras como uma série de parassóis gigantescos: uma noção diferente da nossa, mas não tão diferente...

Até mesmo as medidas aproximadas da arma ou da bomba são fornecidas:

"Um dardo fatal como o cajado da morte. Ela media três côvados e dois metros. E encerrava toda a força dos trovões de Indra, o de mil olhos... e era... a destruidora de todas as criaturas vivas..." Existe ainda um resumo do encontro de dois mísseis nos ares.

"... As duas armas se encontraram em pleno céu. Então, a Terra com todas as suas montanhas e mares e árvores começou a tremer, e todas as criaturas vivas se aqueceram com a energia das armas e foram grandemente afetadas. Os céus se iluminaram e o ponto além do horizonte tornou-se negro de fumaça..."

A grande guerra descrita no *Mahabharata* é calculada como sendo a invasão "ariana" ao subcontinente indiano pelo norte, uma narrativa que podia ter sido relatada em termos compreensíveis, em proporção à época, como *Ilíada*, sem os recursos de tais coisas como a ficção científica e os tipos de armas estranhamente proféticos. Cabe-nos ainda acentuar, entretanto, que esqueletos descobertos nas antiqüíssimas cidades de Mohenjo-Daro e Harappa, no Paquistão, estavam extremamente radioativos. Não se sabe praticamente nada destas cidades tão antigas exceto o fato de que elas foram repentinamente destruídas. Antigas descrições de aeroplanos e de uma guerra atômica, por mais exata que sejam não provam que quem as escreveu testemunhou tais maravilhas

pessoalmente ou que elas chegaram mesmo a acontecer somente dentro de sua febril e ativa imaginação. Em nossa própria era, as histórias em quadrinhos de Buck Rogers lidavam livremente com o uso de bombas atômicas até que o FBI, pouco antes de que a supersecreta bomba atômica verdadeira fosse testada no estado do Novo México, persuadiu o autor a desistir de tais referências em suas historinhas. Outra coincidência inconsciente de ficção científica existe nas páginas do livro de Júlio Verne, *Viagem à Lua*, quando ele estabeleceu na Flórida a base para o lançamento de seu foguete fictício à Lua, mais de um século antes do lançamento real de um homem à Lua. Outra coincidência profética: as medidas citadas por Verne, há cem anos atrás, para o submarino imaginário do Capitão Nemo são quase idênticas às dos atuais submarinos atômicos americanos. Ainda mais extraordinário é o caso de Swift e as luas de Marte. Ao escrever *As Viagens de Gulliver*, em 1726, Swift descreveu os satélites de Marte e deu-lhes aproximadamente as dimensões verdadeiras e detalhes de suas órbitas em torno do planeta, apesar do fato de que as duas luas que ele tão casualmente (e exatamente) se referia em um trabalho de ficção não foram descobertas antes de 1877. De qualquer maneira, Verne, Swift e o criador de Buck Rogers viviam numa era científica em que a possibilidade de tais descobertas ou invenções era simplesmente uma questão de tempo. Mas os registros indianos foram feitos talvez há mais de seis mil anos passados. Certos asiáticos e também ocidentais, que sustentam a teoria de que o homem civilizado existiu por um período de tempo muito maior do que o anteriormente suspeito (e o recuo da cortina da civilização parece realmente se estender por séculos e até mesmo milênios que ainda estavam vagos) não consideram inacreditável a possibilidade da existência de ondas sucessivas de civilizações pelo mundo inteiro, algumas das quais teriam desaparecido sem deixar vestígios a não ser em lendas. Assim eles estão preparados para acreditar que as ines-peradas e detalhadas citações indianas aos átomos, armas atômicas e tecnologia avançada possam simplesmente ser uma recordação de civilizações pré-históricas e cientificamente muito adiantadas. Nas lendas da Índia, devemos igualmente considerar o fato de que certas regiões da Terra e de sua superfície parecem mostrar cicatrizes atômicas, algumas adquiridas milênios antes de nossas atividades atômicas atuais. Estes locais podem ser vistos na Sibéria, no Iraque, no estado do Colorado e na Mongólia (aonde os chineses com seus testes atômicos estão deixando novas cicatrizes comparáveis às antigas e, em alguns lugares,

muito abaixo do nível atual do solo). Durante escavações exploratórias ao sul do Iraque em 1947, camadas de culturas foram sucessivamente empilhadas no que bem poderia ser chamado de uma mina arqueológica de veios. Partindo do nível atual do solo, as escavações passaram os níveis culturais da antiga Babilônia, Suméria e Caldéia, com marcas de inundações entre as diferentes idades culturais, depois passaram as primeiras aldeias com vestígios de cultura, depois a um nível correspondente aos primitivos agricultores de uma época localizada entre 6.000 e 7.000 anos A.C., e por baixo deles, indicações de tribos pastoris, e finalmente a uma era correspondente ao período Madaleniano ou da Idade das Cavernas de cerca de 16.000 anos atrás. Mais fundo ainda, por baixo de todos os outros níveis, foi descoberto um assoalhado de vidro fundido, diferente de tudo o mais, porém idêntico ao solo dos desertos do Novo México depois das explosões que inauguraram a nossa atual Idade Atômica.

9 - Os Espiões: Defensores, Atacantes ou Observadores Neutros.

Se aviões, navios e pessoas estão sendo seqüestrados, especialmente dentro do Triângulo das Bermudas, e em outras áreas do mundo, por OVNI's ou outros engenhos e meios, um fator importante de qualquer investigação deve ser as considerações acerca de uma ou várias possíveis razões. Alguns pesquisadores têm sugerido que entidades inteligentes, anos-luz cientificamente mais avançadas se com-paradas aos povos relativamente primitivos da Terra, estão empenhadas em observar nossos progressos através dos séculos e eventualmente irão intervir para impedir que nossa civilização venha a destruir o seu próprio planeta. Isto seria, é lógico, a admissão da existência de uma natureza altruística da parte destes seres de um espaço exterior ou interior, um fato nem sempre dominante entre exploradores ou pioneiros.

Por outro lado, talvez seja possível que exista, nas vizinhanças do Triângulo das Bermudas e certas localizações nodais de correntes gravitacionais eletromagnéticas, uma porta ou uma janela para uma outra dimensão no tempo ou no espaço, através da qual seres extraterrenos suficientemente sofisticados nas ciências possam penetrar segundo sua própria vontade, mas que quando encontrada por humanos represente uma rua de mão única, da

qual o simples retorno seria impossível devido ao nível de seus aperfeiçoamentos científicos*

ou, vedada por forças alienígenas. Muitos dos desaparecimentos, especialmente aqueles que dizem respeito às tripulações completas de alguns navios, sugerem expedições de captura, coleta de exemplares humanos para jardins zoológicos espaciais, exposições em eras diferentes no desenvolvimento planetário ou para experiências. O Dr. Manson Valentine sugere que podem haver vários e quem sabe? — até mesmo grupos antagônicos de visitantes espaciais, ou das profundezas oceânicas, ou mesmo de outra dimensão, alguns talvez até aparentados — nossos próprios primos de muitos milhares de anos passados, suficientemente civilizados para terem uma razão altruística para nos proteger e à própria Terra, ou pragmaticamente preocupados com o seu próprio meio ambiente.

A partir deste último ponto de vista é evidente que a Terra e suas populações estejam cada vez mais caindo em um perigo maior e de âmbito mundial de ruínas e destruição. Esta situação talvez já tenha até acontecido em diversas ocasiões nos milênios passados, mas apesar da Terra haver passado por um grande perigo, não se tornou inabitável como talvez tenha sido o destino de vários de nossos planetas vizinhos e suas luas. Memórias de catástrofes mundiais quasefatais ainda continuam preservadas entre certas raças antigas que praticamente desapareceram. De acordo com as tradições de várias destas raças da antiguidade, não houve apenas uma, mas várias catástrofes de âmbito global. As raças indígenas da América Central contam que se viram frente à frente com três fins de mundo até os dias de hoje estão à espera do quarto fim do mundo — desta vez pelo fogo — numa data não muito longínqua no futuro. Os Hopi, que, entre as tribos de índios dos Estados Unidos, são os que guardam os registros mais completos e estranhamente detalhados de suas peregrinações e dos rumos do próprio cosmos, falam também de três fins de mundo anteriores, uma vez devido a erupções vulcânicas, uma vez causado por terremotos e uma rotação temporária do planeta fora de seu eixo e uma terceira vez pelas inundações e o afundamento dos continentes devido aos habitantes guerreiros do "Terceiro Mundo" estarem destruindo mutuamente suas cidades por meio de uma guerra aérea. Fica interposta a referência de que a Terra rodou fora de seus eixos, o que já é uma indicação de extraordinários conhecimentos

mantidos por uma tribo indígena muito pequena, não somente da verdadeira forma da Terra, mas também de sua rotação. A teoria da Terra perder o seu movimento giratório e depois tornar a reajustá-lo está de acordo com uma teoria científica recentemente desenvolvida por Hugh Auchincloss Brown, que afirma que os distúrbios de rotação foram causados por um excesso de peso do gelo sobre um dos pólos.

Antigas lendas religiosas da Índia contam das nove crises do mundo, enquanto outras culturas da antigüidade variam de acordo com o número, porém não quanto à negação de catástrofes globais. Platão, em seu diálogo *Critias*, cita um sacerdote egípcio que contou ao legislador ateniense Solon, durante uma viagem ao Egito, o seguinte:

"... Já houve, e vai haver novamente muitos extermínios da humanidade em consequência de causas diversas." E depois de explicar a Solon como os egípcios, devido a seus registros, tinham conservado as memórias de alguns destes acontecimentos, ele supostamente observou:

"... e então, no período atual, as correntes dos céus descerão como uma pestilência... e assim vocês terão de recomeçar novamente como se fossem crianças... (acrescentando, como uma advertência à

falta de observações por parte dos gregos). Vocês se lembram apenas de um Dilúvio, quando vários deles já aconteceram..." A teoria cíclica da civilização, aceita no mundo antigo e ainda em certas regiões da Ásia, forma um contraste marcante com a teoria do progresso de nossa própria cultura e sua preocupação com o correr do tempo e com a luta constante para o avanço da civilização e do desenvolvimento

científico.

Enquanto

nossos

conhecimentos

aumentam, no entanto, nós passamos a descobrir que o que eram apenas suspeitas de observadores da antigüidade pode muito bem ser o que realmente sucedeu.

Catástrofes mundiais e destruições de civilizações inteiras podem ser o resultado de uma variedade enorme de causas, muitas das quais enfrentamos hoje em dia, mas que resolutamente nos recusamos a encarar. Proeminente entre todas é a questão da superpopulação, um problema que se encontra em alusões nos registros da antigüidade, não somente no *Mahabharata*, como se o subcontinente indiano houvesse sofrido em determinada ocasião de uma estrangulante superpopulação. A guerra nuclear, sugerida igualmente nos registros da antigüidade, é

um dos outros problemas importantes de nossos dias, e é, logicamente, uma maneira inadvertida de resolver o problema da superpopulação, apesar de acarretar o dilema da destruição de boa parte da vida do planeta e até mesmo de prejudicar a sua futura habitabilidade, se as reações atômicas forem bastante fortes, causando desastres sísmicos e eventualmente inundações resultantes do degelo das calotas polares. Outras catástrofes podem estar se desenvolvendo agora mesmo, não-relacionadas

às

atividades

atômicas,

mas

ligadas

ao

desenvolvimento tecnológico, cujos resultados só serão conhecidos com o correr do tempo. Pois hoje, além dos nossos testes atômicos, resíduos nucleares, poluição ambiental do ar e das águas, desequilíbrio da ecologia, e outras coisas, estamos inconscientemente envolvidos em diversas

experiências gradativas que poderão eventualmente causar conseqüências surpreendentes.

Um exemplo disto foi sugerido pelo observador científico, Dr. Columbus Islin, ex-diretor do Instituto Oceanográfico de Woods Hole. Discutindo o aumento de dióxido de carbono na atmosfera, ele afirma:

"Durante os últimos cem anos, o uso crescente de combustíveis provenientes de fósseis em nossa civilização industrial global resultou na produção de cerca de 1.700 bilhões de toneladas de dióxido de carbono, 70 por cento do qual se encontra atualmente na atmosfera. Devido ao fato de dois terços deste dióxido de carbono acrescentado ao ar ter sido absorvido pelo mar, um aumento de talvez 20 por cento de dióxido de carbono deve ser esperado na atmosfera. Os efeitos de um tal aumento não são fáceis de serem previstos, mas existem razões para crermos que isto possa resultar no aquecimento das camadas baixas da atmosfera em vários graus. Assim, estamos realizando, a despeito de nossa vontade, uma tremenda experiência."

O efeito de um degelo, provocado pelo homem, das calotas polares ocorrendo junto com maremotos e inundações das costas através do mundo inteiro são reminiscências do que agora já consideramos longe de ser lendário, o Dilúvio da pré-história que cobriu as terras do Atlântico, do Mar das Caraibas e do Mediterrâneo e outros. Até mesmo o vazamento de petróleo de um destes cada vez maiores superpetroleiros ou de um oleoduto no Ártico podem iniciar um degelo polar em larga escala e de efeitos imprevisíveis. A extinção de tantas espécies de vida animal pode vir a ser outra fonte em potencial de futuros desastres dos quais nós ainda nem podemos suspeitar. Numa catástrofe anterior, lembremos que Noé, um ecologista antes da moda chegar, enquanto levou sete pares de cada um dos animais mais úteis para bordo de sua Arca, levou também um par de cada um dos outros animais, fossem eles úteis ou não. Talvez a caminhada entre o barbarismo e a civilização e, eventualmente, os conhecimentos e a habilidade para se usar a desintegração nuclear, sejam comuns ao homem e a outras inteligências igualmente equipadas, um processo natural que não ocorreu antes somente na Terra mas em várias outras partes do Universo. Quem sabe se outros sistemas civilizados, extraterrestres ou não, como foi

sugerido por Valentine, Sanderson e outros, se bem que não sejam aparentes para nós, triunfaram sobre este impulso de autodestruição e estejam estudando nosso mundo através de seus caminhos ou portas abertas dentro do Triângulo das Bermudas? Seja como uma lição objetiva ou para preservar partes de sua cultura para estudos, ou para impedir que eles se destruam a si próprios. Talvez eles até planejem guiar-nos, como as nações mais fortes tentam fazer com as menos desenvolvidas. Porém atribuímos motivos a nossos espiões seria assumir que eles pensam como nós: animais selvagens não podem realmente entender porque os colecionadores querem apanhá-los e mostrá-los em exposições em vez de matá-los e comê-los. Possivelmente, como já foi mencionado, os OVNI's estão simplesmente "reconhecendo" nosso planeta. Se for assim, eles andam por aqui realmente há muito tempo. Se existe alguma verdade na hipótese de que entidades alienígenas estejam visitando e observando a Terra e recolhendo informações e espécimes para fins desconhecidos, especialmente dentro da área do Triângulo das Bermudas, será interessante especular o porque desta área ser a de maior concentração especial para os OVNI's. Visões de aparelhos "celestes" no passado distante mostram que eles apareceram em regiões onde o desenvolvimento cultural e tecnológico estava em seu apogeu, como que para se certificarem de tempos em tempos, onde novos núcleos de civilização estavam se aperfeiçoando e se eles seriam ou não perigosos potencialmente. Basta apenas notarmos a seqüência dos antigos registros a respeito destas visitas celestiais à

Terra por deuses e aeronaves para percebermos um vago padrão de movimento e ênfase. As primeiras visitas descritas em detalhes foram aquelas feitas ao antigo Egito durante o reinado de Tutmés III e a viagem espacial empreendida pelo sumeriano Etana. Temos, é lógico, indicações mais detalhadas destes contatos extraterrenos no Livro de Ezequiel, que conta as visitas feitas à Terra pelo que parece ser uma espaçonave em quatro ocasiões durante um período de dezenove anos, e que em uma ocasião viu dois deles e, como Etana, foi igualmente um passageiro, além de uma outra possível indicação no caso de Elijah, que subiu aos céus dentro de uma "carruagem flamejante" —

para nunca mais voltar. Da Índia temos a memória de vôos espaciais na descrição do vôo empreendido por Rama e nas antigas referências

americanas ao fato de que os deuses chegaram em máquinas do céu para construir Tiahuanaco. Sucessivamente, os muitos relatos vindos da Grécia, de Roma, da Europa Renascentista e, em nossos dias, um número cada vez maior em todo o mundo, porém especialmente dentro do Triângulo das Bermudas, sugere a possibilidade de que estes espiões ou observadores estejam interessados nos avanços da civilização tecnológica na Terra, especialmente no que diz respeito às viagens aéreas, viagens espaciais e técnicas de guerra moderna. Durante a Segunda Guerra Mundial e a Guerra da Coréia a aparição de um bom número de "fogos" (luzes não-identificadas ou objetos que acompanhavam os bombardeiros e os caças durante as missões), eram quase um lugar comum, enquanto concentrações relatadas de OVNI's estiveram presentes nas vizinhanças das áreas de explorações espaciais, ou porque isto representa um desenvolvimento potencial de técnica ou por ser uma ameaça ao sistema solar ou a parte do Universo. As teorias de Ivan Sanderson, entretanto, sugerem que esta ameaça cada vez maior ao meio ambiental de nossos oceanos talvez possa ser compartilhada por formas de vida altamente desenvolvidas dentro dos próprios oceanos.

Parece haver ocorrido várias e surpreendentes confirmações (além dos exemplos citados no Capítulo 6) de *OVNS submarinos* e suas atividades sendo observados e rastreados por unidades da Marinha dos Estados Unidos. Estes incidentes têm sido, como de cos-tume, "abafados" tanto quanto possível, exceto pelos relatos iniciais. Um dos mais extraordinários foi o rastreamento de um objeto submerso, movimentando-se a mais de 150 milhas, primeiro por um destróier e posteriormente por um submarino durante um exercício da Marinha americana a sudeste de Porto Rico em 1963, na margem sul do Triângulo das Bermudas. Como as manobras eram efetivamente um treino de rastreamento, imaginou-se que o objeto fazia parte do exercício e treze outras naves da Marinha captaram o objeto que se movia rapidamente impulsionado, provavelmente, por uma hélice e fizeram anotações a respeito dele em seus respectivos livros de bordo. Ele foi seguido por um total de quatro dias, às vezes penetrando a profundidades de nove mil metros e sempre mantendo a sua incrível velocidade. Nunca se soube ao certo o que era, apesar da maioria dos relatórios concordarem que se tratava de algo propulsionado por uma única hélice.

Apesar de registros de OVNI's *saindo* do, *entrando* no, ou *operando* no mar, serem relativamente freqüentes no passado, poucas vezes um deles foi tão atentamente detectado e rastreado como durante as manobras de 1963, que eu acabei de descrever. Supondo a existência de um ramo mais antigo da humanidade ou de outra forma "civilizada" de vida por baixo dos mares, tais criaturas, com uma quantidade de espaço vital muito maior à sua disposição do que a insignificância ocupada pelas formas de vida civilizada sobre a superfície da Terra como nós, eles não se teriam preocupado com nossas ações durante os últimos milênios. Mas uma vez que nosso potencial técnico representou um perigo para eles, a política do *Laissez-Faire* pode muito bem mudar e os fenômenos do Triângulo das Bermudas podem muito bem ser uma tentativa de antecipação ou de ações exploratórias antes de executarem algo mais definitivo. Ivan Sanderson sugere que certos relatórios inexplicáveis e não publicados sobre gigantescos domos transparentes submersos, alguns dos quais foram vistos por pescadores de esponjas ao largo das costas da Espanha e, às vezes, percebidos também da superfície, quando a visibilidade submarina era favorável, por pescadores de lagostas e pescadores profissionais sobre a plataforma continental americana, podem ser (se não forem instalações secretas de defesa) partes de uma rede submarina sendo construída por seres submarinos para fins possivelmente ligados à neutralização da progressiva poluição e envenenamento dos mares. Se nos estendermos neste rumo de raciocínio ainda mais além, seria possível, já que a Terra é essencialmente um dínamo gigantesco, "ligar-se" a Terra com a extensão de redes eletromagnéticas dentro dos oceanos e, eventualmente, ao se ativarem os impulsos corretos, mudar a rotação do planeta.

Esta ligação da própria Terra é remanescente de antigas tradições assim como de teorias comparativamente novas a respeito das grandes fontes de energia da Atlântida, dos complexos de cristal dos raios laser que talvez ainda estejam no fundo do Mar dos Sargaços, parcialmente em funcionamento após milhares de anos e intermitentemente causando as tensões eletromagnéticas e os defeitos que resultam no mau funcionamento e na desintegração de embarcações aéreas e marítimas.

Para nós, é claro, é natural refletir sobre as razões para as visitas de seres extraterrenos e procurar identificar suas finalidades dentro de nossos

próprios pontos de referência. Seguindo este raciocínio, é

normal supormos que estes visitantes tenham vindo para nos proteger de nós mesmos, enquanto outros observadores menos otimistas calculam que os visitantes não tenham vindo com fins de proteção e sim apenas de colecionadores. Esta última suposição poderia parecer a mais lógica considerando-se o número de aviões, navios e pequenas embarcações com suas tripulações que desapareceram dentro do Triângulo das Bermudas.

O Dr. John Harder, professor de Engenharia da Universidade de Berkeley e um investigador do OVNI's, recentemente (outubro de 1973) expressou a teoria singular e pouco lisonjeira de que a Terra talvez seja uma espécie de "jardim zoológico cósmico, separada do resto do universo e que de vez em quando os guardas venham aqui e façam uma coleta, ao acaso, de seus habitantes".

Uma outra teoria defende que os visitantes talvez sejam indiferentes à humanidade, muito ocupados com seus próprios objetivos, que até agora não fomos capazes de imaginar, e que estas irregularidades aparentes (já que não podemos afirmar definitivamente se alguém morreu mesmo nestes desaparecimentos) tenham sido causadas *inadvertidamente*, pela projeção dentro do campo de ionização.

Esta teoria tem fornecido aos jornais e às revistas oportunidades periódicas para títulos 'tais como "A Atlântida Perdida está Bem Viva e Está Seqüestrando Navios e Aviões". A idéia de que um fecho de raios laser possa destruir ou pulverizar um avião é plausível, mas a idéia de que instalações de energia ou gigantescos complexos de raios laser ainda possam estar em funcionamento depois de milhares de anos imersos no fundo do mar me parece portentosamente ridícula, já

que as centrais de laser, como as conhecemos, precisam de manutenção e manejo.

Entretanto, laser é um aperfeiçoamento relativamente recente em nosso mundo, e é provável que eles possam ser levados a um grau de perfeição bem maior no futuro. O laser ultravioleta (que ainda não está

desenvolvido) terá consideravelmente mais energia que os lasers raios-X, como será igualmente o caso quando os lasers forem operados a partir de baterias de energia solar ou, como no caso da Atlântida, por forças *de dentro* da Terra. De qualquer forma, uma era tecnológica altamente civilizada no passado poderia tê-lo desenvolvido não obrigatoriamente da mesma forma que os nossos, nem eles estariam restritos aos limites presentes e temporários de nossa técnica ainda em desenvolvimento.

Ao considerarmos as centenas de desaparecimentos dentro do Triângulo das Bermudas, nota-se que o único traço em comum entre eles é o fato de que os navios e os aviões desvaneceram-se completamente ou que os barcos foram encontrados sem seus tripulantes e passageiros. Enquanto mistérios isolados desta natureza podem ser explicados por circunstâncias extraordinárias ou coincidências de tempo e erros humanos, a maior parte dos incidentes no Triângulo das Bermudas aconteceu com tempo bom e claro, perto dos portos, costas ou pistas de aterrissagem, e por isto tornam-se inexplicáveis de acordo com nossos atuais conceitos.

A história do Triângulo das Bermudas abrange eventos toldados pelas névoas de lendas antigas e modernas, pelas aberrações aparentemente intermitentes das forças naturais e teorias de física ainda não desenvolvidas e que poderiam revolucionar nossos conceitos prévios. O Triângulo das Bermudas nos leva de volta às terras perdidas e que se afundaram, a civilizações há muito esquecidas, a visitantes de nossa Terra através dos séculos, vindos de um espaço exterior ou interior e cuja procedência e finalidades nos são até agora desconhecidas. Antes de teorizarmos sobre explicações até agora inexplicáveis, talvez seja mais fácil dizer que o Triângulo das Bermudas existe apenas na imaginação dos místicos, ocultistas, dos supersticiosos e dos sensacionalistas. Um dos muitos comentaristas que acreditam que o Triângulo não seja mais que uma coincidência de desaparecimentos, cada um dos quais pode vir a ser explicado separadamente, observou: — "Aqueles que acreditam no Triângulo das Bermudas acreditam também nas serpentes marinhas", se bem que este último epigrama não seja necessariamente uma prova de que se um não existe o outro também não pode existir, isto é, se uma serpente marinha for finalmente e satisfatoriamente identificada, então todas as outras lendas dos mares se tornarão mais verossímeis.

Em geral, as pessoas não gostam de se defrontar com mistérios que não podem eventualmente ser explicados ou que não tenham uma explicação teórica em termos que elas possam compreender. Espiritualmente é mais confortador quando somos capazes de reconhecer o que estamos encarando no perímetro de nosso mundo físico do que enfrentarmos uma ameaça desconhecida. Se o fenômeno não pode ser explicado, a melhor resposta é ignorá-lo — um tipo de ação muito tranquilizadora e, de certa forma, mais inocente. Mas a época da inocência científica, junto com a confiança implícita, já passou, tendo terminado definitivamente naquela manhã do dia 16 de julho de 1945, em Alamogordo, no estado do Novo México, quando a teoria atômica estabeleceu a sua própria prova conclusiva de que ela não era apenas uma teoria.

Nós vivemos atualmente em um mundo em que as linhas da ciência e da paraciência estão convergentes — um mundo em que as antigas magias e os sonhos dos feiticeiros têm sido adotados pela ciência e tornados aceitáveis por sua nomenclatura científica. Os biólogos já podem criar a vida; biólogos da criogenia em breve serão capazes de preservar a vida humana indefinidamente através do congelamento dos corpos vivos; transferências de pensamento de desenhos para filmes já foram provadas; a psicocinese, o movimento de objetos pela força da vontade, já não é mais um assunto de levitação e sim uma experiência séria; a telepatia dentro e fora do espaço sideral já foi assunto para experiências de nossos maiores líderes espaciais. O sonho dos alquimistas, a transmutação da matéria, já não é mais uma impossibilidade, e o único impedimento para se transformar quantidades de chumbo em ouro seriam de ordem financeiro.

Numa escala cósmica o firmamento das verdades científicas abriu-se em crateras tão grandes e tão profundas que muitos daqueles que preferem andar em solo firme e familiar ficam estonteados e desorientados. A possibilidade da existência da anti-matéria, a curvatura do tempo e do espaço, os novos conceitos de gravidade e magnetismo, a suspeita da existência dos planetas obscuros dentro de nosso próprio sistema, sóis implosivos, novíssimas e minúsculas partículas de matéria mais pesada que todo um planeta, *quasars* e outros orifícios escuros no espaço, um universo infinito que aumenta à

medida que nossa visão telescópica se estende a milhões de galáxias desconhecidas — este misterioso conhecimento que nos espera à

medida que avançamos a uma velocidade tão acelerada que nenhum

"mistério" já nos surpreende apenas porque não nos parece lógico. O

Triângulo das Bermudas, uma área localizada em uma região tão familiar de nosso planeta, se bem que talvez ligada a forças que ainda não compreendemos (mas que em breve talvez possamos entender), pode ser um destes mistérios. Como raça, estamos agora nos aproximando da maturidade. Não podemos retroceder em nossa busca de conhecimentos ou novas explicações — tanto neste mundo como talvez em outros...

Agradecimentos.

O autor deseja expressar o seu reconhecimento às seguintes pessoas e organizações que contribuíram com opiniões, sugestões, perícias ou fotografias para este livro. A menção de qualquer citação individual ou de uma organização não implica, é claro, na aceitação ou conhecimento ou concordância de qualquer uma das teorias expressas neste livro, exceto aquelas especificamente atribuídas a eles. O autor deseja expressar seu agradecimento especial ao Dr. J. Manson Valentine, Doutor em Filosofia, Curador de Honra do Museu de Ciências de Miami e Pesquisador Associado ao Museu Bishop de Honolulu, por seus desenhos, mapas, fotografias e entrevistas, citadas no texto.

Os seguintes nomes estão citados em ordem alfabética:

Norman Beam, escritor, conferencista, pesquisador de OVNI's. *José Maria Bensaúde*, presidente das Linhas Navecor, em Portugal e nas ilhas dos Açores. *Valerie Berlitz*, escritora, artista.

Boeing Commercial Airplane Company.

Hugh Auchincloss Brown, engenheiro eletrônico, escritor. *Jean Byrd*, presidente da ISIS.

Edgar Evans Cayce, engenheiro elétrico, escritor. *Hugh Lynn Cayce*, presidente da Associação para Pesquisas e Esclarecimentos.

Diane Cleaver, editora, escritora.

Julius Eglqff Jr., oceanógrafo.

Fairchild Industries.

Mel Fisher, especialista em salvamentos, mergulhador. *Athley Gamber*, presidente da Red Aircraft.

Carlos Gonzales G., Pesquisador de OVNI's.

Professor Charles Hapgood, cartografo, historiador, escritor. *Dr. Bruce Heezen*, oceanógrafo, escritor.

Capitão Don Henry, comandante, mergulhador.

Robert Hieronimus, escritor, artista, presidente da A.U.M. *J. Silva Júnior*, diretor da "Terra Nostra", Ilhas dos Açores. *Theodora Kane*, educadora, artista.

Edward E. Kuhnel, advogado, especialista em leis oceânicas. •

Biblioteca do Congresso.

Capitão Gene Lore, piloto oficial da TWA.

Howard Metz, piramidologista.

Albert C. Muller, físico de radiações.

Arquivas Nacionais e Serviço de Registros.

Alan C. Nelson, iatista.

Thomas O'Herron, membro da Embaixada dos Estados Unidos, em Lisboa.

Arnold Post, escritor, oceanógrafo, mergulhador. *Reynolds Metals Company*.

Ivan T. Sanderson, explorador, zoólogo, escritor, fundador da SITU.

Sabina Sanderson, escritora, pesquisadora, diretora da SITU. *Gardner Soule*, escritor, oceanógrafo.

John Wallace Spencer, escritor, conferencista, investigador dos OVNI's e do Triângulo das Bermudas.

Jim Thorne, oceanógrafo, comandante, mergulhador, escritor. *Carl Payne Tobey*, matemático, astrônomo, astrólogo, escritor. *Carolyn Tyson*, pintora de marinhas.

Paul J. Tzimoulis, oceanógrafo, escritor, editor, fotógrafo. *Força Aérea dos Estados Unidos*.

Serviço de Guarda Costeira dos Estados Unidos.

Marinha de Guerra dos Estados Unidos.

Vijay Verma, escritório de Turismo do Governo Indiano. *Charles Wakeley*, piloto de aviões e helicópteros. *G. Theon Wright*, escritor, explorador, pesquisador psíquico. *Roy H. Wirshing*, Capitão-de-Corveta, reformado da Marinha dos Estados Unidos.

Robie Yonge, piloto, comentarista, investigador de OVNI's.

Bibliografia.

Antes de mencionar alguns dos livros a que me refiro neste presente trabalho, eu gostaria de recomendar a atenção do leitor para a *Bibliografia do Triângulo das Bermudas*, um apanhado feito por Larry Kusche e Deborah Blouin, para a Biblioteca da Universidade Estadual do Arizona, em abril de 1973 e que contém numerosas referências, inclusive livros e artigos de jornais e revistas, a respeito do Triângulo das Bermudas. Apesar das centenas de autores citados nesta bibliografia, as informações mais concretas e completas sobre os fenômenos do Triângulo podem ser

encontradas nos trabalhos de Sanderson, Gaddis e Spencer, citados na lista anexa, entre outros.

Barker, Ralph, — *Great Mysteries of the Air*, Londres, 1966. Berlitz, Charles, — *Mysteries from Forgotten Worlds*, Nova Iorque, 1972.

A Bíblia — versão do Rei James.

Blumrich, J., — *The Space Ships of Ezekiel*, Nova Iorque, 1973. Bosworth, A.R., — *My Love Affair with the Navy*, Nova Iorque, 1969.

Briggs, Peter, — *Men in the Sea*, Nova Iorque, 1968. Brown, Hugh Auchincloss, — *Cataclysms of the Earth*, Nova Iorque, 1967.

Burgess, Robert F., — *Sinkings, Salvages and Shipwrecks*, Nova Iorque, 1970.

Carnac, Pierre, — *L'Histoire commence à Bimini*, Paris, 1973. Chevalier, Raymond, — *Vavion à la decouverte du passe*, Paris, 1964.

Edwards, Frank, — *Stranger than Science*, Nova Iorque, 1959. Edwards, Frank, — *Strangest of All*, — Nova Iorque, 1956. Freuchen,

Peter, — *Peter Freuchen's Book of the Seven Seas*, Nova Iorque, 1957.

Fuller, John G., — *Incident at Exeter*, Nova Iorque, 1966. Gaddis, Vincent, — *Invisible Horizons*, Filadélfia, 1965. Gaston, Patrice, — *Disparitions mystérieuses*, Paris, 1973. Godwin, John, — *This Baffling World*, Nova Iorque, 1968. Gould, Rupert T., — *Enigmas*, Nova Iorque, 1965. Keyhoe, Donald F., — *Flying Saucer Conspiracy*, Londres, 1955.

Kosok, Paul, — *Land, Life and Water in Ancient Peru*, Nova Iorque, 1965.

Mahabharata, traduzido por Protap Chandra Roy, Calcutá, 1889. *Mahavira*.

O'Donnell, Elliot, — *Strange Sea Mysteries*, Londres, 1926. Sagan, Carl, — *Intelligent Life in the Universe*, São Francisco, 1966.

Sanderson, Ivan T., — *Invisible Residents: A Disquisition upon Certain Matters Maritime, and the Possibility of Intelligent Life Under the Waters of This Earth*, Nova Iorque, 1970. Sanderson, Ivan T., — *Investigating the Unexplained*, Englewood

Cliffs, Nova Jersey, 1972. Snow, Edward Rowe, — *Mysteries and Adventures Along the Atlantic Coast*, 1948.

Soule, Gardner, — *Undersea Frontiers*, Chicago, 1968. Soule, Gardner, — *Ocean Adventure*, Nova Iorque, 1964. Soule, Gardner, — *Wide Ocean*, Chicago, 1970.

Soule, Gardner, — *Under the Sea*, Nova Iorque, 1971. Spencer, John Wallace, — *Limbo of the Lost*, Westfield, Massachussets, 1969.

Steiger, Brad, — *Atlantis Rising*, Nova Iorque, 1973. Stewart, Oliver, — *Danger in the Air*, Nova Iorque, 1958. Stick, David, — *Graveyard of the Atlantic*, Chapel Hill, 1952. Titler, Dale, — *Wings of Mystery, Riddles of Aviation History*, Nova Iorque, 1966.

Tomas, Andrew, — *We Are Not the First*, Londres, 1971. Tucker, Terry, — *Beware the Hurricane*, Bermuda, 1966. Villiers, Alan, — *Wild Ocean*, Nova Iorque, 1957. Waters, Frank, — *Book of the Hopi*, Nova Iorque, 1969. Wilkins, Harold, T., — *Flying Saucers on the Attack*, Nova Iorque, 1954.

Wilkins, Harold, T., — *Strange mysteries of Time and Space*, Nova Iorque, 1959.

OceanofPDF.com