

Charles Berlitz

com a colaboração de J. Manson Valentine

O TRIÂNGULO DAS BERMUDAS

Tradução de CARMEN BALLOT

EDITORA
NOVA FRONTEIRA

Título original em inglês: THE BERMUDA TRIANGLE

Copyright © 1974 by Charles Berlitz

Direitos adquiridos somente para o Brasil pela EDITORA
NOVA FRONTEIRA S.A. Rua Barão de Itambi, 28 —
Botafogo — ZC-01 — tel.: 266 - Endereço Telegráfico:
NEOFRONT

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 tri-

pulações 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) conseqüências 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 fochos 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 gigantes "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 gigantesco 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 Sargaços, 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 avalanchas 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 Sargãos, 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 Grumman 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 ilha... 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 vôo, 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 1h15m 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 esquadrinha 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 reconhecido 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 "calculado 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 excên-

trico 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 SUL-AMERICANAS STAR ARIEL QUADRIMOTOR/ G-A-G-R-E SAIU DE BERMUDA ÀS 1242 GMT 17 DE JANEIRO COM DESTINO A JAMAICA RUMO DOIS UM 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 MARROM-ESCURO, 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 vô noturno, o comandante do avião, Robert Linquist, 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 MAY-DAY 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 vô, e depois — nada. Subseqüentemente nenhum vestígio de destroços, de manchas de óleo, pedaços boiando, tripulantes naufragos 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 vôo 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 frequência 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 controlara 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 manieis de gasolina. Deve ter havido uma razão atmosférica, muito provavelmente uma anomalia magnética de qualquer natureza.

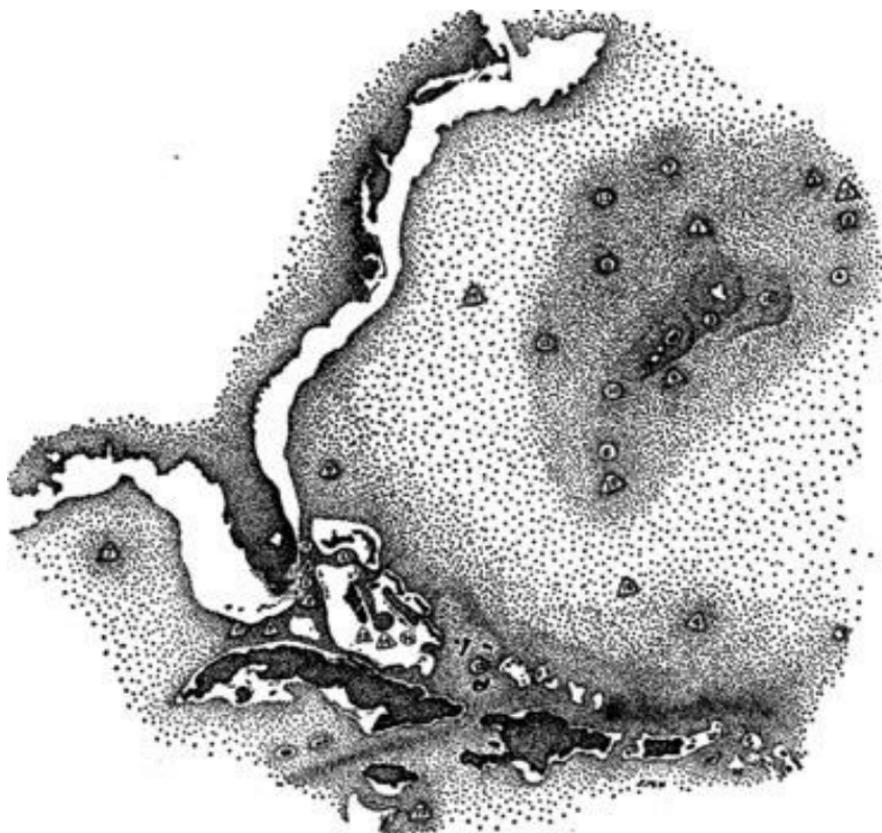
Quando aviões e navios desaparecem misteriosamente, ou quando aviões se desintegram, nesta área, permanece cada vez mais a dúvida. Quantos deles se teriam perdido "normalmente" — isto é, devido a condições extraordinárias de tempo, erro ou fadiga do piloto, defeito nos controles, falhas estruturais ou 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 contratemplos 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 Sargaços, 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 Sargaços 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 movimentava 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...

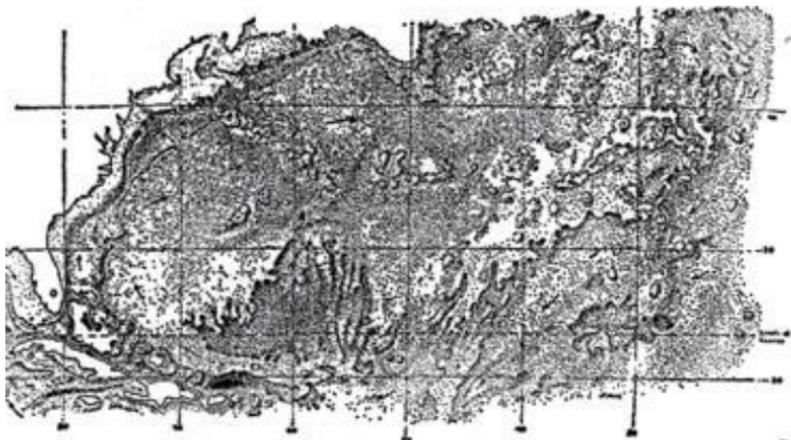
O Almirante Himilco, com o passar dos anos, pôde ser perdoado por um certo exagero na sua narrativa. Além disso, é sabido que os navegantes fenícios e cartagineses se esforçavam por desencorajar outros navegadores de seu tempo a atravessarem os Pilares de Hércules (Gibraltar), na entrada do Mar Mediterrâneo, 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 Sargaços 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 carças 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 Sargaços 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 Sargaços, 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 Sargaços.



Área ocupada pelo Mar dos Sargaços, 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 Sargaços 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

destrução 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 Marinhãs 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 ó do navio brasileiro 55o *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 outras cargas muito especiais, e ainda vários incidentes curiosos ligados às últimas perdas, são suficientes para levantar suspeitas, e se considerarmos 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 escravatura no Mar dos Sargaços, 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 Sargaços, 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 supõe-se 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 Sargaços 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 Sargaços, 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 sozinho. 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 jogador 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 *Sudujfco*, 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. Ê 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 des-

ta 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 zarpuu 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 Sargaços, 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 Sargaços, 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 Sargaços, 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 antiguidade 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 Sargaços 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 Sargaços, e as jovens enguias retornam depois aos lares ancestrais nas Américas. Este comportamento extraordinário das enguias e de sua herdada *nostofilia* (lembrança 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 Sargaços, 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 Sargaços 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 verdade.

Mas de todos os mistérios do Mar dos Sargaços 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.



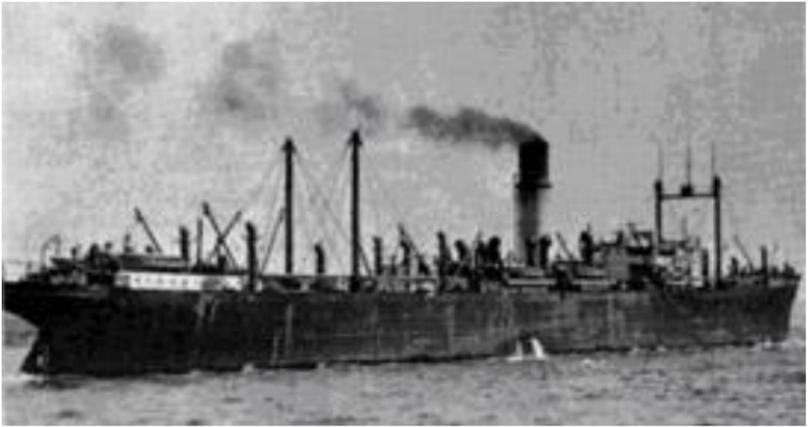
Esquadrilha de Avengers TBM iguais aos cinco aviões do Vôo 19 que desapareceram com um total de cinco oficiais e nove tripulantes no dia 5 de dezembro de 1945, durante um vôo curto de rotina em missão de treinamento, partindo da Base Aeronaval de Forte Lauderdale, após uma série de comunicações pelo 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).



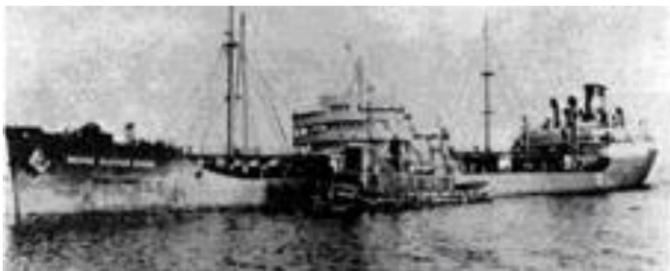
Queda de um bombardeiro Avenger TBM lança-torpedos, igual aos cinco aviões perdidos no Vôo 19. Quando os aviões caem no mar geralmente deixam uma mancha de óleo ou alguns destroços. O desaparecimento total do Vôo 19 suscitou observações da Comissão Naval de Inquérito do seguinte teor: — "Eles desapareceram 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 frequentemente atravessado por cavernas calcáreas que, às vezes, se comunicam com lagos no interior das ilhas atuais. (Foto de Paul Tzimoulis, cortesia da revista *Skin Diver*).



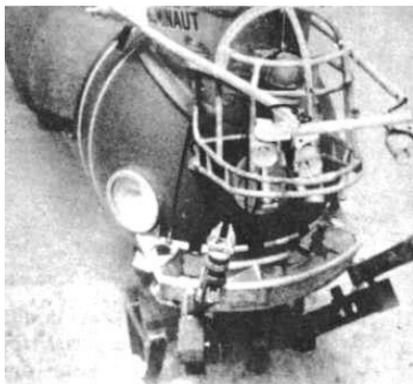
Fotografia tirada em órbita da Terra olhando para o sul e mostrando a metade mais baixa da Flórida, as ilhas Bahamas (Andros, Grand Bahama e Bimini) e parte de Cuba. As áreas escuras no mar mostram as águas profundas entre a Flórida e as Bahamas onde muitos dos desaparecimentos inexplicados de aviões 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).

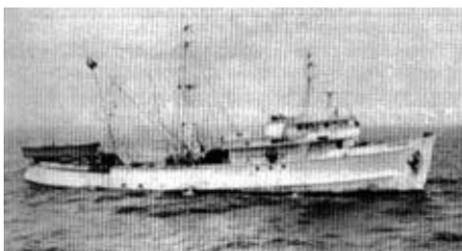


Recife Moselle, um local em que muitas luzes não-identificadas foram vistas durante à noite, visitas de OVNI's e defeitos no funcionamento de equipamento eletrônico foram aí verificados. A área mais escura no alto da fotografia é a queda vertical para a região abissal. Perto dela, um cume escarpado se 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 Sargãos 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).

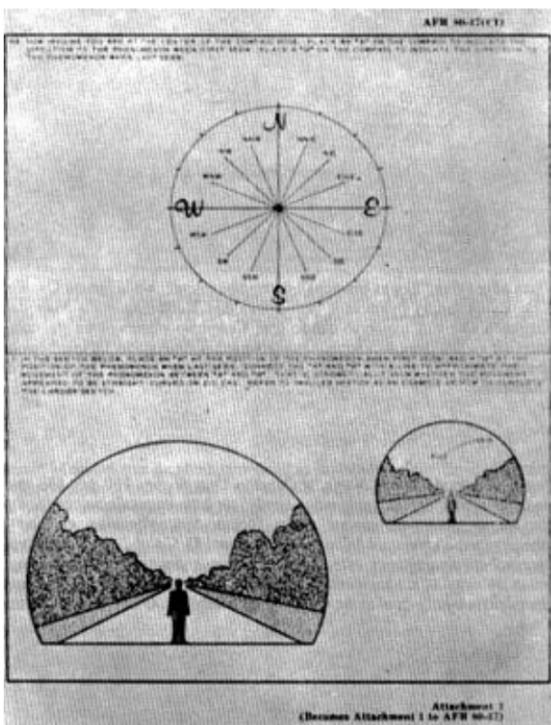


Ilustração do (antigo) Regulamento 80-17 da Força Aérea dos Estados Unidos com um indicador de distância para o observador preencher a sua posição e o rumo do OVNI que ele supostamente viu.