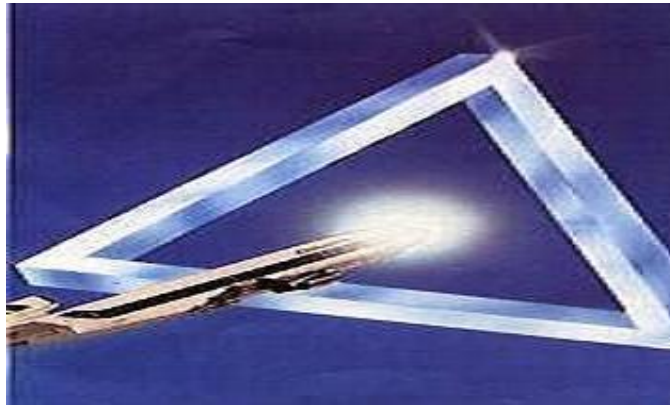


Triángulo de las Bermudas



AVIONES AVENGERS



TRIÁNGULO DE LAS BERMUDAS

Información relacionada con el tema en

"Área 51" y en "Majestic 12".

EL MISTERIOSO TRIÁNGULO DE LAS BERMUDAS

por HORACIO VELMONT

A juzgar por los diarios de navegación de los primeros capitanes españoles, comenzando por Colón, el Triángulo de las Bermudas ha sido siempre una zona de peligro, de misterio, y a menudo incluso de fatalidad.

Antes de tocar Tierra en su primer viaje, Colón experimentó ya un anticipo de lo insólito: primero, la visión de las "aguas resplandecientes" de las Bahamas, y luego, de lo que parecía una bola de fuego que dio la vuelta a la nave capitana para hundirse finalmente bajo el mar.

La brújula de a bordo sufrió inexplicables perturbaciones. El pánico de los marineros llegó al máximo; incluso se temió un motín.

En septiembre de 1494, Colón observó las evoluciones de un "monstruo marino" a la altura de La Española, la isla que hoy se encuentra repartida entre Haití y las República Dominicana.

El navegante, según la costumbre de la época, lo interpretó como signo precursor de tempestad, por lo que hizo asegurar las naves.

El mismo año, un curioso "torbellino de viento" envió a tres de sus barcos al fondo después de *"haberlos hecho dar vueltas como una peonza tres o cuatro veces. sin tormenta ni mala mar"*.

En 1592, durante otra expedición, mientras se encontraba descansando en el puerto de Santo Domingo, sintiendo llegar la tempestad, sugirió al gobernador de La Española, su viejo adversario Bobadilla, que aplazara la partida de sus treinta galeones cargados de oro y plata con destino a la madre patria.

El gobernador desoyó olímpicamente la advertencia de Colón con el resultado de que, unos días después, veintiséis de los treinta barcos desaparecían con sus tesoros y sus tripulaciones en la tormenta. Eran las primeras víctimas registradas por la historia, imputables al misterioso Triángulo de las Bermudas.

TRAMPA PARA AVIONES.

Eran las diez y media de la noche del 29 de enero de 1948, cuando el enorme cuatrimotor inglés de pasajeros *Star Tiger* comunicó por radio que se encontraba en su ruta, a cuatrocientas millas de Bermudas y rumbo a Kingston, con veintiséis pasajeros y su tripulación a bordo.

El tiempo era bueno y no había ninguna novedad. Éstas fueron sus últimas noticias. El *Star Tiger* desapareció sin dejar rastros. No hubo ningún otro mensaje ni se descubrió la más mínima huella de accidente, ni siquiera un rastro de aceite en el mar qué lo hiciera suponer. Simplemente se esfumó en el aire con todos sus pasajeros.

Tras abandonar las nieblas londinenses, el *Star Tiger*, un Tudor IV perteneciente a la compañía British American Airways, había hecho escala primero en Lisboa y después en la Azores.

En la fecha fatídica el avión debía detenerse aún en el aeropuerto de Kindley Field, en las Bermudas, antes de alcanzar su destino: la ciudad de Kingston, en Jamaica.

A las 22,30 Kindley Field captaba un mensaje del capitán Macmillan, el piloto del *Star Tiger*: *"Nuestra posición aproximada: 640 kilómetros al norte de ustedes. Contamos con aterrizar a la hora prevista. Condiciones meteorológicas y mecánicas excelentes"*.

La llegada a las Bermudas estaba prevista para poco después de la medianoche, pero el avión, tras el mensaje del capitán Macmillan, no volvería a dar señales de vida.

Treinta aviones, diez barcos y más de un millar de hombres partieron en búsqueda del *Star Tiger*. Pero el avión había desaparecido para siempre junto con los tripulantes y los pasajeros. Jamás se encontró ningún resto, ninguna huella, nada, absolutamente nada.

El informe sobre la investigación realizada concluyó con un escueto *"parece que una causa exterior puede más que el hombre y que la máquina"*.

El 17 de enero de 1949, a las 7,45 de la mañana, el capitán J. C. McPhee se elevó en el *Ariel* en la pista de las Bermudas para dirigirse a Kingston, Jamaica, a unas mil millas de distancia.

El *Ariel*, avión gemelo del infortunado *Star Tiger*, llevaba combustible para diez horas extra de vuelo, para el caso de presentarse alguna emergencia.

A los cuarenta minutos de haber dejado las Bermudas, el capitán McPhee envió un mensaje radial informando que había alcanzado la altura de crucero, que el viento y el tiempo eran espléndidos y que

esperaba llegar a Jamaica a la hora prevista. Fue lo último que se supo del avión y sus tripulantes.

La Marina norteamericana estaba precisamente de maniobras al sur de las Bermudas: un acorazado, portaaviones, cruceros y destructores, todos los cuales interrumpieron sus ejercicios para explorar el sector situado entre estas islas y Jamaica, donde se suponía debían encontrarse restos del *Ariel*.

Tras señalar un avión de línea un extraño resplandor verde sobre el océano, a trescientas millas de las Bermudas, dos destructores corrieron hacia ese punto: no había más que un mar en la más perfecta calma.

Tanto el *Star Tiger* como el *Ariel* fueron víctimas de una tragedia similar a la ocurrida el 5 de diciembre de 1945, con los *Avengers* y el *Martin Mariner*.

El Triángulo de las Bermudas empezó a ser conocido con ese nombre como resultado de la desaparición de seis aviones de la Marina norteamericana y sus tripulaciones ocurrida precisamente en esa fecha.

Los primeros cinco aviones que desaparecieron, aparentemente en forma simultánea, estaban cumpliendo una misión rutinaria de entrenamiento con un plan elaborado para seguir el curso de vuelo triangular.

Dicho vuelo debía comenzar en la estación aeronaval de Fort Lauderdale, Florida, para luego seguir trescientos kilómetros hacia el Este, setenta y cinco kilómetros hacia el Norte y enseguida regresar a la base, siguiendo un rumbo sudoeste.

Según lo señala Charles Berlitz, en su famoso libro sobre este triángulo fatídico, las Bermudas dieron su nombre a una región conocida indistintamente como "Triángulo del Diablo", "Triángulo de la Muerte", "Mar de la Mala Suerte", "Cementerio del Atlántico", etc.

El motivo principal es que esta zona se hizo notar en la época en que el vértice del vuelo triangular desde Fort Lauderdale estaba en línea directa con las Bermudas.

Ocurre también que las Bermudas parecieran ser el límite Norte, tanto de las primeras como de las últimas desapariciones de barcos y aviones, en circunstancias muy peculiares.

"Pero -dice Berlitz- ningún incidente anterior o posterior ha resultado más notable que esta desaparición total de un vuelo de entrenamiento completo, junto con el gigantesco avión de rescate, un Martin Mariner, con una tripulación de trece hombres, que se desvaneció inexplicablemente durante las operaciones de rescate".

El 5 de diciembre de 1945, cumpliendo ejercicios de entrenamiento de rutina, cinco aviones de la Base Aérea Naval de Fort Lauderdale, Florida, despegaron para realizar breves vuelos triangulares sobre el mar.

Estaban comandados por cinco oficiales pilotos y llevaban nueve tripulantes. Los aviones eran bombarderos-torpederos Grumman TBM-3 *Avenger*, y cada uno llevaba suficiente combustible como para volar más de mil ochocientos kilómetros.

Según el plan preparado de antemano, los *Avengers* del "Vuelo 19", que era el nombre del grupo, debían dirigirse hacia el Este, hasta una determinada distancia, girar allí bruscamente para cubrir la segunda línea de la carrera, y efectuar luego otro ángulo agudo para regresar a la base.

La temperatura era de 18° C, había un sol brillante, sólo algunas nubes dispersas y un moderado viento en dirección Nordeste.

Se trataba de un vuelo realizado anteriormente en muchas ocasiones y no existía, por lo tanto, ninguna razón que permitiera suponer que éste sería diferente.

La duración de aquella misión específica fue estimada en dos horas. Los pilotos, que ese mismo día también habían volado, informaron que el tiempo era ideal para llevar a cabo la misión.

Todos los aparatos estaban equipados con los mejores instrumentos de radio y de navegación, y todos los miembros de la tripulación eran experimentados y competentes.

A las dos horas y dos minutos de esa tarde fatal, según la documentación oficial, el primero de los *Avengers* se elevó en el aire. Seis minutos después, los cinco aparatos se encontraban en el espacio, volando en formación, y continuaban tomando altura mientras se dirigían confiadamente hacia el Este, sobre el horizonte del Atlántico, a poco más de doscientas millas por hora.

A las 3,45 de la tarde hubo una señal de alarma, la primera. Era la hora en que debían estar pidiendo instrucciones para el aterrizaje.

Sin embargo, la estación radiotelegráfica recibió un mensaje urgente del avión que comandaba el vuelo: "*No podemos ver Tierra. No sabemos donde estamos. No sabemos cuál es nuestra posición*".

Debido a la estática, resultaba difícil escuchar los mensajes del Vuelo 19. Aparentemente, los aviones no podían oír a la Torre pero en cambio la Torre escuchaba conversaciones entre los aparatos.

Algunas se referían a posibles falta de combustible; decían tener gasolina sólo para 75 millas (120 kilómetros); hacían alusiones a vientos de 75 millas por hora.

Luego, la extraña y desalentadora observación respecto de que las brújulas giroscópicas y magnéticas de todos los aviones habían dejado de funcionar.

Durante todo este tiempo el poderoso transmisor de Fort Lauderdale fue incapaz de hacer contacto alguno con los cinco *Avengers*, aunque la comunicación entre ellos era bastante audible.

A las 4,25 de la tarde llegó el último mensaje de aquel infausto vuelo: "*no sabemos dónde estamos. parece que nos encontramos a unas 225 millas al Nordeste de la base. Debemos haber pasado sobre Florida y estar en el Golfo de México.*".

De inmediato, el jefe de vuelo decidió dar una vuelta de 180°, con la esperanza de volar de regreso hacia Florida; pero, al hacer un giro, la transmisión comenzó a hacerse más débil, señalando que habían hecho una mala maniobra y que estaban volando hacia el Este, lejos de la costa de Florida y sobre mar abierto.

Algunos informes señalan que las últimas palabras del Vuelo 19 fueron: "*Parece que estamos.*"; sin embargo, otros de los que escuchaban parecen recordar algo más, algo como "*entrando en agua blanca. Estamos completamente perdidos.*".

Inmediatamente se adoptaron medidas de emergencia. Un hidroavión *Martin*, con trece tripulantes y un equipo completo de salvamento, partió velozmente de la base. ¡para desaparecer cinco minutos después, también sin dejar rastros!

Los aviones guardacostas recorrieron la zona oceánica durante toda la noche, y al amanecer entró en escena el enorme portaaviones *Solomons*, y colaboró en la búsqueda con sus aparatos.

Al anochecer ya habían entrado también en acción 21 barcos, más de 300 aviones y 12 patrullas, pero no encontraron ningún indicio que pudiera darles siquiera la más mínima idea de lo que pudiera haber sucedido con los aparatos.

No volvió a recibirse ningún mensaje del Vuelo 19, en misión de entrenamiento, ni del *Martin Mariner* enviado a rescatarlo, y hasta el día de hoy no se ha encontrado ninguna explicación al extraño fenómeno.

Sin embargo, poco después de las siete de la tarde, la base aeronaval de Opalocka, en Miami, recibió un débil mensaje: "FT. FT.", siglas que eran parte de la señal de los aviones del Vuelo 19.

Pero, si el mensaje provino realmente de la patrulla desaparecida, el momento en que se recibió indicaría que fue enviado dos horas *más tarde* del tiempo en que presumiblemente los aviones habían agotado su combustible.

El Departamento de Investigaciones Navales que se ocupó del caso sabía que los *Avengers* debían haber dado la alarma en cualquier circunstancia, y que por lo menos algunos de los tripulantes podían haberse salvado utilizando sus paracaídas.

De ahí que resultara sumamente extraño que no se hubieran recibido mensajes de socorro, ni del Vuelo 19 ni de la misión de rescate, y que no se descubrieran rastros de ningún hombre, ni de un jirón de ropas o de algún paracaídas siquiera.

La suerte de los cinco *Avengers* con sus tripulantes y la del hidroavión que desapareció buscándolos se convirtió en uno de los misterios insondables de este mundo.

El Departamento Naval concluyó su investigación argumentando que no tenían la más mínima idea de qué pudo haber sucedido.

Se pensó, por supuesto, en los fenómenos magnéticos provocados por los OVNIS o en la posibilidad de un "vendaval blanco", vientos arrolladores en los que la lluvia se mezcla íntimamente con las brumas, fenómeno de violencia suficiente para desintegrar un avión.

Pero la pregunta obligada era: ¿Por qué también el *Mariner* había desaparecido?

La tragedia del Vuelo 19 atrajo la atención de todo el mundo sobre esta región. Sin embargo, el nombre bajo el que conocería su siniestra gloria no se le otorgaría hasta veinte años después, en un artículo publicado en la revista norteamericana *Aregos* y escrito por el periodista Vicent Gaddis.

Por primera vez relacionaba la tragedia de los *Avengers* con otras desapariciones inexplicables sobrevenidas en la misma zona: había nacido el Triángulo de las Bermudas.

Vignati, en su libro "El Triángulo Mortal de las Bermudas", al mencionar a los miembros del Vuelo 19 omite al artillero de una de las tripulaciones, el cabo Kosner; éste, al tener una extraña premonición, pidió ser relevado y no participó del evento.

El comandante del Vuelo 19 era el teniente Charles C. Taylor, natural de Corpus Christi, Texas, seis años como veterano de la Marina.

Tripulación I: comandante: Charles C. Taylor; operador de radio: Walter Parpat; artillero: George Devlin.

Tripulación II: piloto: Alférez Joseph Bossi; operador de radio: primer marino Herman Thelander; artillero: primer marino Bert Valuk.

Tripulación III: piloto: teniente de Marines Forest Gerber; operador de radio: soldado primero Willams Lightfood; artillero: *ninguno* (Kosner no fue sustituido).

Tripulación IV: piloto: capitán de Marines George W. Stivers; operador de radio: sargento Robert Gallivan; artillero: soldado primero Robert Grebel.

Tripulación V: piloto: capitán de Marines Edward Powers; operador de radio: sargento de personal Howell Thompson; artillero: sargento de personal George Paonessa.

El *Mariner* enviado de rescate era un avión realmente impresionante. Su fortaleza era tal que podía descender en mar picado. La tripulación que llevaba estaba perfectamente adiestrada para búsqueda y rescate en alta mar.

Para aquella época su material técnico era modernísimo. Consistía en botes salvavidas autoinflables y un tipo de transmisiones especiales, que al solo contacto con el agua emitían una llamada de auxilio durante nueve horas.

El combustible le daba una autonomía de vuelo de nada menos que veinticuatro horas.

Mientras tanto, en la Torre de Control se trataba de advertir a los *Avengers* que ya había partido el rescate. Fue inútil, sin embargo, porque no se pudo establecer contacto alguno.

Treinta minutos más tarde, el operador de radio del *Mariner*, J. Jorden, avisó a la Base que se estaban acercando a la posición última de los *Avengers*.

No divisaron absolutamente nada. Siguieron unos cuantos mensajes del *Mariner* a Base, como posición, velocidad, viento, etc.

Todo parecía normal, salvo que, pasados los veinte minutos del último mensaje recibido, la Base quiso establecer nuevo contacto con el *Mariner*. Fue inútil, jamás respondió. ¿Había seguido la misma ruta que el Vuelo 19?

Cuando uno de los miembros de la Junta Naval de Investigaciones hizo el comentario: "*Se desvanecieron completamente, como si hubiesen volado a Marte.*", introdujo algunos inquietantes elementos relativos a viajes espaciales y posibles OVNIS, los que desde entonces pasaron a formar parte, en buena medida, de la leyenda del Triángulo de las Bermudas.

Y cuando otro de los oficiales de la Junta expresó, captando el pensamiento de todos los miembros: *"Esta pérdida ocurrida en tiempo de paz parece ser un misterio completo; el más extraño jamás investigado en los anales de la aviación naval."*, dejó sentado, sin lugar a dudas, que esa zona de las Bermudas, que siempre se había considerado un lugar común, *no lo era en absoluto*.

Algunos desastres suelen presentar elementos de una coincidencia increíble, sobre todo cuando ocurren en el mar. La desaparición del Vuelo 19 no constituyó una excepción.

El comandante R. H. Wirshing en esa época era teniente y estaba al servicio como oficial de adiestramiento en la Base de Fort Lauderdale.

Wirshing recuerda que aquel mismo día hubo también un vuelo de entrenamiento matinal que resultó algo extraño, ya que experimentó dificultades con el compás, y en lugar de volver a su base aterrizó ochenta kilómetros al Norte.

Por lo menos dos miembros del Vuelo 19 -dice Charles Berlitz en su libro sobre el Triángulo- parecen haber tenido un presentimiento acerca de la catástrofe.

Uno de ellos fue el propio instructor de vuelo, que se presentó con retraso a recibir las instrucciones para la misión. Llegó a la 1,15 de la tarde y solicitó que le relevaran de aquella tarea específica, aunque no acompañó su petición de ningún tipo de explicación. Simplemente dijo que no deseaba tomar parte en la misión. Su solicitud le fue denegada.

El segundo caso, al que el teniente Wirshing atendió personalmente y que resultó muy comentado, fue el incidente del cabo del Cuerpo de Marines, Allan Kosnar, el cual, pese a estar designado para integrar el Vuelo 19, no participó.

Kosnar hizo la siguiente declaración a la Prensa: *"No puedo explicar por qué, pero, por alguna extraña razón, decidí no salir en el vuelo de aquel día"*.

Sin embargo, el informe de pista daba a entender que los aviones habían salido con sus tripulaciones completas, como si algún otro marino hubiese subido a bordo a última hora.

Esto obligó a realizar verificaciones de las listas de personal de la Base para comprobar si faltaba alguien.

Cuando se averiguó que todo el personal estaba presente, el misterio adicional del "informe de tripulación completa" se convirtió en otro de los elementos indescifrables de la múltiple desaparición.

Veintinueve años después de este incidente, se hizo público otro aspecto insólito. Arti Ford, periodista, escritor y conferencista, que había

seguido el caso desde 1945, hizo una sorprendente declaración durante un programa nacional de televisión en 1974.

Ford sostuvo que el teniente Taylor había dicho por radio lo siguiente: "*No vengan por mí. parece que son del espacio exterior.*", y que esta información le había sido proporcionada en la época del suceso por un radioaficionado, al que no le prestó atención en ese momento.

Con posterioridad, Ford encontró una prueba de lo transmitido, en una transcripción de los mensajes enviados por el avión a la Torre y que fue incluida en un informe elaborado más tarde debido a la presión de los padres de los tripulantes desaparecidos.

El documento, de carácter oficial y secreto -el cual, según Ford, sólo pudo examinar en parte-, contenía al menos una frase: "*No vengan por mí.*", coincidente con la que le había entregado el radioaficionado civil.

En la zona del Triángulo de las Bermudas, antes y después de este incidente, han desaparecido muchos barcos y embarcaciones de placer, pero los desastres ocurridos simultáneamente a los cinco *Avengers* y al *Martin Mariner* constituyeron la primera vez en que se vieron afectados aviones, y en que hubo tantas y tan eficientes unidades de aire, mar y Tierra realizando una búsqueda tan exhaustiva y desesperada.

La pérdida del Vuelo 19 inició una era de desapariciones de aviones comerciales, privados o militares, que se agrega al desvanecimiento misterioso, desde hace muchísimo tiempo, de barcos grandes y pequeños.

No obstante que en la actualidad se cuenta con sofisticados equipos de recate aeromarítimo, con comunicaciones radiales con la Base más complejas y precisas, las desapariciones se siguen sucediendo con inquietante regularidad, sin que hasta la fecha haya podido saberse qué es lo que en realidad ocurre en ese extraño lugar.

En 1947, precisamente el 3 de julio, un C-54 del Ejército de los Estados Unidos desapareció en algún lugar entre las Bermudas y Palm Beach.

Llevaba una tripulación de seis hombres y la misión era de rutina. Volaba desde las Bermudas a la Base Aérea Morrison del Ejército.

Su última posición conocida fue a unos 160 kilómetros de las Bermudas.

De la búsqueda participaron el Ejército, la Marina y la Guardia Costera. El resultado fue negativo, no encontrándose ningún tipo de restos ni manchas de aceite. Otro misterio debido al Triángulo de las Bermudas sin resolver.

El 27 de diciembre de 1948 un Chárter DC-3 despegó de San Juan de Puerto Rico con destino a Miami, situada a unos 2000 kilómetros.

Llevaba a bordo 29 puertorriqueños, casi todos menores de 30 años, que regresaban de pasar las Navidades con sus familiares.

Aproximadamente a las cuatro de la mañana, el capitán Linqvist, piloto del DC-3, entró en contacto con la Torre de Control de Miami: "*Estamos a ochenta kilómetros al sur del aeropuerto; se ven las luces de Miami, espero sus instrucciones para el aterrizaje*".

La Torre transmitió las instrucciones esperadas, pero no se sabe si fueron recibidas, porque Linqvist hizo silencio. ¡para siempre!

El avión había desaparecido cerca de la pista. La última posición estimada del avión se situaba en los alrededores de Cayo Largo, por encima de fondos de cinco a seis metros, solamente tapizados de arena blanca.

Sobre estos fondos, el aparato caído, o incluso sus restos, habrían sido visibles si el DC-3 hubiera estallado al tocar el mar.

Sin embargo, nada se encontró a pesar de la minuciosa búsqueda, nada, ni siquiera un chaleco salvavidas, en fragmento de chapa, una mancha de aceite, cualquier pequeñísimo resto.

Los grandes aviones que han desaparecido desde el caso del *Star Ariel* han seguido en general un patrón semejante: primero, un comportamiento de vuelo normal, y después. ¡nada!

Ni restos de naufragio, ni manchas de aceite o restos flotantes, o sobrevivientes; ni siquiera una concentración sospechosa de tiburones (estos escualos siempre acuden al escenario de un desastre).

La desaparición de naves aéreas continuaron durante la década del cincuenta. En marzo de 1950 se perdió un Globemaster norteamericano en el borde Norte del Triángulo, en ruta hacia Irlanda; el 2 de febrero de 1952 desapareció el transporte York (británico) al Norte del Triángulo, en ruta hacia Jamaica, con 33 pasajeros a bordo.

El 30 de octubre de 1954 se desvaneció al Norte del Triángulo un *Super Constellation* (Marina), con cuarenta y dos personas a bordo.

El 9 de noviembre de 1956 se perdió un avión anfibio patrullero tipo *Martin P5M*, de la Marina, con sus diez tripulantes, cerca de las Bermudas.

El 8 de enero de 1962, un avión-tanque tipo KB-50, de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, que salía de la base Langley, Virginia, rumbo a las Azores, corrió la misma suerte del *Super Constellation* perdido en 1954.

Como sucedió anteriormente, hubo un débil mensaje radial que indicaba que se había producido una dificultad no especificada, y luego silencio absoluto.

Demás está decir que aquí tampoco se encontraron restos ni indicios de lo que podía haber ocurrido.

Quince aviones comerciales de línea desaparecieron en la zona del llamado Triángulo de las Bermudas entre 1954 y 1965, de la misma manera que gran cantidad de aviones militares y civiles, y el fenómeno parece continuar indefinidamente.

El 5 de junio de 1965, un *Flying Boxcar* C-119, que realizaba una misión de rutina y llevaba una tripulación de diez hombres, se desvaneció mientras volaba desde la base de la Fuerza Aérea de Homestead hasta la isla Gran Turco, cerca de las Bahamas.

El piloto era el sargento Louis Giontoli, veterano de la Segunda Guerra Mundial y Corea. Había regresado a la aviación porque le encantaba volar. Su copiloto era Larry Gares, de 29 años, graduado en la Universidad de Wisconsin.

El resto de la tripulación estaba formado por Norman Mimier, 34; Tom Nugent, 30; John Lazemby-Raoul Benedict, 35; Dick Basset, 32; Milton Adams, 36; Franck Ellison, 41; Duane Brooks, 32.

El último mensaje que se recibió del C-119 señalaba su posición a unos 160 kilómetros de su destino con una ETA de una hora, aproximadamente.

Tras un rastreo que se extendió durante cinco días, la Guardia Costera informó que los resultados eran negativos, agregando que no podían conjeturar siquiera qué era lo que había sucedido.

De la misma manera que en el caso de los *Avengers* en el Vuelo 19, y en el de otros aviones esfumados en el aire, se recibieron débiles a la par que ininteligibles mensajes, como si algo estuviese bloqueando la transmisión radial o el aparato estuviera retrocediendo más y más allá, en el espacio y en el tiempo.

Para hacer más incomprensible el misterio, otro avión que volaba en la misma ruta, pero en dirección opuesta a la del C-119, informó que el tiempo y la visibilidad eran excelentes.

Charles Berlitz incluye entre las desapariciones misteriosas a la de Carolyn Cascio, una mujer piloto autorizada que iba volando en un avión ligero, cuando se vio rodeada de una serie de circunstancias insólitas.

Carolyn no iba sola, llevaba un pasajero que había recogido en Nassau y lo transportaba hasta la isla Gran Turco, en las Bahamas.

La fecha era el 7 de junio de 1964. Cuando llegó al punto en el que calculaba que debía estar Gran Turco, se comunicó por radio y dijo que no podía encontrar la ruta y que estaba dando vueltas sobre dos islas no identificadas.

Lo último que dijo fue: *"Allí abajo no hay nada. ¿Hay alguna manera de salir de aquí?"*.

Lo más extraño -acota Berlitz- es que algunos observadores de Gran Turco notaron que, a la misma hora, un avión dio vueltas a la isla durante unos treinta minutos, antes de desaparecer: *"¿Cómo fue posible -se pregunta- que aquellos observadores pudiesen ver el avión mientras que la piloto no podía ver los edificios de Gran Turco?"*.

El 11 de enero de 1967, un *Chase YC-122* con cuatro pasajeros y en ruta desde Palm Beach, Florida, hacia la Gran Bahamas, se perdió en algún punto al Noroeste de las Bimini.

Otra desaparición se produjo en la ruta comparativamente corta desde Fort Lauderdale a Freeport.

El 1 de junio de 1973, Reno Rigoni y su copiloto, Bob Corner, se perdieron en su *Cessna 180*.

No pudo hallarse resto alguno dentro de la zona de su plan de vuelo, a pesar de que en la búsqueda se incluyeron las Everglades, y su radio no transmitió ninguna señal de emergencia.

Las desapariciones misteriosas se siguen sucediendo ininterrumpidamente. En 1974 se produjo otra extraña desaparición a 1440 kilómetros al Sudoeste de las Azores.

Éste fue el lugar en que se avistó por última vez, el 17 de febrero de 1974, al aspirante a argonauta (quería atravesar en globo el Atlántico) Thomas Gatch.

En su búsqueda los aviones de la Marina norteamericana rastrearon una zona de casi 600.000 kilómetros cuadrados, con resultado negativo.

Naturalmente que la vastedad del océano y la irregularidad de los vientos serían suficientes para explicar que las aguas se hubiesen tragado el globo, pero la zona en que ocurrió la desaparición no deja de ser llamativa.

Se han señalado las siguientes características respecto de las desapariciones en la zona misteriosa del Triángulo, que han provocado inquietud y desconcierto en todos los que han investigado el fenómeno:

1) El número de desapariciones no guarda ninguna proporción con las pérdidas registradas en cualquier otro lugar.

La enorme cantidad de desapariciones en la parte inferior del Triángulo, especialmente en las Bahamas, en la costa oriental de Florida y en los Cayos de Florida, ha sido bien descrita por Ivan Sanderson, que investigó ésta y otras numerosas zonas donde se han producido desvanecimientos de aviones durante un período de muchos años.

2) Todos los aviones esfumados eran pilotados por profesionales de gran experiencia, y dirigidos por navegantes bien entrenados. Todos llevaban radio y equipo de supervivencia, y todos desaparecieron en medio de buen tiempo.

Esta observación atinada fue hecha por Dale Titler en su libro *Wings of Misstery* (Alas de misterio).

3) Existen razones para pensar que en estos misteriosos accidentes podría estar envuelto un factor más importante que la suerte.

Con estas palabras Robert Burgess, otro investigador y escritor especializado en fenómenos marítimos, concluye así su libro *Sinkings, Salvages and Shipwrecks* (Hundimientos, salvamentos y naufragios), y agrega que, cualquiera que sea el nombre que se le dé, "aberración atmosférica o algún otro, lo cierto es que ataca sin advertencia previa y con una frecuencia suficiente como para resultar sumamente alarmante".

4) No existen testigos de las misteriosas desapariciones, porque nunca ha habido sobrevivientes.

Los libros y artículos vinculados con el Triángulo se han circunscripto, por lo general, a brindar cuenta detallada de las desapariciones de aviones, barcos y personas, y a "cerrar el caso" atribuyéndolas a causas desconocidas o fácilmente explicables.

En razón de qué jamás se encontraron sobrevivientes, difícilmente se puedan considerar las circunstancias de las desapariciones en detalle y compararlas entre sí.

5) El Triángulo de las Bermudas no es el único lugar donde se producen desapariciones misteriosas.

Los investigadores del Triángulo Mortal han advertido desde hace tiempo la existencia de otra zona misteriosa que está situada al sudeste de Japón, entre este país y las islas Bonín, y más específicamente entre Iwo Jima y la isla Marcus.

La historia y la reputación de este lugar lo señalan como una región de grave riesgo para barcos y aviones, incluso se la ha considerado -por lo menos oficialmente- como más siniestra que el Triángulo de las Bermudas.

Después de la investigación realizada por un buque del gobierno, en 1955, las autoridades japonesas resolvieron declararla zona peligrosa.

Esta investigación incluía a un grupo de científicos que iban recogiendo datos mientras su barco, el *Kaiyo Maru* nº 5, cruzaba el Mar del Diablo, el cual tuvo un final inesperado: de pronto, el barco investigador desapareció junto con su tripulación y los científicos.

Las desapariciones en este lugar, similarmente a las que se producen en el Triángulo de las Bermudas, no tienen causa explícita, no hay indicios de naufragio, de restos flotantes, de manchas de aceite, simplemente no hay nada, ni el más ínfimo vestigio.

Pudo comprobarse que las dos zonas de peligro estaban situadas una de la otra precisamente en las antípodas, entre 20° y 35° de latitud Norte, y que el meridiano 130 que corta en dos el Mar del Diablo es el mismo que, al otro lado del Polo Norte, se convierte en el 50° de longitud Oeste y casi toca la parte oriental del Triángulo.

Se verificó también que los extremos occidentales de las dos regiones eran los únicos en el mundo donde las brújulas de navegación indican el Norte verdadero sin que sea necesario tener en cuenta el fenómeno de declinación magnética (que en ciertas regiones pueden rebasar los 20°): sobre los dos meridianos el polo geográfico y el polo magnético se confunden.

Los navegantes deben tener en cuenta esta rareza, so pena de ser desviados muy lejos de su ruta.

Sanderson determinó la existencia de otras regiones del hemisferio Norte donde se advertían las mismas anomalías que las del Triángulo de las Bermudas y el Mar del Diablo.

Curiosa coincidencia: todas estas regiones (Mediterráneo, Afganistán y una zona situada al Nordeste de Hawaii, en el océano Pacífico) estaban situadas a la misma distancia del Ecuador, exactamente a 72° unas de otras, y todas tenían la forma de un rombo.

Otras investigaciones demostraron que había cinco regiones semejantes en el hemisferio austral, equidistantes unas de otras, con las mismas características.

Y todos estos "cementeros mortales" -en número de doce si se les añaden los dos Polos- registran la misma abundancia de extraños resplandores, de espíritus inquietos, de OVNIS juguetones, y el mismo elevado índice de desapariciones.

6) El Triángulo de las Bermudas y otras zonas similares producen saltos en el tiempo de las naves que lo cruzan.

Sanderson pone de relieve una cuestión muy sorprendente de la extraña situación que se advierte en estas zonas, cuando describe cómo algunos vuelos cuidadosamente programados suelen llegar con un asombroso adelanto.

Así, hay aviones que han arribado con tanta anticipación con respecto a su itinerario que la única explicación es que hayan encontrado un viento de cola de una velocidad de ochocientos kilómetros por hora, por ejemplo.

A fines de la década del sesenta se produjo un incidente en el aeropuerto de Miami que significó un salto en el tiempo y que ha quedado en un misterio impenetrable.

Un *Boeing 727* de la *National Airlines*, al hacer la aproximación para aterrizar desde el Nordeste y cuando se encontraba dentro de la pantalla de radar del Centro de Control, desapareció abruptamente por un lapso de diez minutos.

Luego reapareció y aterrizó sin dificultades, exhibiendo el piloto y los pasajeros bastante sorpresa al advertir la preocupación del personal de Tierra, ya que para ellos nada extraño había ocurrido a bordo.

7) En la mayoría de los casos no hubo mensaje alguno; en otros, fueron extrañamente engañosos.

Es posible clasificar los "últimos mensajes" de los barcos y aviones, que más tarde desaparecerían sin dejar rastro, en comunicaciones rutinarias, sin ningún indicio de desastre próximo, y las que expresaban sorpresa, desconcierto o temor, sin especificar la fuente de peligro con que se enfrentaban y que, a todas luces, los capitanes no reconocieron o no percibieron por completo.

En el primer grupo corresponde incluir al DC-3, un vuelo chárter que se aproximaba a Miami para tomar Tierra, y cuyo piloto informó: "*Nos acercamos al campo. Ahora podemos ver las luces de Miami. Todo va bien. Esperamos instrucciones de aterrizaje.*".

Después de esto, el silencio total, el avión se esfumó en el aire sin dejar el más mínimo rastro.

Los aviones británicos Tudor IV *Star Tiger* y su gemelo, el *Star Ariel*, se encuentran entre los que enviaron también comunicaciones normales que nada hacían presagiar su desaparición.

El mensaje oficial del *Star Tiger* decía: "*Tiempo y rendimiento excelente. Esperamos llegar a la hora prevista.*".

Por su parte, el del *Star Ariel* señalaba: "*Hemos alcanzado la altitud de crucero. Buen tiempo. Esperamos llegar a Kingston según el horario previsto. Cambio de frecuencia para recibir Kingston.*".

Según lo señala Charles Berlitz en su libro sobre el Triángulo, en el caso del *Star Tiger* se recibieron posteriormente dos mensajes radiados bastante misteriosos.

El primero, recibido por varios radioaficionados, deletreaba la palabra "Tiger" en Morse; en el segundo, una voz repetía las letras de código del avión: GAHNP.

Infinidad de barcos grandes y pequeños han enviado mensajes rutinarios y desaparecido inmediatamente después.

Algunos de los mensajes de aviones o barcos se han interrumpido o han sido bloqueados sin que se pueda conocer la causa; en otros, como en el caso del *Star Tiger*, se reciben mucho después del momento en que lógicamente pudieron ser enviados.

En el caso del buque de carga transoceánico *Anita*, desaparecido en la parte Norte del Triángulo de las Bermudas, frente a Norfolk, el 21 de marzo de 1973, los mensajes se seguían recibiendo al otro día de su desaparición.

El carguero japonés *Raifuku Maru* emitió primero una llamada de auxilio, mientras se encontraba entre Florida y Cuba, y luego otro sumamente desconcertante: *"Peligro ahora como daga. Vengan rápidamente. No podemos escapar"*.

¿Cómo compatibilizar este mensaje con el emitido por el Vuelo 19: *"No vengan por mí"*?

En una ocasión un piloto naval, indio americano criado en una tribu, desapareció mientras mantenía comunicación por radio con su base.

Obviamente se encontraba en problemas, pero a pesar de ello no pidió socorro, sino que se puso a cantar en otra lengua, con la lógica sorpresa de los que estaban escuchando.

Llamaron a un amigo suyo, también indio, con la esperanza de que pudiera darles alguna idea de lo que estaba sucediendo, y cuando éste escuchó aquellos sonidos los reconoció como la "canción de la muerte", que se canta cuando uno va a morir.

Avión y piloto, como tantas otras veces, se esfumaron sin dejar rastros ni explicación para el extraño canto.

8) Es un común denominador de los mensajes la indicación del fallo de los instrumentos y la pérdida del rumbo.

La primera comunicación del teniente Charles Taylor, jefe del Vuelo 19, con la base aeronaval de Fort Lauderdale, de regreso de su misión, fue de la falla de los instrumentos y de la pérdida de dirección.

Los pilotos de los demás aviones también comunicaron lo mismo, agregando que sus brújulas "se habían vuelto locas".

No se trata de una novedad de ahora, ya que en tiempos de Colón se había advertido el giro de las brújulas. En la época de Charles Lindbergh también los pilotos habían observado el mismo fenómeno.

Tan asiduamente se ha comprobado ese fallo de los instrumentos electromagnéticos, en distintas partes del Triángulo de las Bermudas, que en las cartas marinas y aéreas se la indica como área de desviación magnética, así como frecuente punto muerto en las comunicaciones radiales.

Uno de los extraños casos ocurrido en el Triángulo fue el incidente del B-2. pilotado por el teniente Robert Ulmer, que volaba a 2700 metros, al Este de las Bahamas.

De pronto, sin que nada lo presagara, el avión perdió el control siendo zarandeado como si se fuese a partir en dos y bajó, en segundos, 1200 metros.

La tripulación, viendo que el avión respondía a los mandos, optó por saltar en paracaídas al mar que estaba debajo, sobreviviendo todos menos dos.

Pero lo insólito del caso es que el aparato abandonado se enderezó y voló por sí solo, sin piloto, cruzando todo el golfo de México hasta impactar contra una montaña, después de un vuelo sin precedentes de 2700 kilómetros.

Muchos accidentes se han producido en la zona del Triángulo en razón de que sus instrumentos han dejado de funcionar, incluyendo a submarinos.

En febrero de 1955, el U.S.S *Tigrone* SSR-419, un submarino rompehielos reforzado, chocó con el único pico subacuático existente en las proximidades de su zona de maniobras, del que habría pasado a 4 millas de distancia en caso de haber funcionado correctamente sus instrumentos.

"Todo lo que sé -dijo Ted Hunt, que pertenecía a su dotación- es que algo alteró el funcionamiento de nuestros instrumentos, y que estuvimos a punto de perder el submarino".

9) En todos los casos en que se recibieron mensajes, estos mostraron desorientación y extrañeza.

El teniente Taylor y los demás pilotos del Vuelo 19 expresaron un sentimiento de completa confusión. La conversación posterior entre ellos incluía comentarios sobre la pérdida del rumbo, la posibilidad de haber

sobrevolado Florida y estar por encima del Golfo, y de que estaban retrocediendo hacia el Este, sobre el océano.

Es común en la zona del Triángulo de las Bermudas esta pérdida de orientación en un terreno familiar: los pilotos ven islas que no figuran en los mapas, se encuentran bajo un cielo que no tiene el aspecto de tal, no reconocen un área que debía serles conocida, y así por el estilo.

Otro elemento desconcertante en los últimos mensajes recibidos del Vuelo 19, poco antes de la interrupción definitiva de las comunicaciones fue esta frase: *"Parece como si estuviéramos penetrando en agua blanca"*.

10) Otro de los comunes denominadores lo constituye el propio ser humano.

Los investigadores han tratado de encontrar un elemento unificador respecto de la carga que pudieran llevar los barcos o aviones que pudiera ser de interés para los extraterrestres, naturalmente en caso de ser estos los causantes de las desapariciones.

Sin embargo, no se ha podido encontrar un tipo de cargamento preferente para semejantes secuestros.

"Si damos rienda suelta a nuestra imaginación -dice Charles Berlitz en su libro Sin Rastros-, como ciertos investigadores del Triángulo de las Bermudas, e intentamos considerar las posibilidades de secuestros espaciales, todavía sigue siendo difícil aventurar una opinión respecto al tipo de nave o cargamento que los seres extraterrestres desearían capturar".

Y concluye: *"No parece haber ningún factor unificador, exceptuando tal vez uno bastante inquietante: al considerar el caso de los aviones que se esfuman en el cielo, los buques que desaparecen sin dejar rastro en el mar, y los pasajeros y tripulantes (pero no la carga) que desaparecen de las cubiertas de los barcos, sólo parece haber un ingrediente común y tal vez especial en los tres tipos de desapariciones. Según todos los indicios, ese ingrediente es el propio ser humano"*.

En efecto, un considerable porcentaje de los buques perdidos fueron con posterioridad hallados, pero no sus ocupantes.

Sin embargo, sugestivamente, los animales que llevaban no desaparecieron: por ejemplo, en el *Rosalie* había un canario, en el *Rubicon*, un perro; en el *Carrol A. Deering*, dos gatos: allí estaban todos cuando llegó el rescate.

Si bien entre las personas desaparecidas hubo muchas de gran renombre, como el mariscal del Aire Sir Arthur Coningham en el *Star Tiger*; Hawrvey Conover, regatista mundialmente famoso en el *Revonoc*, el primer circunnavegante solitario del globo, Joshua Slocum, en el

Spray; banqueros, empresarios, sacerdotes, actores de cine, etc., no se ha podido encontrar ningún denominador común que diera alguna pista respecto de si existe algún tipo de selección de lo que irónicamente podríamos denominar "candidatos a desaparición forzosa".

11) Los mensajes o tripulantes intuyen que se encuentran ante un peligro inminente.

Algunos tripulantes, como Allan Kosner, destinado a formar parte de la dotación del Vuelo 19, presintieron la tragedia y desertaron a tiempo.

Es el mismo caso del fotógrafo Oscar Barber, que resolvió no acompañar al *Chase YC-122*, que el 11 de enero de 1967 desapareció en ruta a Bimini, en un vuelo para transportar material al lugar donde se estaba rodando una película.

Otro elemento del Vuelo 19, el teniente Charles Taylor, comandante de la escuadrilla, había experimentado un extraño rechazo a participar en la misión. Sus intentos por ser relevado no tuvieron efecto y así fue como desapareció junto con sus compañeros.

Esta circunstancia se conoció por la correspondencia posterior de su madre con un pariente de otra víctima, en la que hacía mención que el día anterior a la desaparición había hablado con ella y le había expresado sus recelos respecto a la operación en la que debía participar.

12) Hasta ahora nadie sabe en realidad qué es lo que ocurre en el Triángulo de las Bermudas y lugares similares.

La investigación sobre el Vuelo 19 estuvo archivada bastante tiempo, pero diecinueve años después de la desaparición, en 1964, el Departamento de Marina volvió a publicar un boletín para responder a los interrogantes públicos sobre el famoso caso.

En él se declaraba, una vez más, que las pruebas disponibles eran *"insuficientes para determinar con exactitud lo que sucedió. Nunca se volvió a tener noticia de la escuadrilla, ni se encontró rastro alguno de los aviones."*

La viuda del capitán Powers, algunos años después de la desaparición de su esposo, dijo en un reportaje que le hicieron en la revista *Saga* (*"The Greatest Mystery of the Bermuda Triangles"*, por Kenneth Woodward) que tenía la impresión de que algunas de las víctimas del Vuelo 19 no habían muerto ni desaparecido de la Tierra, y que podrían estar aún vivas.

Esta opinión estaba fundada en su propia intuición y, en parte, en la breve duración de la búsqueda y en la noticia de haber sido rechazada la oferta de los indios seminola locales de colaborar en la misma, así como en otros informes respecto al hallazgo de sobrevivientes en la costa de

Florida, que habían sido enviados por otro organismo estatal a un hospital militar de la costa Oeste.

Según lo señala Charles Berlitz, en *Sin Rastros*, durante varios años, Joan Powers ha intentado seguir la pista a esos rumores, pero siempre ha terminado tropezando con un muro de silencio oficial.

Es ilustrativo del estado en que se encuentra el fenómeno del Triángulo de las Bermudas la cita que hace *Newsweek* (edición 16/12/74) de un portavoz de la Administración Nacional del Océano y la Atmósfera: "A pesar de los esfuerzos de las Fuerzas Aérea, la Marina y el Guardacostas de los Estados Unidos, hasta hoy no se ha podido dar ninguna explicación razonable de las desapariciones".

CEMENTERIO DE BARCOS.

Las desapariciones de barcos en la zona del Triángulo de las Bermudas se han producido principalmente dentro de la región del Atlántico occidental llamada Mar de los Sargazos, una extensión de agua que en gran parte permanece inmóvil y que debe su nombre al alga marina *Sargassum*.

Esta zona se caracteriza, precisamente, por la presencia de una especie de alga flotante, el sargazo, que determina los límites de este mar dentro de un océano, ya sea flotando en forma separada o en grandes masas.

Este mar es un misterio de por sí, desde que los primeros marinos españoles y portugueses los descubrieran, hace 500 años.

En los primeros tiempos en que se produjeron pérdidas en esta zona y en su colindante de la Corriente del Golfo, muchas fueron atribuidas al mal tiempo o a los piratas.

Sin embargo, cuando la piratería dejó de ser un buen negocio, los barcos siguieron desapareciendo, incluso con buen tiempo, pero sin depositar restos o cadáveres a lo largo de las playas e islas del Atlántico occidental.

Unas de las primeras referencias alude a una chalupa botada por los sobrevivientes del naufragio del *Sea Ventura*, que se hundió frente a las Bermudas en 1609, en ruta hacia las nuevas colonias americanas.

La chalupa y sus siete tripulantes se esfumaron en el mar y jamás volvieron a ser vistos.

En realidad, no se comenzó a pensar en que algo extraño estaba ocurriendo en ese lugar hasta el siglo XIX, y particularmente en el actual, en que el avance de las comunicaciones y el mejoramiento de los

registros de buques posibilitó la investigación de las desapariciones con más exhaustividad.

Lo que llamaba poderosamente la atención era la ausencia de sobrevivientes o de restos, y cuando las comunicaciones radiales eran cosa común, también la falta de mensajes sobre lo que estaba ocurriendo, o había ocurrido, con los barcos esfumados.

Para ahondar más el misterio, las desapariciones afectaban solamente a los pasajeros o tripulantes y los barcos abandonados presentaban un insólito escenario: todo estaba en perfecto orden, con sus diarios de a bordo, botes salvavidas, cargamentos e inclusive efectos personales en su lugar.

En última instancia todo esto podría haber quedado entre los misterios legendarios del mar, especialmente del Mar de los Sargazos, gran parte del cual queda dentro de los confines del Triángulo de las Bermudas, salvo por el hecho de que allí también se esfumaban los aviones.

Con toda probabilidad el propio Charles Lindbergh debió ser uno de los primeros pilotos que observaron la curiosa anomalía de la brújula y demás instrumentos sobre la zona.

El 13 de febrero de 1928, volando en el *Spirit of St. Louis*, desde La Habana a Tierra firme, anotó en su diario: "*Ambas brújulas fallaron sobre el estrecho de Florida, por la noche. La rosa náutica líquida giraba sin cesar. No podía reconocer ninguna estrella a través de la espesa niebla. Al amanecer, localicé la posición sobre las Islas Bahamas, con una desviación de la ruta de casi trescientas millas. La rosa náutica siguió girando hasta que el Spirit of St. Louis llegó a la costa de Florida*".

Muchas de las desapariciones afectaron a la Marina de los Estados Unidos y a otras Fuerzas.

La serie comenzó con el buque norteamericano *Insurgent*, en agosto de 1800, llevando 300 hombres a bordo.

Charles Berlitz cita como inexplicables, entre otras, las desapariciones de los barcos estadounidenses *Pickering* (20 de agosto de 1800, 90 hombres), *Wasp* (9 de octubre de 1814, 140 tripulantes), *Wild Cat* (28 de octubre de 1824, 14 hombres a bordo).

Cita también el *Atlanta*, buque de guerra británico, desaparecido en enero de 1880, en ruta hacia Inglaterra desde las Bermudas, con una dotación de 290 hombres, en su mayoría cadetes navales en curso de entrenamiento.

El 4 de marzo de 1918, el *Cyclops*, el mayor barco carbonero de la Marina norteamericana se hizo a la mar en Barbados, la más oriental de

las Antillas, con una tripulación de 309 hombres y un cargamento consistente en mineral de manganeso con destino a Norfolk.

Entre las desapariciones sufridas por la Marina de los Estados Unidos, ésta es la más conocida y también la más insólita, si se tiene en cuenta las comunicaciones que se mantenían entre mar y Tierra entre cada barco en la época de la Primera Guerra Mundial.

El último contacto por radio que tuvo con el *Cyclops* un barco que pasaba cerca señalaba buen tiempo y ningún problema a bordo.

A pesar de esta circunstancia favorable, el buque jamás llegó a puerto. Extrañamente, no había emitido ningún mensaje de auxilio. Jamás pudo encontrarse la más mínima señal de naufragio, a pesar de haberse rastreado miles y miles de kilómetros cuadrados del océano Atlántico.

Aún hoy, la desaparición del *Cyclops* estimula la imaginación. Este buque, el primero equipado con radio, desaparecido sin un S.O.S., continúa siendo uno de los misterios más desconcertantes del mar.

Un periódico de la Marina dijo lo siguiente: *"Desde su partida no ha habido señales del navío. Su desaparición constituye uno de los misterios más asombrosos en los anales de la Marina, y todos los esfuerzos por localizarlo han resultado inútiles. Se han sugerido muchas teorías, pero ninguna explica satisfactoriamente lo ocurrido"*.

Entre los casos de barcos comerciales, uno de los primeros misterios registrados en esta zona se refiere al *Rosalie*, un buque de bandera francesa que se dirigía a la Habana, en 1840.

Sin embargo, no fue el barco el que se esfumó en esta ocasión, sino sus tripulantes y pasajeros, quedando solamente un canario.

El misterio se ahondaba porque las velas estaban desplegadas y la carga intacta, lo que descartaba un acto de piratería.

Más sorprendente aún es la aventura de la goleta norteamericana *Elle Austin*, ocurrida en 1881.

A mitad de camino entre las Bahamas y las Bermudas encontró otro gran velero, pero abandonado: no había a bordo el menor signo de violencia, todo estaba en perfecto orden.

Los dos navíos, el *Elle Austin* y el velero abandonado, con algunos tripulantes que subieron a bordo para maniobrarlo, se disponían a emprender juntos la ruta hacia Boston cuando se levantó una violenta tempestad que hizo que las dos embarcaciones perdieran todo contacto.

Después de dos días de búsqueda pudieron hallarla nuevamente, pero al abordarla se encontraron con la sorpresa de que la tripulación encargada del velero abandonado se había esfumado sin dejar rastros.

El capitán del *Elle Austin* era un veterano escéptico y sumamente terco. Hizo embarcar una segunda tripulación, no sin antes vencer la natural resistencia de sus subordinados, armada hasta los dientes y con orden de abandonar el barco a la menor sospecha de algo extraño.

Sorpresivamente, se desencadenó otra vez una tormenta, pero en esta ocasión más fuerte aún, y se volvió a perder contacto con el velero, esta vez para siempre. Nunca más fue encontrado ni tampoco los tripulantes que lo abordaron.

Invariablemente, en las historias acerca de barcos encontrados vacíos en el Mar de los Sargazos o en zonas cercanas del Atlántico incluyen el caso del *Mary Celeste*, tal vez el más famoso de todos.

De tanto en tanto, una vez cada cinco años por lo menos, el Almirantazgo británico emite comunicados que mantienen vivo aquel hecho increíble.

Estos informes, que se publican en los boletines relacionados con los seguros marítimos, dicen escuetamente: "*El Almirantazgo se hace un deber informar que no se han producido novedades en el caso del Mary Celeste*".

Con este nombre era conocido un hermoso bergantín de dos palos inscripto en el Lloyd de Londres como un barco matriculado en Nueva York, afectado desde 1871 a llevar carga desde puertos de los Estados Unidos hasta Gibraltar.

A mediados del mes de Octubre de 1872 zapó desde Boston llevando carga general y lastre.

Lo comandaba un viejo y experimentado hombre de mar, el capitán Briggs, y lo acompañaba una tripulación compuesta por siete marinos muy expertos.

En ese viaje, por primera vez, subieron a bordo también la esposa del capitán y su pequeña hija.

Nadie sospechaba, entonces, que todos ellos iban a protagonizar una tragedia insondable.

El incidente no se produjo en el Mar de los Sargazos, aunque la nave pasó por el Norte de dicha zona, rumbo a un punto situado también al Norte de las Azores y hacia el cual se dirigía cuando fue encontrada por el bergantín inglés *Dei Gratia*, en noviembre de 1872.

Parecía, según relató después el vigía de cofa, que un borracho manejaba el timón.

Se dio aviso al capitán, quien ordenó al timonel que se acercara al barco para hacerle señales, pero éstas no fueron respondidas.

Rápidamente, el *Dei Gratia* se fue acercando al bergantín, y cuando estuvieron a la par se le solicitó, con las banderas de código, que se identificara.

Al no obtener respuesta, lo abordaron y lo tomaron en concepto de botín. Sus velas estaban desplegadas y la carga de barriles de alcohol yacía bien estibada en la bodega.

Había suficientes provisiones de agua y comida, pero su dotación, incluyendo el capitán, su esposa y la pequeña hija, habían desaparecido. A bordo quedaron dinero, pipas, objetos personales, e incluso el cuaderno de bitácora. Sólo faltaba el sextante.

En la cámara del capitán se encontraron, sobre la cama, unos vestidos de la pequeña hija, como si la niña estuviese a punto de ponérselos: la falda y la blusa blanca lucían recién planchadas y almidonadas.

La caja fuerte, que estaba sin llave, contenía una buena cantidad de dinero, un valioso prendedor de platino y brillantes y unos dos kilos de joyas de oro para ser entregada a una compañía de Gibraltar. Nada había sido robado.

Los aseguradores dieron a la tripulación por muerta y pagaron la prima pactada.

Pero éste no es el único caso que se registra en el cual la tripulación de un barco se esfumó misteriosamente.

La lista de barcos de carga, embarcaciones de pesca y de placer que se han desvanecido con sus tripulaciones es verdaderamente sobrecogedora.

Muchos de ellos han desaparecido en medio de buen tiempo y sin dejar restos flotantes, ni manchas de aceite, ni botes o chalecos salvavidas, o cadáveres, ni en el mar ni en las playas vecinas donde las aguas pudieran haberlos arrastrado.

De la misma forma que los aviones desaparecidos, los barcos no enviaron mensajes de S.O.S. ni informaron acerca de nada anormal por medio de sus transmisores.

El 3 de octubre de 1955, al amanecer, el *Joyita*, navío de 70 toneladas zarpó del puerto de Apia, en Samoa Occidental, rumbo a las islas Tokelau, doscientos setenta millas náuticas al Norte.

Fue encontrado 37 días después a 450 millas al Oeste de Samoa, aunque, misteriosamente, había desaparecido su capitán, la tripulación y los pasajeros.

Las provisiones del barco, el diario de a bordo y los instrumentos tampoco estaban, pero en cubierta se encontró un escalpelo médico, un estetoscopio y vendas manchadas de sangre.

El 10 de julio de 1969 se rescató, a 1300 kilómetros al Sur de las islas Azores, al trimarán *Teignmouth Electron* que navegaba solo, sin presencia humana a bordo.

La última anotación en la bitácora databa del día 2 y daba cuenta de una luz fantasmagórica que se había visto en el mar.

Todo estaba intacto y lo único que faltaba eran el compás y el sextante. Había agua potable y la mesa estaba puesta en uno de los camarotes, como esperando que la comida fuese servida.

Hay toda una serie de barcos que fueron hallados desiertos y con menores indicios aún acerca de los que les había podido ocurrir a sus ocupantes.

Charles Berlitz enumera, entre otros, el *Carol Deering*, que se varó en una playa de Carolina del Norte en febrero de 1921, y sin que nunca se supiera que pasó con su tripulación, que desapareció justo en el momento en que se iba a servir la comida.

El *John and Mary* apareció desierto en abril de 1932, a 80 kilómetros al Sur de las Bermudas. El *Gloria Colite* era una goleta que también fue encontrada sin nadie a bordo el 3 de febrero de 1940.

El *Rubicón*, asimismo, buque cubano, fue hallado abandonado, con excepción de un perro hambriento, frente a Cayo Largo, en La Florida, el 22 de octubre de 1944.

La lista, que se extiende hasta nuestros días, es interminable y todos los casos tienen como común denominador el hecho de no haberse encontrado jamás a los ocupantes ni el menor indicio de lo sucedido.

ALGUNAS CONJETURAS SOBRE LOS HECHOS EXPUESTOS.

Desaparece un escuadrón de cinco aviones de la Marina junto con un avión de rescate. Aparece en alta mar un barco abandonado sin que haya huella alguna de su tripulación ni de sus pasajeros. Un barco sumergido emerge desde su tumba en el fondo del mar.

Estas desapariciones -y apariciones- inexplicables no están extraídas de algún relato de ciencia ficción, sino que son hechos

comprobados, en relación con uno de los más grandes enigmas de nuestro tiempo: el Triángulo de las Bermudas, un lugar del Atlántico frente a la costa sudeste de los Estados Unidos, en la que más de un centenar de aviones y de barcos y miles de personas se han - literalmente- desvanecido en el aire o en el mar.

A este misterioso fenómeno se lo ha relacionado, por ejemplo, con el continente hundido de la Atlántida, o con visitas extraterrestres encargadas de transportar "muestras" de nuestra civilización a sus respectivos planetas.

Éstas y otras teorías han sido minuciosamente examinadas por muchos investigadores de los misterios desconcertantes de nuestro mundo, pero ninguna de ellas está exenta de imprecisiones o contradicciones que en definitiva las tornan en poco creíbles.

"Se han ofrecido y considerado seriamente -dice Charles Berlitz- las más variadas e imaginativas explicaciones sobre las presuntas pérdidas y muertes (presuntas, ya que no se ha recuperado un solo cadáver). Algunas de ellas van desde las repentinas mareas causadas por terremotos hasta bolas de fuego que explotan contra aviones, pasando por ataques de monstruos marinos, trastornos témporo-espaciales que conducen hacia otra dimensión, torbellinos electromagnéticos o gravitacionales que hacen que los aviones se estrellen o los barcos se pierdan en el mar, capturas y secuestros por OVNIS manejados por entes de culturas sobrevivientes de la Antigüedad, el espacio exterior o el futuro y en busca de especímenes de los actuales habitantes de la Tierra".

Cuando desaparecieron en el aire sin dejar rastros los cinco *Avengers* del Vuelo 19, junto con el avión que iba en su rescate, se tejieron toda clase de conjeturas. Todo posible indicio fue investigado.

Primero se pensó que el informe acerca de una llamarada roja en Tierra, enviado por un avión comercial el mismo día de las desapariciones, podía corresponder a una explosión del *Martin Mariner*, pero esto posteriormente fue desmentido.

Luego, un buque comercial informó respecto de una explosión en el cielo, ocurrida a las 7,30 de la tarde, pero, si hubiese estado relacionada con los cinco *Avengers*, esto significaría que los aparatos estaban todavía volando horas después de haber agotado su combustible.

Esta explicación significaría, además, que los cinco chocaron y estallaron al mismo tiempo, tras mantener en silencio sus radios desde la interrupción del contacto destinado a informar sobre el tiempo de vuelo.

Por otra parte, los investigadores no pudieron brindar una teoría factible respecto a la razón por la cual no se recibieron mensajes de socorro, ni del Vuelo 19 ni de la misión de rescate.

En cuanto a posibles amarajes forzosos, los *Avengers* estaban preparados para posarse suavemente sobre las aguas y, en todo caso, podían mantenerse más de un minuto y medio a flote.

Las tripulaciones estaban entrenadas como para abandonar la nave en 1 minuto, y disponían de botes salvavidas colocados en la parte exterior de los aparatos.

Por lo tanto, casi en cualquier caso de amaraje forzoso, los botes salvavidas hubieran debido quedar flotando, en cuyo caso los hubieran encontrado.

La Junta Naval de Investigación que examinó todas las evidencias disponibles, concluyó totalmente a oscuras respecto de lo que podría haber sucedido.

Ya hemos señalado que las historias acerca de barcos encontrados abandonados relatan invariablemente el caso del bergantín *Mary Celeste*, cuyos ocupantes desaparecieron misteriosamente.

Existen tantas opiniones sobre lo que le ocurrió a este navío como para llevar varios volúmenes, unos más descabelladas que las otras.

Este misterio se ha convertido en tema de pesquisas y juicios ante los tribunales, pero sigue sin ser resuelto.

Se ha pretendido explicar la desaparición de sus tripulantes de muchas maneras: ataques de piratas, motín y huida después de asesinar al capitán, temor de que la carga estuviese a punto de estallar, descubrimiento repentino de contrabando o de algún material peligroso en las bodegas, una plaga o un secuestro cometido por supuestos amigos.

El Lloyds de Londres, la compañía que pagó el seguro, se inclinó por la teoría de que un incendio repentino, pero breve, de la carga de alcohol pudo atemorizar a la tripulación, obligándola a abandonar la nave.

Teorías, teorías, nada más que teorías, para explicar, de alguna manera, lo aparentemente inexplicable.

Éste es un libro sobre OVNIS y otros enigmas relacionados con este fenómeno. Pero también es un libro sobre enigmas develados.

Hace muchas décadas podríamos haber escrito uno o varios libros sobre los misterios de nuestro mundo, como lo han hecho Berlitz y otros autores, pero hemos preferido esperar hasta poder ofrecerle a los lectores algo más que meros relatos sobre ellos sin una solución concreta.

Esta espera, finalmente, resultó fructífera, porque ahora podemos develar estos misterios que tanto han dejado perplejo a los investigadores más renombrados.

Pero una cosa debe quedar en claro: lo que sabemos no lo hemos descubierto por nosotros mismos, sino por revelación.

De otra manera, ni siquiera nos hubiéramos acercado en lo más mínimo a la verdad.

El misterio del famoso Triángulo de las Bermudas incluye varios factores. Es un triángulo energético, es un triángulo electromagnético, es un triángulo donde hay puertas dimensionales, donde se pasa a otros universos, tanto paralelos como directamente a años luz.

Una puerta dimensional puede pasar directamente a un agujero de gusano, y de allí llegarse a un planeta que está a miles de años luz, pero a su vez hay otras puertas paralelas donde se pasa a un universo paralelo donde hay otro planeta Tierra...

El *Grupo Elron*, bajo la dirección de Jorge Raúl Olguín, uno de los más grandes psíquicos de nuestro siglo, y bajo la tutela de la Jerarquía Planetaria, regida por el Iluminado Maestro Jesús -actual Logos Solar- está en *comunicación telepática permanente* con muchos Seres de Luz, como Ruanel, el espíritu que en la Tierra animó a L. Ronald Hubbard, genial fundador de Dianética y Cienciología, quien, desde su altísima morada, el 5º nivel, que es el máximo que se puede alcanzar, nos brinda una certera guía y respuestas verdaderamente sorprendentes a nuestras preguntas.

UN PASAJE A OTROS MUNDOS

La verdad sobre el Triángulo de las Bermudas.

Estimado profesor Velmont: Uno de los mayores misterios de este mundo lo constituye, sin duda alguna, el Triángulo de las Bermudas. Recientemente vi un documental por la televisión donde los expertos descreen de su existencia y atribuyen las desapariciones de barcos y aviones, pasajeros y tripulantes, a meros accidentes naturales, tales como fallas mecánicas, circunstancias climáticas severas, y cosas parecidas. Me interesaría saber cuáles es la verdad y qué sucedió con el Vuelo 19. Desde ya, gracias.

Oscar R.

RESPUESTA

Apreciado Oscar: El misterio del famoso Triángulo incluye varios factores. Es un triángulo energético, es un triángulo electromagnético, es un triángulo donde hay puertas dimensionales, donde se pasa a otros universos, tanto paralelos como a años luz.

Una puerta dimensional puede pasar directamente a un worm (agujero de gusano), y de allí llegarse a un planeta que está a miles de años luz, pero a su vez hay otras puertas paralelas donde se pasa a un universo paralelo donde hay otro planeta Tierra.

En el caso de la desaparición del famoso Vuelo 19 -compuesto por cinco aviones Avengers-, junto con el poderoso Mariner que fue al rescate, sus tripulantes fueron llevados por extraterrestres a un planeta del sistema de Betelgeuse, a 300 años luz de la Tierra. Se trató, pues, de una abducción Ovni.

El tema fue tratado en la sesión del 7/8/98. Te transcribo más abajo los diálogos que tuvo al respecto con Johnakan Ur-el.

Bienvenido al Club. Un fuerte abrazo.

Horacio Velmont.

SESIÓN DEL 7/8/98

Médium: Jorge R. Olguín

Interlocutor: Horacio Velmont

Entidad que se presentó a dialogar: Johnakan Ur-el, Thetán o Yo Superior de Jorge Olguín.

Interlocutor: ¿Quién se va a presentar ahora?

Johnakan Ur-el: Soy el Thetán de este receptáculo y veo que tienen preguntas para hacer...

Interlocutor: Sí, así es, y voy directamente a ellas. El comandante Taylor, que estaba a cargo de la misión llamada Vuelo 19, y que desapareció el 5 de diciembre de 1945 con su avión y toda la tripulación en el Triángulo de las Bermudas, ¿fue secuestrado por extraterrestres?

Johnakan Ur-el: Estas personas han pasado directamente por una puerta Dimensional y han ido a otros mundos, porque cada uno de ellos, y con todo respeto por sus familias, tenían problemas imposibles de superar y había uno de ellos que tenía una enfermedad terminal, aún no detectada por los médicos.

Es decir, no detectadas por los médicos pero sí por sus genes, porque los genes "están programados" desde el nacimiento y saben cuanto va a durar la vida de esa persona.

Interlocutor: ¿Fue una reunión karmática de todos los tripulantes?

Johnakan Ur-el: Pero era necesario que cumplieran misiones en otros planetas y en esos mundos fueron liberados de los problemas físicos que tenían, así como otros, que tenían problemas irresolutos en su parte espiritual, fueron adecuadamente reeducados.

Interlocutor: ¿Pero fueron a esos mundos con la misma edad, conservando intacta la memoria de la Tierra?

Johnakan Ur-el: Sí, no se les borró la memoria de la Tierra y siguen vivos, por supuesto, en esos mundos.

Interlocutor: ¿Se puede saber a qué mundos fueron?

Johnakan Ur-el: Sí, fueron al 6º planeta de Betelgeuse. Este astro es tan grande que si por ejemplo estuvieran a 150.000.000 de kilómetros, como están ustedes del Sol, estarían completamente calcinados.

Interlocutor: ¿Cuántas veces es más grande que nuestro Sol la estrella Betelgeuse?

Johnakan Ur-el: Aproximadamente 400 veces que el Sol de este sistema. Y el 6º planeta está a una distancia de Betelgeuse similar a la que existe entre el Sol y Saturno.

Interlocutor: ¿Cuál puede haber sido la sensación de esos tripulantes al ser trasladados compulsivamente a otro mundo?

Johnakan Ur-el: Por microsegundos fueron presa del pánico y de una sensación de incertidumbre, pero automáticamente -lo voy a explicar de una manera muy básica y muy entendible-, fue como si un rayo los hubiera alcanzado, algo así como una energía soporífera que los hubiera calmado, recibiendo, no por imposición -porque en el mundo espiritual no se impone nada-como una especie de tratamiento espiritual y luego, una vez que recuperaron su conciencia y su poder analítico pleno, directamente se encontraron con unos seres de Luz que les explicaron que lo que ellos iban a hacer era una gran misión.

Interlocutor: ¿Pero nadie se rebeló?

Johnakan Ur-el: Sí, dos de ellos se rebelaron porque estaban afectivamente muy ligados al planeta Tierra...

Interlocutor: ¿Se podría saber sus nombres?

Johnakan Ur-el: Los reservo porque hay descendientes de esas familias y podrían tener un sabor amargo al saber esto. Pero prácticamente no iba a tener un buen fin el enlace entre esas dos familias... Esto es algo que sólo pueden hacer las entidades de Luz tan elevadas como el Logos Dimensional: se les mostró, como si fuera una película, qué les hubiera sucedido si se hubieran quedado en su mundo.

Y era tan atroz su futuro, que aceptaron el nuevo destino que se les ofrecía. Otro de ellos preguntó, con una gran filosofía, por qué no les permitieron cumplir el karma si era una lección a aprender. Y la respuesta fue que la lección a aprender ya la habían asimilado y ahora estaban todos directamente en misión.

Interlocutor: ¿Y esto es todo lo que sucedió?

Johnakan Ur-el: Así es.

Interlocutor: ¿No vale la pena agregar nada más?

Johnakan Ur-el: No, con esto está todo dicho.

VISITE LA WEB www.misterios.datosgratis.info
Y PODRÁ ENCONTRAR LOS SIGUIENTES TEMAS, TODOS EN FORMATO PDF:

OVNIS

www.misterios.datosgratis.info/Ovnis.php

EXPERIMENTOS ALIENÍGENAS CON SERES HUMANOS - AREA 51 - FRIENDSHIP, MITO Y REALIDAD - MAJESTIC 12 - EL INCIDENTE ROSWELL - LOS EXTRATERRESTRES EN LA BIBLIA - CABO VALDÉS, ¿VIAJE TEMPORAL? - TRIÁNGULO DE LAS BERMUDAS - LOS HOMBRES DE NEGRO - LOS DIOSES ESCÉPTICOS - RELATOS OVNIS - ENIGMAS EXTRATERRESTRES - CÍRCULOS EN LOS SEMBRADOS - OVNIS EN MÉXICO

MISTERIOS

www.misterios.datosgratis.info/Misterios.php

ADOLF HITLER - AGATHA CHRISTIE - APARICIONES DE LA VIRGEN - BETTY Y BARNEY HILL - BIG BANG - BRUJA DE BLAIR - EL ASTRONAUTA DE PALENQUE - EL CAMINANTE DE BOISACA - EL PROYECTO MONTAUK - EXTINCIÓN DE LOS DINOSAURIOS - ISLA DE PASCUA - JACK EL DESTRIPIADOR - JONATHAN REED - KASPAR MAUSER - LA ATLANTIDA - LA DESAPARICIÓN DEL TENIENTE BELLO - LA LEYENDA DEL LOMISMO - LA TIERRA EN PELIGRO - LAS PIRÁMIDES BOSNIAS - LAS PIRÁMIDES DE EGIPTO - LEVITACIÓN - MARILYN MONROE - MUERTE DE LADY DI ¿ACCIDENTE O CONSPIRACIÓN? - NIÑOS INDIGOS - PIANO MAN - PICNIC EN LAS ROCAS COLGANTES - PROYECTO HARRP - LA DESAPARICIÓN DE RAOUL WALLENBERG - STONEHENGE - TORRES GEMELAS, ¿ATENTADO O AUTOATENTADO? - TUTANKAMÓN - UNIVERSOS PARALELOS Y ALTERNOS - VIAJE A LA LUNA, ¿REAL O FRAGUADO? - VIAJEROS DEL TIEMPO

ESPIRITUAL

www.misterios.datosgratis.info/Espiritual.php

APOCALIPSIS - ASESINATO DE JUAN PABLO I - CLAVES EN LA ESPIRITUALIDAD - EL CIELO RESPONDE - EL INFIERNO Y EL DIABLO - ESPÍRITUS DEL ERROR - EZEQUIEL - JEHOVÁ - ¿JESÚS SE CASO? - PAPA JUAN PABLO II - LA IGLESIA UNIVERSAL DEL REINO DE DIOS - EL ENIGMA DE LA MUERTE - LA CONSPIRACIÓN ELOHIM - LÁZARO - LOS MILAGROS DE JESÚS - LOS MORMONES - MASONERÍA - MENSAJES DE JESÚS - MIEDO A LA MUERTE - MOISÉS - MUERTE DEL PAPA JUAN PABLO II - ORDAK, DE VEGA 5 - LA RESURRECCIÓN DE JESÚS - EL MITO DEL SANTO GRIAL - SODOMA Y GOMORRA - LA TRANSFIGURACIÓN DE JESÚS - LA VIRGINIDAD DE MARÍA

SEXUALIDAD

www.misterios.datosgratis.info/Sexualidad.php

EL SEXO - EL SIDA - EL ABORTO - EL NUDISMO - LA VASECTOMÍA - LA MASTURBACIÓN - LA HOMOSEXUALIDAD - LA PÍLDORA DEL DÍA DESPUÉS - EL QUID DEL BONDAGE CASERO - EL NEGOCIO DEL BONDAGE

PSICOINTEGRACIÓN

www.misterios.datosgratis.info/Psicointegraci%F3n.php

TÉCNICA DE INTEGRACIÓN DE LA MENTE, DESARROLLADA POR JORGE RAÚL OLGUÍN
LOS ROLES, CUANDO LA MENTE NO ESTÁ INTEGRADA, LOS DIVERSOS YOES SE TURNAN EN EL MANDO Y EL YO CENTRAL DEJA DE SER EL AMO PARA CONVERTIRSE EN UN ESCLAVO.

VARIOS

www.misterios.datosgratis.info/Varios.php

ANOREXIA Y BULIMIA - ASTROLOGÍA Y ESCEPTICISMO - AUTISMO - DELFINO TERAPIA - DONACIÓN DE ÓRGANOS - MUERTE SÚBITA DE BEBÉS - SONAMBULISMO - EL CÁNCER, ORIGEN Y CURACIÓN