

O “Andrew Furuseth” dirigiu sua quilha rumo ao ponto de atraque que lhe correspondia. Os motores, já quase parando, deixavam escutar os gritos, na forma de ordens, que se proferiam desde a terra. O “Andrew Furuseth” voltou-se em sua manobra à direita, um pouco perigosamente. Se não tivesse corrigido seu rumo quase imediatamente, haveria abalroado um vaso de guerra cuja proa sobressaía alguns metros do limite de uns dos embarcadouros. Carlos Allende, marinheiro, pôde distinguir até os mais mínimos detalhes do barco militar, a atividade dos marinheiros sobre as pontes, as armas de guerra brilhantes, os aparelhos..., e leu perfeitamente seu nome; ELDRIDGE D. E. 173. De repente, um leve murmúrio, ao princípio imperceptível, converteu-se em um lapso de tempo muito breve, em verdadeiro rugido que machucava os tímpanos e aconteceu algo surpreendente, Deixemos que seja o próprio Allende quem prossiga o relato:

“Vi que o ar que rodeava o barco de guerra tornava-se um pouco mais escuro que o resto do ar e em poucos minutos, vi erguer-se uma névoa verdosa, como uma nuvem muito tênue... E então, vi que o D. E. 173 desaparecia rapidamente de minha vista, Começou como um zumbido, que foi crescendo até converter-se em rugido, como uma torrente. A extensão que cobria a nuvem esverdeada estava rodeada de eletricidade pura.”

Outros tripulantes do cargueiro contemplaram também o fato prodigioso, mas com menos detalhes que Allende, porque estavam ocupados com outras coisas e mais distantes do ponto onde se produziu a desapareição. Já em terra, ninguém tinha visto nada, os soldados que guardavam o cais responderam às perguntas de Allende com um sorriso irônico; ao que parecia,

A Tragédia do "Marine Sulphure Queen"

não havia acontecido absolutamente nada anormal; e o que fez Allende esfregar os olhos para dar crédito ao que via: o ELDRIDGE D. E. 173 ali estava, atracado em seu lugar, sobressaindo alguns metros do limite do embarcadouro, como se não tivesse se movido nem um centímetro, como se nada tivesse sucedido.

Simultaneamente à misteriosa desapareição do barco de guerra —e assim foram recebidas diversas informações posteriores—, no porto de Norfolk, a centenas de quilômetros do Centro Naval da Filadélfia, apareceu misteriosamente e só por uns instantes um navio de guerra da marinha dos E. U. A. cujo nome e referência eram ELDRIDGE D. E. 173.

Subitamente fez sua aparição no cais, perfeitamente atracado; e de repente, também, se esfumou. O misterioso acontecimento ocorreu no mês de outubro de 1943. O governo dos Estados Unidos, os altos comandos militares, os investigadores aeronáuticos, ninguém fez o menor comentário. Os meios de difusão social não escreveram nem uma só linha nem pronunciaram uma só palavra.

Confirmações ao Desaparecimento do Navio

Um jornal do estado da Filadélfia —também em um número correspondente aos últimos meses do ano 1943— noticiava em sua seção de acontecimentos uma tremenda confusão promovida por um grupo de marinheiros em um bar dos

subúrbios. Pêlos dados que o periódico informava e segundo se ia lendo a notícia, a briga se produziu sem motivo aparente, como conseqüência do álcool ingerido e os ânimos exaltados, em uma discussão trivial entre os soldados e um grupo de clientes que compartilhavam entre si a bebida. Um acontecimento vulgar, sem maior transcendência; a não ser que consideremos que, ao chegar a polícia para acabar com a desordem, no interior do bar não havia nem um só dos marujos revoltosos. Não haviam abandonado o local pela porta, senão que, como se costuma dizer, esfumaçaram-se como por arte de mágica, quer dizer, se haviam tornado invisíveis. A notícia, assim divulgada, não era crível. Não estamos acostumados, nem sequer a polícia, a acontecimentos tão chocantes. As coisas não passaram daí e a insólita notícia foi esquecida, ao mesmo tempo que o jornal passou a dormir seu sono de data passada nos arquivos. E contudo, tanto à polícia com aos repórteres, passou despercebida a circunstância de que os marujos brigões pertenciam a um navio de guerra experimental identificado como o D, E. 173.



Um dos maiores desastres, pela perda de vidas humanas, além dos importantes danos materiais, ocorrido no tristemente famoso "Triângulo", foi o protagonizado pelo "Marine Sulphure Queen". Seu desaparecimento quase total - só foram encontrados pequenos restos - se produziu de uma maneira inesperada, sem que existissem perturbações atmosféricas de tipo algum e após o radiotelegrafista comunicar que tudo funcionava bem a bordo. Que força destruidora o fez desaparecer tão subidamente? O reino do mistério e da fantasia tem neste caso assunto abundante e suficiente para alimentar as aventuras impossíveis. Mas a razão pede dados que, desgraçadamente, a realidade não pôde obter até agora.

O Marine Sulphure Queen desapareceu com uma carga de sulfato fundido, depois de enviar pelo rádio uma mensagem de rotina que não indicou novidade alguma.

Restos do barco "Marine Sulphure Queen" desaparecido no Triângulo das Bermudas a 4 de fevereiro de 1963. O barco levava uma tripulação de 39 homens quando se deu o acontecimento.

Se o que Carlos Allende presenciou era verdade, o desenlace da confusão começa

a ter sentido: os marinheiros que promoveram o tumulto eram os mesmos que, antes ou depois, conseguiram a invisibilidade a bordo do ELDRIDGE D, E, 173, voando Deus sabe por quê meios e em um instante até Norfolk, onde recobram sua identidade visível durante breves momentos, para esfumarse novamente e reaparecer em seu lugar de origem, o Centro Naval da Filadélfia, em uma viagem de ida e volta incrível, quebrando em mil pedaços todas as sólidas leis do tempo e do espaço.

Depois, soube-se que praticamente a totalidade da tripulação do prodigioso barco foi licenciada e muitos de seus componentes foram considerados pouco menos que dementes pelas autoridades; outros desapareceram, desta vez, teme-se que, por procedimentos mais ortodoxos. E o navio de guerra ELDRIDGE D. E. 173 foi vendido a Grécia a 15 de janeiro de 1951. Quem sabe se continuará ainda cruzando os mares com sua enorme incógnita a bordo. Mas, certamente, o que se deve saber, antes ou depois se saberá. É como se a humanidade dispusesse de alguns recursos de aspectos casuais, capazes de levar à superfície os segredos ainda mais ocultos.

E assim, por uma aparente casualidade, vieram a cair alguns testemunhos incoerentes em mãos de determinados investigadores do estranho que, puxando do fio, pouco a pouco, e com muitas dificuldades, pois se deparavam sempre com o muro do silêncio oficial, foram chegando até o princípio, Fruto do esforço de todos eles tem sido o trabalho de William Moore e Charles Berlitz, que, com o título de A experiência de Filadélfia veio à luz recentemente.

Tentemos esclarecer os acontecimentos: o que Carlos Allende contemplou desde o convés do navio mercante “Andrew Furuseth” foi uma experiência de invisibilidade realizada com um navio de guerra e sua tripulação no Centro Naval da Filadélfia, Na citada experiência tratava-se de fazer invisível ao barco e todo seu conteúdo, seguramente para empregar o procedimento na guerra com todas as vantagens que isso traria consigo. A este respeito, não é um segredo que o exército dos Estados Unidos contava —como todos os exércitos— com uma ampla equipe de investigadores, entre os quais se encontrava Albert Einstein.

E a experiência, segundo todos os indícios e pela informação de Allende, resultou um sucesso, pois a invisibilidade foi conseguida. O ELDRIDGE D. E, 173, de 93 metros de comprimento, 1.240 toneladas e 1.900 a plena carga, desapareceu dentro de um campo de energia. Do fato existem provas suficientes, entre elas filmes oficiais dos E.Ü.A., secretos, mas vistos por algumas pessoas.

As Viagens Secretas do D.E. 173



Para levar a cabo uma investigação ordenada do caso, era necessário, em primeiro lugar, encontrar os diários de bordo do navio mercante “Andrew Furuseth” e do ELDRIDGE durante as datas em que a experiência deve ter sido efetuada; logo, localizar aos componentes de ambas tripulações. Os diários de bordo não apareceram, porque as autoridades os haviam requisitado; e dos tripulantes de um e outro barco, só pode saber-se que a maioria havia desaparecido sem deixar rastro ou se achavam internados em centros psiquiátricos sem reabilitação possível. Do “Andrew Furuseth” apareceu o diário do maquinista. Suas anotações colocaram em evidência que no navio mercante havia regressado ao porto da Filadélfia, procedente do norte da África, nos dias em que Carlos Allende e outras testemunhas que

apareceram depois, disseram haver presenciado a experiência de invisibilidade. Isto ia em contra da versão original que foi recolhida por Jessup e que fazia totalmente impossível que o “Furuseth” houvesse ancorado no porto da Filadélfia em fins de outubro de 1943.

No passado, fortes tormentas ou motins a bordo explicavam a aparição de "navios-fantasmagóricos" nos quais não se encontrava o menor vestígio de tripulação. Estas circunstâncias não podem ocorrer na atualidade, o que torna misterioso o caso relativamente frequente dos desaparecimentos.

Praticamente a totalidade da tripulação do "Eldridge" foi licenciada e muitos de seus componentes foram considerados pouco menos que dementes pelas autoridades

Do D. E. 173 soube-se que, ainda que a data de entrega "oficial" em que os comandantes devolveram o barco em mãos das autoridades navais correspondesse ao mês de julho, desde um mês antes aproximadamente, esteve sendo utilizado em uma série de experiências de camuflagem de barcos para radar, em águas do Atlântico Norte. As mencionadas experiências consistiam em tornar invisível o barco aos "olhos" do radar, mediante a criação de um campo magnético envolvente. Consta que as experiências resultaram num sucesso completo. E esse triunfo deve ter sido o que animou ao grupo de investigadores, entre eles —como se disse— Einstein, a prosseguir, buscando a invisibilidade real.

Como se conseguia o campo magnético? A resposta pode nos dar a diferença de capacidade de carga que o barco tinha no momento de ser entregue à força naval —verdadeira— e a que tinha quando foi entregue oficialmente. Revisemos as cifras: 1.240 toneladas de peso e 1.900 toneladas a plena carga, ao abandonar os estaleiros. Mas um mês depois as cifras ficaram modificadas da seguinte maneira; 1.620 toneladas de peso e 1.900 toneladas a plena carga. O que indica que o peso do barco se viu aumentado em 380 toneladas. Segundo os peritos, esse incremento de peso corresponde aos potentes eletroímãs que o barco encerrava em seus compartimentos e que tornavam possível e desenvolvimento das experiências. Quando o D. E. 173 foi adquirido pela Grécia, as 380 toneladas de peso haviam desaparecido.

Os doze "Triângulos da Morte" se encontrariam distribuídos de uma maneira absolutamente regular, à mesma distância da linha do Equador, uns, por cima e outros, por baixo.

Os cientistas asseguram que a experiência é possível e afirmam que a descrição feita por Carlos Allende se ajusta a como deve ser o resultado dos potentes eletroímãs em ação dentro do barco: um zumbido de intensidade progressiva e o aparecimento de uma nuvem magnética, cada vez mais consistente, de cor verde-opalina, que gira em sentido contrário aos ponteiros do relógio. Admite-se que essa espécie de couraça energética pode chegar a camuflar um objeto, neste caso, um barco de guerra, de tal maneira que os radares não consigam capturá-lo.

O Misterioso desaparecimento do "Thersher"



A 10 de abril de 1963 um submarino nuclear norte-americano, o "Thersher", desapareceu em estranhas circunstâncias na zona do norte chamado "Triângulo das Bermudas". Após dois meses e meio de investigação infrutíferas, o batiscafo "Trieste" localizou alguns restos muito espalhados no fundo marinho. Ninguém pôde determinar as causas de tão misteriosa tragédia.



*Com a ajuda de uma garra mecânica, alguns restos puderam ser recuperados
A vista dos objetos que se puderam recuperar, o Tribunal de Pesquisa da Marinha não encontrou explicação para o ocorrido. O mistério permanece.*

A Teoria do Campo Unificado.

Quem colocou em andamento o projeto foi o genial Albert Einstein, desde seu cargo de assessor científico da Marinha. E o início se baseou no desenvolvimento da chamada Teoria do Campo Unificado. Certamente não é fácil resumir em poucas palavras uma teoria tão complexa e que exige uns conhecimentos matemáticos e físicos muito profundos; mas, baste-nos defini-la como um conjunto de equações nas quais se incluem as inter-relações das três energias básicas: eletromagnética, gravitacional e nuclear e suas conseqüências, quer dizer, todas as circunstâncias de luz, som e movimento que demarcam a ação dessas energias. Provas de laboratório demonstraram que entre as energias e suas circunstâncias, há uma relação também muito estreita e agem seguindo a seqüência da causa-efeito: potentes eletroímãs a plena carga provocam um deslocamento, ou uma tendência de deslocamento, e uma série de fenômenos luminosos, sonoros, etc.

Dos tripulantes do "Eldridge" só pôde saber-se que a maioria havia desaparecido sem deixar rastro, ou se encontravam internados em centros psiquiátricos, sem possível reabilitação

O barco D. E. 173 realizou diversas provas de invisibilidade antes de que se levasse a efeito a experiência chamada de "Filadélfia". Tudo devia correr perfeitamente; mas não se levou em consideração — não havia motivos para pensá-lo — o fator humano, talvez seguindo o antigo provérbio militar de que na guerra, mais vale uma mula do que um soldado.

No dia D, à hora H (um dos últimos dias do mês de outubro de 1943), o barco foi atracado em um dos embarcadouros do Centro Naval da Filadélfia. Não se tratava de uma experiência extraordinária, senão de uma a mais na cadeia de provas que se vinha realizando. Os eletroímãs, com um peso total de 380.000 kg, foram postos em funcionamento nos porões e foram, progressivamente, aumentando sua ação. O murmúrio inicial — semelhante ao que produz a proximidade de um condensador — foi crescendo em intensidade ao mesmo tempo que se formava ao redor do casco metálico um campo de energia de grande tensão. De repente, o barco desapareceu da vista de todos; não estava mais ali, mas sim, a umas centenas de quilômetros, em Norfolk. Não apenas se tinha conseguido a invisibilidade, mas se havia conseguido traslado, fora do tempo, ignorando a realidade do espaço, alheio por completo aos princípios da velocidade. Foi como se, repentinamente, o barco houvesse saltado a outra dimensão através de um vazio no éter.

Se a experiência de Filadélfia foi realmente levada a cabo, várias perguntas nos ocorrem; Por quais segredos energéticos o barco, um pesado destróier, obteve a invisibilidade? Como pôde transladar-se em um instante difícil de medir até o porto de Norfolk e materializar-se ali? Estava previsto que aconteceria isto último? O barco desapareceu verdadeiramente, ou foi somente uma "impressão"?

É uma incógnita importante demais para que possa ser despejada à luz dos conhecimentos atuais; talvez permaneça para sempre sendo um enigma entre a realidade e a ficção; mas enquanto alguma testemunha, a quem seus sentidos não enganaram, estremecer e lembrar, relatará sua experiência naquele dia.

Como aquele homem com aspecto de

A voz das testemunhas

Os sobreviventes de muitos destes fenômenos narraram as catástrofes assim: parece erguer-se do mar uma neblina que envolve o barco até o ponto de tornar impossível com que seja visto desde fora; o mar parece ferver e sofre um tipo de agitação especial, uma estranha turbulência, ao mesmo tempo que todos os instrumentos magnéticos de navegação perdem o controle. Ainda que os controles continuem funcionando a toda máquina, os geradores se esgotam e o barco não se move, como se algo o atraísse para si mesmo. Charles Berlitz reuniu uma quantidade de testemunhos em seu livro *O Triângulo das Bermudas*, que não nos aproximam, contudo, à solução de um mistério que só entre 1970 e 1971 enviou ao abismo 350 barcos.

avanços bélicos e tecnológicos. Mas, na realidade, um acontecimento muito semelhante tinha se desenvolvido, sem intervenção da vontade humana, certamente, em pleno no Mississipi, em 1872. Não é freqüente, como veremos mais adiante, que as desapareições inexplicadas de barcos se produzam em um rio praticamente à vista de todos, ou nos embarcadouros de um porto movimentado: costumem produzir-se no alto-mar, próximo aos abismos, distantes das costas. E contudo, o "Iron Mountain", com 55 pessoas a bordo e um importante carregamento de algodão em pacotes se esfumou em seu trajeto, durante o dia, entre os portos de Vicksburg e Louisville, quinze minutos após haver zarpado do primeiro deles em uma viagem rotineira. Ninguém conseguiu encontrar o barco submergido nem seus restos; nem sequer apareceu um cadáver arrastado pela correnteza ou se viu flutuando algum pacote de algodão. Durante seus quinze minutos de caminho rumo ao tráfego final do trajeto, o "Iron Mountain" cruzou com outros barcos que depois afirmaram não existir qualquer anormalidade a bordo. Sua desapareição deve ter sido instantânea.

E algo parecido aconteceu ao barco-escola dinamarquês "Kjoenhavn", quando abandonava o porto de Montevideu com 59 cadetes em viagem de aprendizagem. Foi aos poucos minutos, quando a comunicação foi cortada. Quiçá, as pontas dos mastros ainda pudessem ser vistas no horizonte.

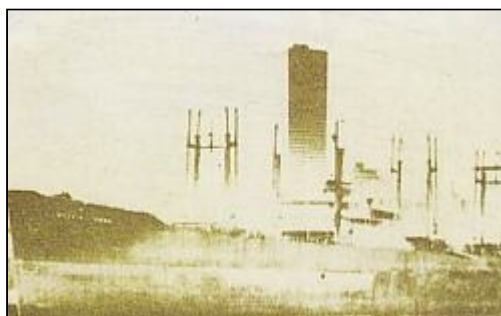
Apesar de que os casos extraordinários expostos da descrição de barco de guerra na Filadélfia, do vapor do Mississipi e do barco-escola dinamarquês são, em muitos aspectos,

únicos, desaparecimentos de barcos e aviões vieram acontecendo desde a antiguidade e sem interrupção, em diferentes pontos do planeta, até o extremo em que se chegou a pensar que "algo" misterioso favorece tais fenômenos. Existem diferenças, às vezes notáveis, nas características entre umas desapareições e outras: é enorme o número de barcos que, após um certo tempo, reapareceram como se fossem barcos fantasmas, vazios e é deriva, em um trajeto sem rumo e sem sentido; outros desapareceram para sempre e deles, não se pôde encontrar nem o menor rastro, nem sequer uma mancha de óleo. Muitos aviões, de diversos modelos, solitários ou em esquadrilhas, foram engolidos também por uma força

mendigo que se aproximou dos marinheiros James Davis e Allen Huse, no Memorial Park de Colorado Springs, em uma noite do verão de 1970. Era um dos tripulantes do D. E. 173 que sofreu em seu corpo e seu espírito o impacto da experiência. "Trataram de convencer-nos de que aquilo não havia acontecido — relatou — e nos obrigaram a jurar que guardaríamos segredo, apesar de que ninguém iria acreditar em semelhante estória. Recebemos baixa por incapacidade mental, caso ocorresse a alguém de levar-nos a sério. Assim, se alguém fosse até a Marinha com perguntas, eles podiam alegar que era uma estória inventada por um corja de loucos. Há que se reconhecer que, desde o ponto de vista da segurança, é uma jogada mestra."

Os Triângulos da Morte

O que torna mais dramático o desenlace do estranho acontecimento que teve lugar no porto da Filadélfia é que, intencionalmente ou não —buscando um resultado ou outro — foi provocado voluntariamente pelo homem em sua carreira desenfreada após os últimos



O cargueiro "Sylvia L. Ossa" desapareceu no "Triângulo das Bermudas" a 18 de outubro de 1976, após comunicar pelo rádio sua última posição: 250 quilômetros a oeste das Bermudas. Levava a bordo 37 tripulantes.

desconhecida, em condições de vôo, que em nada podiam fazer pressagiar nenhum tipo de tragédia.

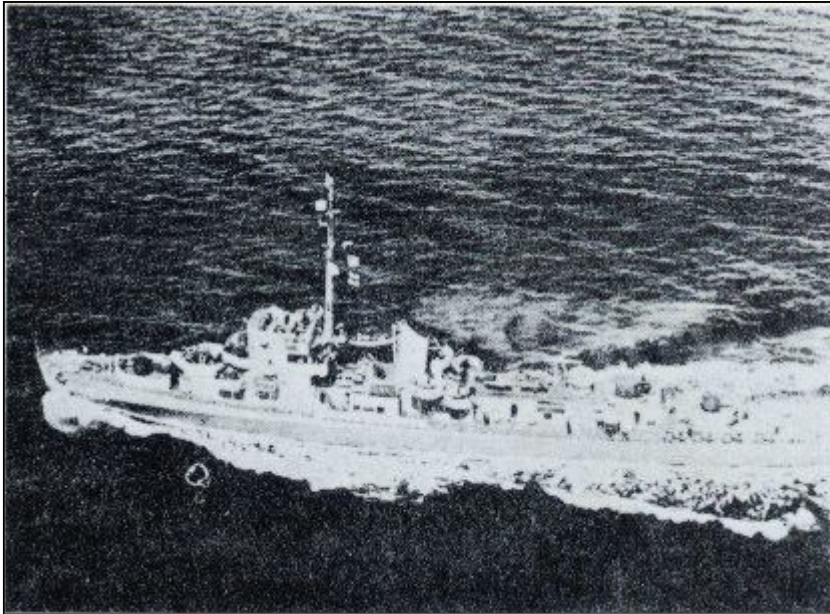


O mais famoso dos triângulos da morte é o das Bermudas e não porque dentro de seus contornos se tenham produzido mais desaparecimentos inexplicáveis, mas sim, em razão da publicidade desproporcionalmente maior que os meios de difusão e os escritores que se ocupam destes temas outorgaram-lhe.

Esta desproporção, contudo, provocou que, ao se concentrarem as investigações em um só lugar, os resultados tornam-se mais esclarecedores, sempre dentro do mistério.

Bermudas, Mar do Diabo, Mediterrâneo Ocidental e Ilhas Canárias, Afeganistão e Golfo Pérsico, Pólo Norte, Antártida, Nova Zelândia, África do Sul, Pacífico Norte Sul: estes são as sedes do mistério.

É curioso o fato —e assim o afirma António Ribera em seu livro Os doze triângulos da morte— de que, observando a situação no globo terrestre, os pontos negros se encontram distribuídos de uma maneira absolutamente regular, à mesma distância da linha do Equador, uns, por cima e outros, por baixo, guardando entre si, também, idêntica separação. Como se por esses locais o planeta exercesse uma espécie de “respiração” magnética que lançaria aos barcos e aviões no abismo do mar ou às profundidades do éter fulminante: Bermudas, Mar do Diabo no Japão, Mediterrâneo Ocidental e Ilhas Canárias, Afeganistão e Golfo Pérsico, Pólo Norte, Antártida, Austrália, Nova Zelândia, África do Sul, Pacífico Norte e Pacífico Sul compõem a trágica cadeia ao redor de cujos elos, as misteriosas desaparecimentos se produzem em uma proporção muito maior do que em todos demais lugares, onde, obviamente, também acontecem.



O barco de guerra da marinha norte-americana com o qual, segundo todos os indícios, foi efetuada a experiência de invisibilidade, não tinha em sinada de misterioso.. De fato, foi vendido à marinha grega a 15 de janeiro de 1951, sem que se tenham notícias posteriores de acontecimentos extraordinários ocorridos a bordo.

Não podemos evitar de lembrar-nos das circunstâncias em que, ao parecer, desapareceu o ELDRIDGE D, E. 173 no Centro Naval da Filadélfia: uma nuvem magnética, um murmúrio crescente até o bramido... e milhares de toneladas de metal que desaparecem no ar diante dos próprios olhos.

Fonte: "As Ciências Proibidas - volume 19 - editora Século Futuro"