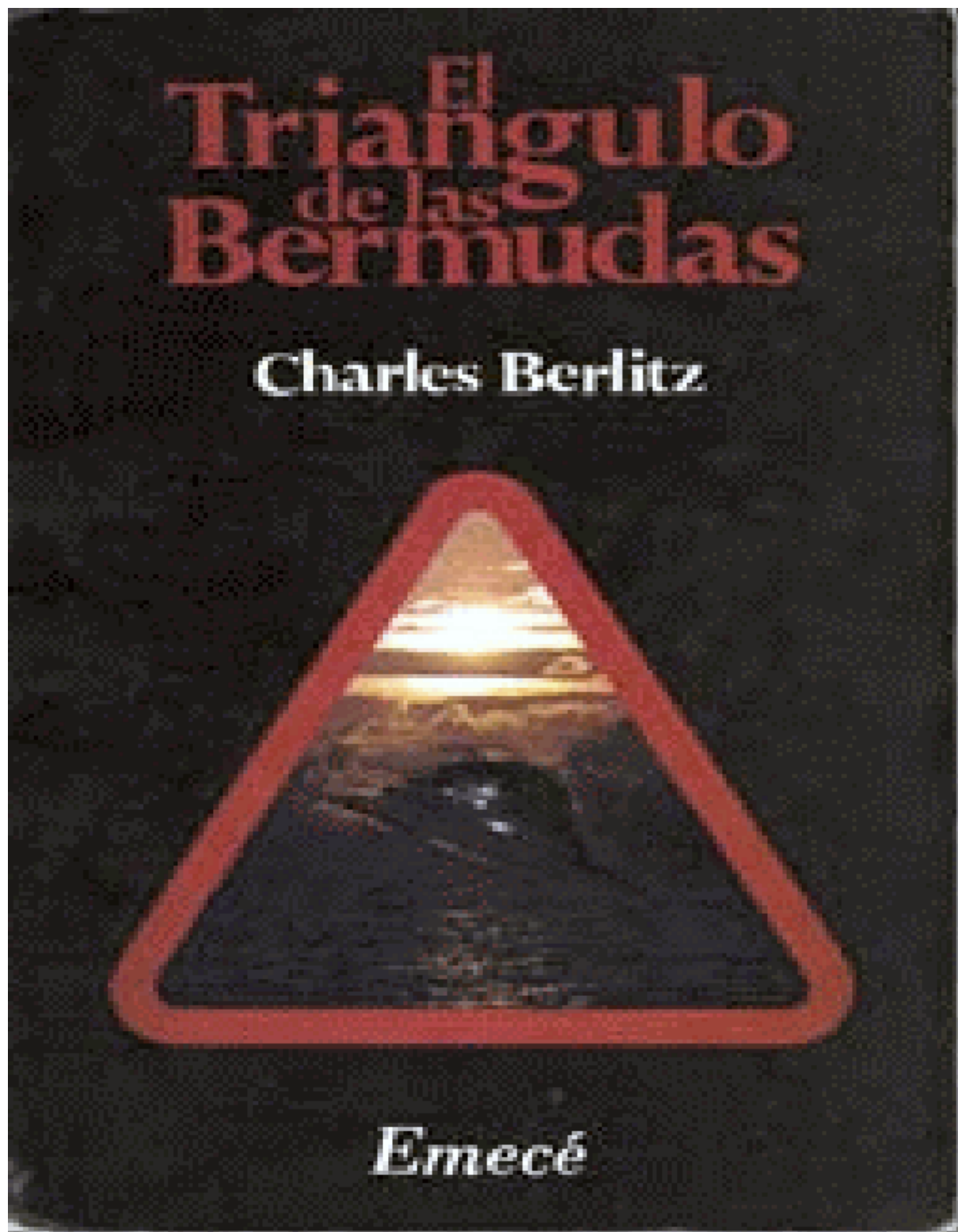


El Triángulo de las Bermudas  
Charles Berlitz



**LIBRO** dot .com  
<http://www.librodot.com>

## CAPÍTULO 1

***El Triángulo de las Bermudas: Un misterio del aire y el mar***

FRENTE A LA COSTA SUDESTE DE LOS ESTADOS UNIDOS, en el Atlántico Occidental, existe una zona que forma lo que se ha denominado un triángulo. Se extiende desde las Bermudas, por el Norte, hasta el sur de la Florida; va hacia el Este, hasta un punto situado a través de las Bahamas, más allá de Puerto Rico, a unos 40 grados de longitud Oeste, y luego regresa hacia las Bermudas. Esta zona ocupa un sitio inquietante, casi increíble, en el catálogo de los misterios no resueltos del mundo. Habitualmente se le llama el Triángulo de las Bermudas, donde más de cien barcos y aviones han desaparecido en medio de una atmósfera transparente. La mayor parte de las desapariciones ha ocurrido desde 1945, y en los últimos 26 años se han perdido allí más de mil vidas humanas, sin que se haya podido recuperar ni un solo cuerpo, ni siquiera un trozo de los restos de los aviones o barcos desvanecidos. Pese a que hoy los viajes por mar y aire son mucho más frecuentes y las investigaciones son más acuciosas y los registros más escrupulosamente llevados, las desapariciones se siguen produciendo en número aparentemente cada vez mayor.

Muchos de estos aviones se perdieron mientras estaban en contacto radial con sus bases o con sus lugares de destino, contacto que se mantuvo normalmente hasta el momento mismo de la desaparición. Otros enviaron los más extraordinarios mensajes radiales, dando a entender que no podían hacer funcionar sus instrumentos, que sus compases giraban locamente, que el cielo se había tornado amarillo y brumoso (en un día claro) y que el océano (sereno en los alrededores) "no parecía normal", sin precisar mayormente que era lo anormal.

El 5 de diciembre de 1945, un grupo de cinco aviones que formaban una escuadrilla de Avengers TBM de la Marina de los Estados Unidos, y que viajaban en misión desde la base aeronaval de Fort Lauderdale, más el Martin Mariner enviado en su rescate, desaparecieron y fueron objeto de una de las operaciones de búsqueda marítimo-terrestre más intensivas jamás realizadas, pese a que nunca pudo localizarse algún bote salvavidas, o mancha de aceite o restos de naufragio. Otros aviones, incluso de pasajeros, han desaparecido mientras recibían instrucciones para aterrizar. Como se ha señalado en los sumarios de la Junta de Investigación Naval, pareciera que se hubiesen ido volando por un agujero abierto en el cielo. Navíos grandes y pequeños se han perdido sin dejar rastros. Como si ellos y sus tripulaciones hubiesen sido arrastrados hacia otra dimensión. Algunos muy grandes, como el carguero *Marine Sulphur Queen*, de 129 metros de largo, o el *Cyclops*, de 19.000 toneladas, con 309 pasajeros a bordo, simplemente se desvanecieron. Otros barcos y lanchas han sido hallados a la deriva dentro del Triángulo, algunas veces con un animal como sobreviviente, un perro, o un canario, que no podían explicar lo ocurrido. Por cierto, hubo un caso en que un lorito hablador desapareció junto con la tripulación.

Las pérdidas de barcos y aviones en el Triángulo de las Bermudas siguen ocurriendo hasta hoy. Ninguno de ellos es dado por retrasado o puesto dentro de la categoría de "búsqueda interrumpida" en los archivos de la sección séptima de la Guardia Costera sin que entre el público o los investigadores quede la sensación explícita o tácita de que existe alguna conexión entre el pasado y el actual fenómeno del Triángulo de las Bermudas. Da la impresión de que el número de personas que piensan que ocurre algo muy grave en esta área es cada vez mayor. Los recientes y numerosos informes acerca de aviones y embarcaciones que han sufrido experiencias increíbles dentro del Triángulo y *supervivieron* contribuyen a crear un nuevo folklore del mar, pese a que la causa de la inexplicable amenaza que pesa sobre naves aéreas y marítimas en esta zona sigue rodeada del mismo misterio de siempre.

Se han ofrecido —y considerado seriamente— 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 las bolas de fuego que explotan contra los 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 OVNI 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. Una de las sugerencias más notables fue la que hizo Edgar Cayce, el "profeta durmiente", un curandero y vidente que murió en 1944. Décadas antes de que se sospechase la posibilidad de emitir rayos láser, Cayce sostuvo que los antiguos Atlantes usaban cristales como fuentes de energía, que dichos cristales estaban localizados específicamente en la zona de las Bimini y que lo más probable era que posteriormente se hundiesen en la Lengua del Océano, frente a la costa de Andros, en las Bahamas, donde han ocurrido muchas de las desapariciones. Según esta concepción, una fuente de energía errante y hundida a una profundidad de 1.600 metros al oeste de Andros estaría ejerciendo todavía una atracción ocasional sobre los compases y el equipo electrónico de los barcos y aviones de la actualidad.

En todo caso, la explicación o solución del misterio parece estar relacionada con el mar, que es de por sí el más grande misterio que todavía enfrentan los habitantes de la Tierra. Aunque nos hallamos en los umbrales del espacio, contemplando de manera un tanto ansiosa el cosmos y pensando que ya el mundo tan concienzudamente explorado no tiene secretos para nosotros, la verdad es que alrededor de tres quintas partes de la superficie del globo, constituidas por las profundidades abismales del océano, nos son casi tan conocidas como los cráteres de la luna, o incluso menos. Naturalmente, hace tiempo que hemos trazado un mapa de los contornos generales del fondo del mar: primero por medio de sondas mecánicas y más recientemente utilizando sonar y exploraciones submarinas y con batisferas, luego con cámaras-sonda de gran profundidad, hemos configurado las corrientes de superficie y submarinas. Ahora dichos aparatos están investigando la existencia de petróleo en las plataformas continentales y tal vez muy pronto lo harán a profundidades aún mayores.

La actividad desplegada durante la guerra fría y la creciente utilización de flotas submarinas, pese al peligro experimentado por la marina francesa en las actividades submarinas en el Mediterráneo y por la de los Estados Unidos en el Atlántico, contribuirían considerablemente, si los materiales fuesen publicados, a hacer mayor nuestro conocimiento del fondo del mar. Sin embargo, las partes más profundas del océano todavía podrían reservarnos sorpresas considerables. Es posible que las planicies abisales y los cañones y hendiduras contiguas contengan una fauna inesperada. En el Océano Indico se descubrió en 1938 que el "extinguido" coleocanto, un pez supuestamente prehistórico, dotado de extremidades residuales, estaba perfectamente vivo, y muy bien. Se trata de un pescado azul, de cuatro miembros, que era muy abundante hace alrededor de sesenta millones de años. Al último espécimen fosilizado que se halló antes de encontrar el ejemplar vivo se le atribuyó una antigüedad de dieciocho millones de años.

Existen descripciones detalladas, provenientes de observadores dignos de confianza, que en su mayoría no tienen nada que ganar, y sí mucho que perder al escribir un informe sobre una "serpiente marina", donde se hace un boceto o se explican las características de ciertas criaturas marinas que tienen una estructura muy parecida a la del monosaurio del Plioceno, o ictosaurio, el que aparentemente vive todavía en las profundidades abisales. En algunas ocasiones, cuando se han acercado a playas y puertos situados en puntos diversos, desde Tasmania hasta Massachusetts, estas criaturas han sido observadas por cientos de testigos. El monstruo de Loch Ness, al que se le llama cariñosamente "Nessie" y que ha sido fotografiado con regularidad, aunque en forma borrosa, podría ser una versión menor de estos gigantescos "peces lagartos", que es como se traduce su nombre griego, *Ichthyosaurus*. El oceanógrafo danés Antón Bruun observó en una ocasión un renacuajo de casi dos metros de largo, similar a una anguila, que había sido pescado por un barco de arrastre y que se hallaba en estado larval. Si hubiese llegado a su edad adulta, creciendo proporcionalmente, habría llegado a medir 22 metros de largo.

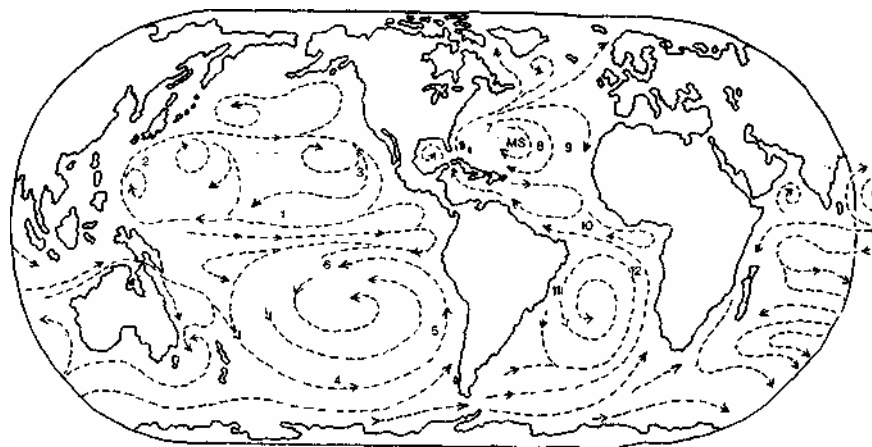
Aunque no se ha recogido ningún ejemplar de calamar gigante, hay diversos indicios de que podrían ser tan grandes como algunas de las legendarias "serpientes marinas", e incluso de que podrían ser las propias serpientes de mar vistas por tantos observadores. Se puede calcular el tamaño de estos calamares gigantes por medio de los restos de esqueletos que se encuentran ocasionalmente y también gracias a las marcas en forma de disco encontradas en los lomos de algunas ballenas; los tentáculos de los calamares succionan el pigmento de la piel de las ballenas y dejan la huella que sugiere titánicas batallas en las profundidades.



*Copia de un dibujo contemporáneo de la 'serpiente marina de Gloucester. Entre las muchas visiones de este tipo que se han registrado durante los siglos, ésta parece ser una de las más verosímiles. La serpiente fue vista por tanta gente, frente a la costa de Cape Ann, Massachusetts, en agosto de 1917, que el hecho dio lugar a una investigación de la Sociedad de Naturalistas de Boston. Según se dijo, algunos representantes de la sociedad llegaron hasta unos 130 metros del monstruo, cuyo largo fue estimado en 27 metros. Los naturalistas calcularon que se movía a una velocidad de 50 km por hora. La serpiente desapareció poco después de la visita de los investigadores.*

Aunque siempre estamos aprendiendo más acerca de la vida en las profundidades del océano, la mayor parte de nuestras observaciones y de nuestras capturas de ejemplares han sido casuales, como podría ocurrir, para hacer una analogía, con exploradores del espacio que hubiesen lanzado redes desde sus naves espaciales en diversas regiones de la Tierra, para luego recogerlas con lo que pudiesen haber encontrado. Incluso las criaturas marinas que ya nos resultan familiares presentan ciertos misterios en sus migraciones y hábitos procreativos. Por ejemplo, las anguilas de Europa interior y América, que se encuentran para la procreación en el mar de los Sargazos y desde el cual sólo los nuevos ejemplares regresan a los lugares de origen de sus padres; los atunes, que inician su emigración frente a las costas del Brasil, viajan a Nueva Escocia y luego a Europa y entonces algunos, sólo algunos, siguen hacia el Mediterráneo; las langostas de púas, que caminan sobre el fondo del mar, descendiendo por la plataforma continental y siguiendo luego hacia abajo, rumbo a un destino ignorado en la llanura abisal.

Entre otros misterios, se pueden citar las grandes fosas de los océanos, que curiosamente tienen aproximadamente la misma profundidad —11.000 metros, algo asombroso— y las criaturas vivientes que se hallan en el fondo, bajo tan enorme presión. O las corrientes oceánicas, los grandes ríos de la mar. Algunas son de superficie y su profundidad es variable, mientras otras fluyen a centenares de metros de hondura y a menudo en direcciones distintas a las de la superficie. O la corriente de Cromwell, en el Océano Pacífico, que hace algunos años subió a la superficie y luego retornó a su nivel submarino. Casi todas estas corrientes giran: las del Hemisferio Norte como las manecillas del reloj, y las del Hemisferio Sur en sentido contrario. Pero, ¿cómo es que la corriente de Bengala constituye una excepción, puesto que fluye sin girar?



1 Corriente Ecuatorial del Norte - 2 C. de Kuro Shivo - 3 C. de California - 4 C. Antártica - 5 C. de Humboldt - 6 C. Ecuatorial del Sur - 7 C. del Golfo - 8 C. Ecuatorial del Norte - 9 C. de las Canarias - 10 C. Ecuatorial del Sur - 11 C. del Brasil - 12 C. de Benguela - MS: Mar de los Sargazos.

*Las principales corrientes del océano. Nótese que las del Hemisferio Norte giran en el sentido de las agujas del reloj, mientras que las del Hemisferio Sur lo hacen en la dirección contraria. Este fenómeno ha sido relacionado con la rotación terrestre.*

Los vientos y las olas son otros tantos misterios. Las tormentas más violentas y repentinas se producen sólo en dos lugares: en el Caribe y en la región atlántica occidental, en forma de huracanes, y en el sur del Mar de la China, en forma de tifones. Sin embargo, algunas veces aparecen olas enormes, conocidas como olas "seiche", en medio de mares habitualmente serenos. Se cree que estas olas provienen de deslizamientos de tierra submarinos o de terremotos que pasan inadvertidos en la superficie y no aparecen en las previsiones meteorológicas. En la actualidad, la riqueza mineral del océano es incalculable y la extracción y explotación de estos depósitos minerales, además de las del petróleo, podrían afectar considerablemente la situación financiera futura. El manto protector del mar cubre también tesoros y vestigios de civilizaciones pasadas. Muchas de ellas resultan evidentes en las bajas aguas costeras de la plataforma continental del Mediterráneo y el Atlántico, pero otras podrían yacer, por ejemplo, a unas profundidades de más de 1.500 metros, frente a la costa del Perú. Allí se han fotografiado columnas talladas emplazadas entre los que podrían ser edificios sumergidos, prueba de tremendos hundimientos de tierra que podrían haber ocurrido dentro de la era del hombre civilizado. En muchas zonas de los mares del mundo, desde la perdida Atlántida en el centro del Atlántico, hasta las Bahamas o el Mediterráneo Oriental, perviven historias de civilizaciones sumergidas. Por ejemplo, los misterios de la isla de Pascua y otras civilizaciones perdidas del Pacífico Sur, o la posibilidad de la existencia de una cultura ahora enterrada bajo el hielo de la Antártida, que habría existido allí antes del desplazamiento de los polos.

Hay algunas áreas del fondo del mar que parecieran estar en constante movimiento. En mayo de 1973, parte de la fosa de Bonin, cerca de Japón, subió casi dos mil metros. La mayoría de los cien mil terremotos que se producen todos los años a lo largo de la cordillera del centro del Atlántico ocurren en el lugar donde, según se supone desde remotas épocas, estaba ubicada la legendaria Atlántida. Existen también el misterio del "fondo falso", frecuentemente revelado por las investigaciones con sonar, a gran profundidad. Dichas pesquisas revelan a menudo que la profundidad es mucho mayor que la que antes se había supuesto y más tarde vuelven a arrojar el resultado primitivo. Se ha supuesto que este falso fondo es el resultado de la presencia ocasional de bancos de peces u otra variedad de la fauna marina, tan compacta, que presenta una superficie sólida contra la cual rebota el sonar, proporcionando la información errónea. Los curiosos rayos brillantes del "agua blanca" de la corriente del Golfo constituyen otro misterio perturbador. Se ha pensado que podrían ser causados por bancos de peces fosforescentes, o por la marga agitada por los pescados, o por la

presencia de radioactividad en el agua. En todo caso, el fenómeno resultó suficientemente notable como para que ya Colón lo comentase, hace cinco siglos, y fue también la última luz terrestre que pudieron ver los astronautas rumbo al espacio. Por último, tenemos la teoría de los continentes que se desplazan, al separarse uno del otro a lo largo del océano y alejarse de su posición original, donde se hallaban agrupados y formando un supercontinente. Esta teoría ha sido aceptada sólo recientemente y podría tener estrecha relación con la rotación, composición y comportamiento de la propia Tierra.

Sin embargo, hay una diferencia entre estos múltiples misterios, que podrían ser finalmente resueltos (y que por ahora producen considerable inquietud), y el que plantea el Triángulo de las Bermudas, que introduce un elemento de peligro para el viajero. Naturalmente, es verdad que todos los días un gran número de aviones vuelan sobre el Triángulo, que barcos grandes y pequeños navegan por sus aguas y que innumerable cantidad de viajeros visitan la región sin que se produzca ningún incidente. Además, barcos y aviones se han perdido y se siguen perdiendo en el mar y en los océanos del mundo por una serie de razones. Por cierto, debemos acordarnos de distinguir entre "perdido en el mar", lo que sugiere el hallazgo de un naufragio o de ciertos restos identificables y "desaparecido", que es el caso en que no se encuentra nada. Pero, en ninguna otra región, aparte del Triángulo de las Bermudas, han sido tan numerosas las desapariciones sin explicación. En ninguna se las ha registrado tan bien, ni han sido tan repentinas y acompañadas de circunstancias tan extrañas, algunas de las cuales llevan el elemento de la coincidencia hasta los límites de lo imposible.

Muchas autoridades marítimas o aeronáuticas podrían hacer la observación de que es perfectamente natural que algunos aviones, barcos o yates desaparezcan en una zona en que hay tantos viajes marítimos y aéreos, todos ellos sujetos a tormentas repentinas y a las múltiples posibilidades de accidentes y errores de navegación. Esas mismas autoridades comentarían, tal vez, que el Triángulo de las Bermudas sencillamente no existe y que esa denominación en sí es falsa, o errónea, y constituye un misterio fabricado para divertir a los lectores curiosos e imaginativos. Las líneas aéreas que sirven la región comprendida en el Triángulo de las Bermudas suscriben esta versión con un entusiasmo fácil de comprender, aunque hay muchos pilotos experimentados que no están muy seguros de su inexistencia. Los que aseguran que el Triángulo no existe tienen razón, en cierto sentido, porque el área de las desapariciones inexplicables podría no ser un verdadero triángulo, sino más bien una elipse, o tal vez el segmento gigante de un círculo cuyo ápice estaría cerca de las Bermudas y cuyo fondo curvo se extendería desde la baja Florida hasta más allá de Puerto Rico, describiendo una curva hacia el Sur y el Este a través del mar de los Sargazos, y volviendo luego hacia las Bermudas.

En general, los que más han estudiado el fenómeno están de acuerdo en su ubicación, aunque puedan diferir en detalles. Ivan Sanderson, que se ocupó del tema en su obra *Invisible Residents* (Residentes invisibles) y en numerosos artículos, llegó a la conclusión de que la zona tenía la forma de una elipse, o punta de diamante, y de que habría otras doce similares, esparcidas en todo el mundo a intervalos regulares; entre ellos, el tristemente célebre mar del Diablo, en el Japón. John Spencer piensa que el área peligrosa sigue la plataforma continental: parte de un punto frente a Virginia y se dirige luego al Sur, a lo largo de la costa norteamericana, y pasa más allá de Florida para continuar alrededor del Golfo de México. Cree también que la región incluiría los escalones submarinos de las islas del Caribe y la periferia de las Bermudas. Vincent Gaddis, autor de *Invisible Horizons* (Horizontes invisibles) y de un artículo en la revista *Argosy*—que fue el que probablemente dio su nombre al Triángulo—, traza su forma triangular aproximadamente dentro "... de una línea que va de Florida a las Bermudas, otra desde las Bermudas a Puerto Rico, y una tercera que vuelve a Florida a través de las Bahamas". En cambio, John Godwin, en su libro *This Baffling World* (Este mundo sorprendente) sugiere que el "Mar de la Mala Suerte" es "una especie de cuadrado, cuyos límites se extienden entre las Bermudas y la costa de Virginia" y cuyo extremo sur está "formado por las islas de Cuba, Hispaniola y Puerto Rico". Incluso la Guardia Costera de los

Estados Unidos, que no cree en el Triángulo de las Bermudas, lo sitúa cortésmente, para aquellos que solicitan información, en un impreso —registro 5720— del Séptimo Distrito del servicio. Comienza así:

El "Triángulo de las Bermudas, o del Diablo", es una zona imaginaria situada frente a la costa Atlántica sudoriental de los Estados Unidos, que es conocida por la alta proporción de pérdidas inexplicables de barcos, pequeños botes y aviones. Los vértices generalmente aceptados del Triángulo son las Bermudas, Miami (Florida) y San Juan (Puerto Rico).

Los meteorólogos se refieren con frecuencia al "Triángulo del Diablo" como un área limitada por líneas que van desde las Bermudas, hasta Nueva York, por el Norte, y por el Sur hasta las Islas Vírgenes, ondulando como un abanico hacia el Oeste y abarcando 75° de latitud Oeste.

Si el lector observa el mapa en el que se indican las desapariciones importantes de barcos y aviones, podrá sacar sus propias conclusiones acerca de la forma del Triángulo de las Bermudas y verificar si es un triángulo, o tal vez uno pequeño dentro de otro mayor, una elipse gigante, un cuadrado, o un fenómeno que se desplaza paralelamente a los escalones continentales y de las islas.

En círculos marítimos se sabía hace mucho tiempo que numerosos barcos habían desaparecido en esta zona y algunas de las anteriores desapariciones podrían haber contribuido a elaborar la leyenda del "Mar de los Barcos Perdidos", o del "Cementerio de Barcos", ubicado en el mar de los Sargazos y parte del cual está situado dentro del Triángulo. Los registros concernientes a las desapariciones de barcos parecen indicar desapariciones de una frecuencia creciente, desde la década de 1860, tal vez debido a que entonces hubo una información más detallada. Las desapariciones comienzan *después* de la Guerra Civil, descartando así posibles ataques de parte de los Confederados. Sin embargo, algunos meses después de la Segunda Guerra Mundial se produjo un incidente notable, que sugeriría que los aviones que vuelan sobre esta zona podrían desvanecerse del cielo por las mismas razones que han hecho que los barcos se pierdan en el mar. Ese fue el incidente que dio su nombre al Triángulo de las Bermudas.

## CAPITULO 2

***El Triángulo de los aviones desaparecidos***

EL TRIÁNGULO DE LAS BERMUDAS EMPEZÓ A SER conocido con ese nombre como resultado de la desaparición de seis aviones de la Marina y sus tripulaciones, ocurrida el 5 de diciembre de 1945. Los primeros cinco aviones que desaparecieron, aparentemente en forma simultánea, se hallaban cumpliendo una misión rutinaria de entrenamiento con un plan elaborado para seguir un curso de vuelo triangular. El vuelo debía iniciarse en la estación aeronaval de Fort Lauderdale, en Florida, para luego seguir 300 kilómetros hacia el Este, 75 kilómetros hacia el Norte y enseguida regresar a la base, siguiendo un rumbo sudoeste. 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" y muchas otras denominaciones. La razón 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 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. Vuelo 19 era el nombre del grupo de aviones condenados que partieron de su base en Fort Lauderdale, la tarde del 5 de diciembre de 1945. Estaban comandados por cinco oficiales pilotos y llevaban nueve tripulantes. Cada avión tenía destinados dos tripulantes, pero aquel día faltó un hombre. Había pedido que le relevasen del vuelo debido a un presentimiento, y no fue sustituido. Los aviones eran bombarderos-torpederos Grumman TBM-3 Avenger, y cada uno llevaba suficiente combustible como para volar más de 1.800 kilómetros. La temperatura era de 18° C, había un sol brillante, sólo algunas nubes dispersas y un moderado viento de dirección nordeste. Los pilotos que habían volado antes, aquel mismo día, informaron que el tiempo estaba ideal para volar. La duración de aquella misión específica fue estimada en dos horas. Los aviones comenzaron a despejar a las 2 de la tarde, y a las 2.10 estaban todos en vuelo. El teniente Charles Taylor, que era el comandante y tenía más de 2500 horas de vuelo, condujo los aviones hacia Chicken Shoals, al norte de Bimini, donde tenían que comenzar a hacer recorridos de práctica sobre un viejo pontón. Tanto los pilotos como las tripulaciones eran aviadores experimentados y no había ninguna razón para esperar nada desusado durante la misión de rutina del Vuelo 19.

Sin embargo, algo ocurrió, y más que desusado. Alrededor de las 3.15, luego que los aviones hubieron realizado sus ataques con bombas y continuaron hacia el Este, los radiooperadores de la torre de control de la base aeronaval de Fort Lauderdale, que estaban esperando ponerse en contacto con los aviones para confirmar la hora estimada de arribo y darles instrucciones de aterrizaje, recibieron un extraño mensaje de parte del jefe del vuelo. La grabación registró lo siguiente:

*Jefe de vuelo* (teniente Charles Taylor): Llamando a la torre. Esta es una emergencia. Parece que hemos perdido el rumbo. No podemos ver tierra... Repito... No podemos ver tierra...

*Torre*: ¿Cuál es su posición?

*Jefe de vuelo*: No estamos seguros de nuestra posición. No podemos estar seguros acerca de dónde estamos. Parece que nos hemos perdido...

*Torre*: Tome dirección debida, hacia el Oeste.

*Jefe de vuelo*: No sabemos en qué dirección está el Oeste. Todo anda mal... Es extraño... No podemos estar seguros acerca de ninguna dirección... ni siquiera el océano tiene un aspecto normal...



Alrededor de las 3.30 el instructor de vuelo principal de Fort Lauderdale recogió en su radio un mensaje de alguien que llamaba a Powers, uno de los alumnos aviadores, y pedía información acerca de las indicaciones de su compás, y escuchó a Powers decir: "No sabemos dónde estamos. Debemos de habernos perdido cuando hicimos aquel último giro"

El jefe del vuelo pudo ponerse en contacto con el instructor del Vuelo 19, y éste le dijo: "Mis dos compases han dejado de funcionar. Estoy tratando de hallar Fort Lauderdale... Estoy seguro de que nos hallamos sobre los Cayos, pero no sé a qué altura..."

El instructor jefe le aconsejó entonces que volara hacia el Norte, con el sol sobre el costado de la escotilla, hasta que llegase a la base aeronaval. Pero luego escuchó: "Acabamos de pasar sobre una pequeña isla. No hay más tierra a la vista..."

Aquello era una señal de que el avión del instructor no se hallaba sobre los Cayos y de que la escuadrilla completa había perdido el rumbo, puesto que no podían ver tierra, la tierra que se aprecia normalmente a continuación de los Cayos.

Debido a la estática, resultó cada vez más difícil escuchar mensajes del Vuelo 19. Aparentemente, los aviones no podían ya oír a la torre, pero en cambio la torre escuchaba conversaciones entre los aparatos. Algunas se referían a posibles faltas de combustible; decían tener gasolina sólo para 75 millas (120 km); hacían referencia a vientos de 75 millas por hora. Y luego, la desalentadora observación acerca de que todas las brújulas, giroscópicas y magnéticas, de todos los aviones, habían dejado de funcionar y "se habían vuelto locas", como se dijo entonces. Cada una mostraba orientaciones distintas. Durante todo este tiempo, el poderoso transmisor de Fort Lauderdale fue incapaz de hacer contacto alguno con los cinco aviones, aunque la comunicación entre ellos era bastante audible.

Mientras tanto, al conocerse las noticias acerca de la emergencia en que se hallaba el Vuelo 19, se produjo una conmoción muy comprensible entre el personal de la base. Comenzaron a tejerse toda clase de suposiciones acerca de un ataque enemigo (aun cuando la II Guerra Mundial había terminado hacía ya varios meses) o incluso de ataques de nuevos enemigos, y se despachó un avión de rescate: un bimotor anfibia Martin Mariner de la base aeronaval del río Banana.

A las 4 de la tarde, la torre escuchó de pronto que el teniente Taylor había entregado el mando inesperadamente a un veterano piloto naval, el capitán Stiver. Aunque de modo borroso y alterado por la tensión, pudo enviar un mensaje inteligible: "No estamos seguros acerca de dónde nos hallamos... Creemos estar a unas 225 millas (360 km) al nordeste de la base... Debemos de haber pasado sobre Florida y debemos de estar en el Golfo de México..."

Enseguida, el jefe del vuelo decidió, al parecer, dar una vuelta de 180°, con la esperanza de volar de regreso hacia Florida. Pero, al hacer el giro, la transmisión comenzó a hacerse más y 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...". Entretanto, según el mensaje del teniente Come, uno de los oficiales del Martin Mariner despachados a la zona donde en general se pensaba que debía de hallarse el vuelo, y que la torre recibió sólo algunos minutos después de su despegue, había vientos muy fuertes sobre los 1.800 metros. Este fue el último mensaje que se recibió del avión del rescate. Poco después, todas las unidades de rastreo recibieron un despacho urgente que señalaba que ahora había en lugar de cinco, seis aviones perdidos. El aparato de rescate y su tripulación de trece hombres también habían desaparecido.

No volvió a recibirse ningún mensaje del Vuelo 19, en misión de entrenamiento, ni del Martin Mariner enviado a rescatarlo. No obstante, poco después de las 7 de la tarde la base aeronaval Opa-Locka, en Miami, recibió un débil mensaje, que consistió en lo siguiente: "FT... FT...". Las siglas eran parte de la señal de los aviones del Vuelo 19. El avión del instructor era el FT-28. Pero, si el mensaje provino realmente de la "patrulla perdida", el

período de tiempo en que se recibió indicaría que fue enviado dos horas *después* del momento en que era de presumirse que los aviones habían agotado su combustible.

La búsqueda aérea original, iniciada el día de la desaparición, fue suspendida a causa de la oscuridad, pero los barcos de la Guardia Costera siguieron buscando sobrevivientes durante la noche. Al día siguiente, jueves, con las primeras luces del alba, se inició un enorme esfuerzo de rastreo. Sin embargo, a pesar de que fue uno de los más concienzudos de la historia, y de que emplearon 240 aviones de tierra, 67 del portaaviones *Solomons*, 4 destructores, varios submarinos, 18 navíos de la Guardia Costera, lanchones de búsqueda y rescate, cientos de aviones, yates y botes privados, más aparatos PBM de la base aeronaval del río Banana, y pese a la ayuda de la Real Fuerza Aérea y de la Marina británicas con base en las Bahamas, no se encontró nada.

Ni el promedio de 167 vuelos diarios que recorrían las aguas a sólo 100 metros de altura, desde el alba hasta el anochecer, ni la minuciosa inspección de casi un millón de kilómetros cuadrados de mar y tierra, que incluían el Atlántico, el Caribe, partes del Golfo de México, el interior de la Florida y las islas vecinas, todo lo cual significó una búsqueda aérea de 4.100 horas, pudieron descubrir rastros de naufragio, o botes salvavidas, o manchas de aceite. Las playas de la Florida fueron inspeccionadas diariamente, durante un período de varias semanas, para ver si aparecían restos flotantes de los aviones desaparecidos, pero la operación no tuvo éxito alguno.

Todo posible indicio fue investigado. Primero se pensó que el informe acerca de una llamada roja en tierra, enviado por un avión comercial el mismo día de las desapariciones, podía corresponder a una explosión del Martin Mariner, pero esto fue posteriormente desmentido. Luego, un barco mercante dio cuenta de una explosión en el cielo, ocurrida a las 7.30 de la tarde, pero, si hubiese estado relacionada con los cinco Avengers, querría decir 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, resulta curioso que no se hayan recibido mensajes de socorro, ni del Vuelo 19 ni de la misión de rescate. En cuanto a posibles amarajes forzados, los Avengers estaban en condiciones de posarse suavemente sobre las aguas, y en todo caso, podían mantenerse noventa segundos a flote. Las tripulaciones estaban entrenadas para abandonar la nave en sesenta segundos, y disponían de botes salvavidas colocados en la parte exterior de los aviones. Por consiguiente, casi en cualquier caso de amaraje forzado, los botes salvavidas debieron quedar flotando y habrían sido encontrados. Durante la primera parte de la operación rescate, algunos rastreadores notaron un fuerte oleaje, pero las olas estaban tan separadas unas de otras, que los aviones habrían podido amarar, en caso necesario, en los espacios intermedios. La curiosa referencia al "agua blanca", en el último mensaje del Vuelo 19, *podría* tener alguna relación con la espesa bruma blanca característica de vez en cuando en esta zona, que suele mover a confusión. Esto podría explicar también la falta de visibilidad y el informe de que el sol "no parece normal", pero en cambio, no tenía porqué afectar a los compases y giroscopios. Por otra parte, existe un punto muerto en las comunicaciones radiales entre Florida y las Bahamas, pero las dificultades de los aviones comenzaron *antes* de que se perdiera el contacto radial.

Una junta naval de investigación que examinó todas las evidencias disponibles, terminó igualmente a oscuras respecto de lo que había ocurrido. Además, tuvo que discutir el sometimiento a corte marcial de un oficial experto en instrumentos, que luego resultó exonerado, al comprobarse que todos los que tenía a su cargo habían sido revisados antes del despegue. En una parte de su informe señala: "Fue interceptado un mensaje radial que indicaba que los aviones estaban perdidos y que sus compases estaban funcionando mal".

Posteriormente, en una entrevista de prensa, el capitán W. C. Wingard fue algo más directo, cuando dijo: "Los miembros de la junta investigadora no pudieron hacer ni siquiera una buena suposición acerca de lo ocurrido".

## Gracias por visitar este Libro Electrónico

Puedes leer la versión completa de este libro electrónico en diferentes formatos:

- HTML(Gratis / Disponible a todos los usuarios)
- PDF / TXT(Disponible a miembros V.I.P. Los miembros con una membresía básica pueden acceder hasta 5 libros electrónicos en formato PDF/TXT durante el mes.)
- Epub y Mobipocket (Exclusivos para miembros V.I.P.)

Para descargar este libro completo, tan solo seleccione el formato deseado, abajo:

