


Do mesmo autor da saga Cavalo de Troia

J. J. BENÍTEZ

ENCONTRO NA MONTANHA VERMELHA

 Planeta

**ENCONTRO NA
MONTANHA
VERMELHA**

J. J. BENÍTEZ
ENCONTRO NA
MONTANHA
VERMELHA

Tradução
Sandra Martha Dolinsky

 Planeta

Copyright © J. J. Benítez, 1981

TÍTULO ORIGINAL: *Encuentro en montaña roja*

PREPARAÇÃO: Alyne Azuma REVISÃO: Ana Carolina F. Lopes DIAGRAMAÇÃO: Thiago Sousa | all4type.com.br IMAGENS DE MIOLO: © J. J. Benítez IMAGENS DE CAPA: This is a dream, live it/Getty Images e Juergen Richter/Getty Images ADAPTAÇÃO PARA EBOOK: Hondana

CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO-NA-FONTE
SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ

B415e Benítez, Juan José
Encontro na montanha vermelha / J. J. Benítez ; [tradução
Sandra Martha Dolinsky]. - 1. ed. - São Paulo : Planeta, 2013.

Tradução de: Encuentro en 'Montaña Roja'

ISBN 978-85-422-0133-8

1. Discos voadores - Visões e contatos - Espanha. I. Título.

13-00726

CDD: 001.942
CDU: 000.94

2013

Todos os direitos desta edição reservados à
Editora Planeta do Brasil Ltda.

Avenida Francisco Matarazzo, 1500 | 3º andar | conj. 32 B

Edifício New York | 05001-100 | São Paulo – SP

www.editoraplaneta.com.br

atendimento@editoraplaneta.com.br

A J. M. Portell,
que não chegou a
conhecer esta aventura

SUMÁRIO

UM ÚNICO PROPÓSITO

ALGUMA COISA ACONTECE NA MONTANHA VERMELHA

VOO ARRECIFE – LAS PALMAS: “ESTAMOS SENDO SEGUIDOS POR UM ÓVNI”

TÂMARAS E PASSAS PARA TRÊS DIAS

UMA CRUZ NO VULCÃO

PRIMEIRA NOITE: UM ESTRANHO MONÓLOGO

SURPRESA NA EXPLORAÇÃO DO VULCÃO

AS MÁGICAS ONDAS ALFA

UM VOO SOBRE O VULCÃO?

“AMANHÃ, ÀS 23H...”

UM CÍRCULO DE TERRA QUEIMADA

À ESPERA, NA ESCURIDÃO

ÓVNI SOBRE O VULCÃO

UMA HORA ADIANTADO

A NECESSIDADE DE UMA DECISÃO

A NOITE FICOU VERDE

VIAGEM REAL À CHINA: UM ÓVNI DIANTE DE 30 JORNALISTAS

DONA SOFIA: “EU SEMPRE PERCO A CHANCE”

UM ÓVNI ESCOLTOU O FOKKER DO COMANDANTE CIUDAD

COMO UM GIGANTESCO TUBO DE NÉON

UM CONE DE LUZ SOBRE A COSTA MEDITERRÂNEA

RUMO AO MÉXICO

TRÊS ÓVNIS IMOBILIZAM UM AVIÃO DE PEQUENO PORTE

VIAGEM À SELVA

O ASTRONAUTA: 13 SÉCULOS DE ESQUECIMENTO

PAKAL: UM REI, UM MÍSTICO OU UM EXTRATERRESTRE?

O “PSICODUTO”: UM TÚNEL PARA A ALMA

UMMO NA SELVA MEXICANA

AVIACO 501: A NUVEM QUE PAROU O TEMPO

UM ÓVNI SEGUIU A CHEFE DAS COMISSÁRIAS

FORTALEZA VOADORA NA AEROVIA PAMPLONA–BARCELONA

O BRAVO COMANDANTE SEDÓ

MADRI: UM ÓVNI EM DIREÇÃO PROIBIDA

MIRALLES: “ERA COMO UM FUSO”

UMA NAVE-MÃE SOBRE O MEDITERRÂNEO

UM PETROLEIRO A 30 MIL PÉS DE ALTURA

A SAUDAÇÃO A UMA ESQUADRILHA ÓVNI

UMA CASA DE CINCO ANDARES... QUE VOA

“UMA NAVE GRANDE VE M EM MINHA DIREÇÃO”

COM OS REIS, À AMÉRICA

MEUS AMIGOS ME CHAMAM DE ÓVNI

O DESCONHECIMENTO DOS “SUMOS SACERDOTES”

TRÊS HORAS COM A RAINHA

DONA SOFIA SOBREVOA OS PAMPAS DE NAZCA

NASCE A SOPA

COMANDANTE LORENZO: UM ÓVNI NO NARIZ DO CARAVELLE

OUTRO CILINDRO QUE VOA

CINCO CONCLUSÕES

UM ÚNICO PROPÓSITO

Em minha obstinada corrida atrás dos óvnis, conheci muitas pessoas que não aceitam o fenômeno ou se mantêm céticas, porque, segundo elas, “os objetos voadores não identificados jamais foram vistos por profissionais de categoria”. Pois bem, um dos motivos que me levaram a escrever este livro foi mostrar a elas que os óvnis não são observados só por pastores, agricultores ou pescadores. E, decidido a escolher testemunhas, concentrei-me naquelas que hoje são consideradas as testemunhas “número um”: os pilotos.

Se existe alguém qualificado para distinguir um óvni de outros fenômenos explicáveis – meteoritos, aviões, foguetes, satélites artificiais, balões sonda *etc.* –, só pode ser um profissional do ar. Os próprios militares, ao classificar as testemunhas dos óvnis, situaram os pilotos na primeira posição, com o carimbo de “Primeira Categoria”.

Embora não conste nesta investigação a totalidade dos pilotos espanhóis que garantem ter tido algum encontro com esses objetos, acho que a seleção é suficientemente

demonstrativa.

ALGUMA COISA ACONTECE NA MONTANHA VERMELHA

Salomé, a sempre doce e paciente telefonista do jornal, anunciou a ligação das Ilhas Canárias, do comandante Rafael Gárate. Meu grande amigo Rafa, piloto de um DC-9 da companhia Iberia, sabe de meus afãs e investigações em busca dos óvnis e não hesitou em me ligar em Bilbao. Ele tinha uma boa notícia:

- Você pode vir ao arquipélago? – disse à queima-roupa.
- Bem, não sei. O que foi?
- Vi uma coisa estranha.

O comandante Gárate, vasco até a medula, é homem sério, que jamais teria decidido dar esse passo se não tivesse total certeza. De modo que minha curiosidade – essa inseparável companheira – despertou imediatamente.

- Voei sobre a ilha de Lanzarote – prosseguiu –, e nas duas

últimas noites observamos umas luzes muito estranhas.

– Luzes? Mas onde?

– Em um vulcão inativo. Está situado a sudoeste da ilha. Chamam-no de Montanha Vermelha. Eram muito intensas e pareciam alinhadas no fundo do vulcão. Achei que poderia interessar.

– Com certeza – respondi entusiasmado –, mas, diga-me, como eram essas luzes? Poderiam se tratar de veículos ou algo assim?

– Não, não. Perguntei em Arrecife, e, ao redor da Montanha Vermelha, não há nada: nem casas, nem instalações militares. Nada. Aquilo está despovoado, é um lugar deserto. Além do mais, as luzes eram muito fortes, e inúmeras, não podiam ser faróis de veículos. Acho que você devia vir quanto antes. Poderia descer esse vulcão.

A ideia me entusiasmou. Mas, ao desligar o telefone, voltei à dura realidade. Ali, a poucos passos de minha mesa, estava o redator-chefe, José María Portell, e eu teria de convencê-lo. Para mim, sem dúvida, aquela podia ser uma boa reportagem. Além do mais, parecia simples. Tudo consistia em chegar até o cume da Montanha Vermelha e descer até o fundo do vulcão. Depois, só Deus sabia.

Lembro que era segunda-feira, 12 de junho de 1978.

Ninguém podia suspeitar que, 16 dias depois, Portell seria metralhado pelo ETA.

Quando me aproximei dele, José María devia ter notado alguma coisa em meu rosto. E sorriu maliciosamente:

– O que você descobriu?

– Está interessado em uma boa história? Em primeira mão!

Portell sabia escutar. Seu gênio havia se acalmado nos últimos meses. Era como se pressentisse alguma coisa.

– Tenho de ir até Lanzarote e descer num vulcão. Acabei de falar com um piloto da Iberia que afirma ter visto umas luzes estranhas. O que você acha?

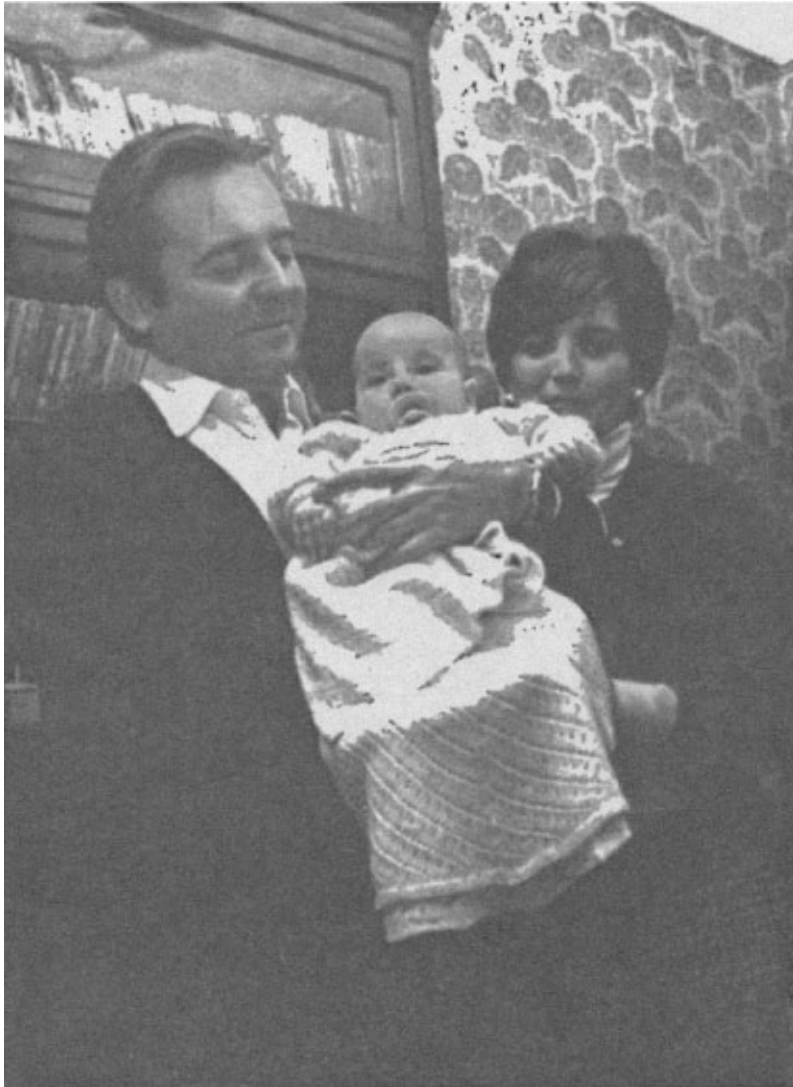
José María Portell não sentia uma predileção especial pelo assunto dos óvnis, longe disso. Mas tinha discernimento. Reconheceu que aquela, efetivamente, podia ser uma notícia de primeira página.

– Está bem. Mas tente não quebrar essa sua cabeça de vento.

E antes que ele pudesse se arrepender, saí da redação a galope.

Uma ideia começava a brotar em minha mente. Mas, ao expô-la à Raquel, minha mulher, ela não pareceu muito satisfeita. E não lhe faltava razão. Passar três ou quatro dias e noites na solidão de um vulcão lhe parecia tão absurdo quanto perigoso. Mas, uma vez mais, ela soube me compreender.

Nesse mesmo dia decolei de Bilbao rumo às Ilhas Canárias. Estava decidido: se essas luzes descessem novamente sobre o vulcão da Montanha Vermelha, eu estaria ali, com as câmeras fotográficas preparadas.



O comandante Rafael Gárate com sua família. Sua ligação me fez ir à Montanha Vermelha.

(Foto: J. J. Benítez.)

VOO ARRECIFE–LAS PALMAS: “ESTAMOS SENDO SEGUIDOS POR UM ÓVNI”

Tal como o comandante da Iberia me havia antecipado, a Montanha Vermelha se levanta nas proximidades do farol de Pechiguera, no extremo sul-ocidental de Lanzarote. A aldeia de Praia Branca, perto de Berrugo e do castelo de Las Coloradas, era o último reduto de civilização. A partir dali, segundo o mapa, era necessário caminhar até o cume do vulcão.

E, enquanto o jato cruzava a península, recordei meu encontro com Rafa Gárate, em Madri. Alguém na companhia Iberia havia me falado desse piloto e de sua experiência com um óvni.

Se bem me lembro, aquela entrevista com o comandante de Santurce foi uma das primeiras da longa série que realizei com pilotos hispânicos e do mundo todo. Gárate me recebeu aquele dia em seu apartamento na avenida De América, e muito

rapidamente nos tornamos grandes amigos. Apesar de sua juventude, Rafa já contabilizava mais de 20 mil horas de voo. Foi piloto de combate durante 11 anos, passando depois para a aviação civil, na qual está há outros dez.

Evidentemente, ele não teve nenhum inconveniente em me relatar o que aconteceu enquanto voava entre as ilhas de Lanzarote e Grande Canária:

– Naquela época (1977), o mecânico da companhia em Arrecife havia alertado quase todas as tripulações acerca da aparição de um objeto muito luminoso que, todas as noites, sistematicamente, surgia sobre os montes próximos ao aeroporto. Em uma daquelas ocasiões, um dos comandantes, também de um DC-9 – Juanito Menaya Navarro –, pôde ver saírem daquele objeto cerca de 14 luzes menores. Naquela noite, quando íamos decolar de Arrecife rumo a Las Palmas, o comissário de bordo entrou na cabine e me perguntou se podia ficar conosco. O homem estava curioso, ouvira falar do tal óvni e pensou que talvez o visse da cabine do DC-9. Às 21h30, já totalmente escuro, começamos a taxiar para decolar e levantamos voo. Nesse aeroporto, como você sabe, é preciso virar logo em direção ao mar. Bem perto, erguem-se algumas montanhas, e é preciso virar à direita enquanto se vai ganhando altura. E foi o que fizemos. Porém, quando estávamos mudando

a direção para atingir o nível ou altura exigida, já rumo a Las Palmas, vimos uma luz sobre as colinas e montanhas próximas ao aeroporto. Era forte, brilhante. Eu diria que um pouco ovalada. Assemelhava-se à forma de uma lentilha. De repente, a luz começou a se aproximar do avião; aumentou em tamanho e intensidade e ficou grande como uma bola.

– A que altura vocês estavam nesse momento?

– A cerca de 2.500 pés^[1]. Continuávamos subindo e completando o giro. Justamente ao dar a volta, os três (o copiloto, o comissário de bordo e eu) vimos aquela luz misteriosa. O comissário de bordo, com evidente nervosismo, começou a dizer: “Comandante, comandante, olhe, olhe!”. E o copiloto, por sua vez, disse: “Comandante, o que vamos fazer?”. Aquilo foi engraçado. Normalmente, tanto o copiloto quanto o comissário de bordo se dirigem a mim por meu nome de batismo. Mas, dessa vez, não. Ambos me chamavam de comandante. E eu, que estava no comando do DC-9, respondi, tentando tranquilizá-los: “Não olhem!”.

– Você estava vendo?

– Sim, claro. E vi que se aproximava.

– Mas não teve medo?

– Não. Eu sabia, ou intuía, que aquilo não podia nos fazer mal. Se quisesse nos atacar, já o teria feito enquanto

decolávamos.

- Então, por que acha que estava se aproximando do avião?
- Não sei. Talvez por curiosidade, ou para ver nossa reação.
- E o que aconteceu?
- O comissário de bordo e o copiloto continuaram me perguntando o que fazer. E eu disse que enviassem um sinal de luz. “Quem sabe se estão distraídos”, pensei comigo.

Tanto Rafa Gárate quanto eu rimos.

- Sim – pontuou o comandante –, eu sei que foi ridículo. Como uma nave com tamanha tecnologia poderia estar “distraída”? Se nós voamos com tantos instrumentos, o que não terão eles?

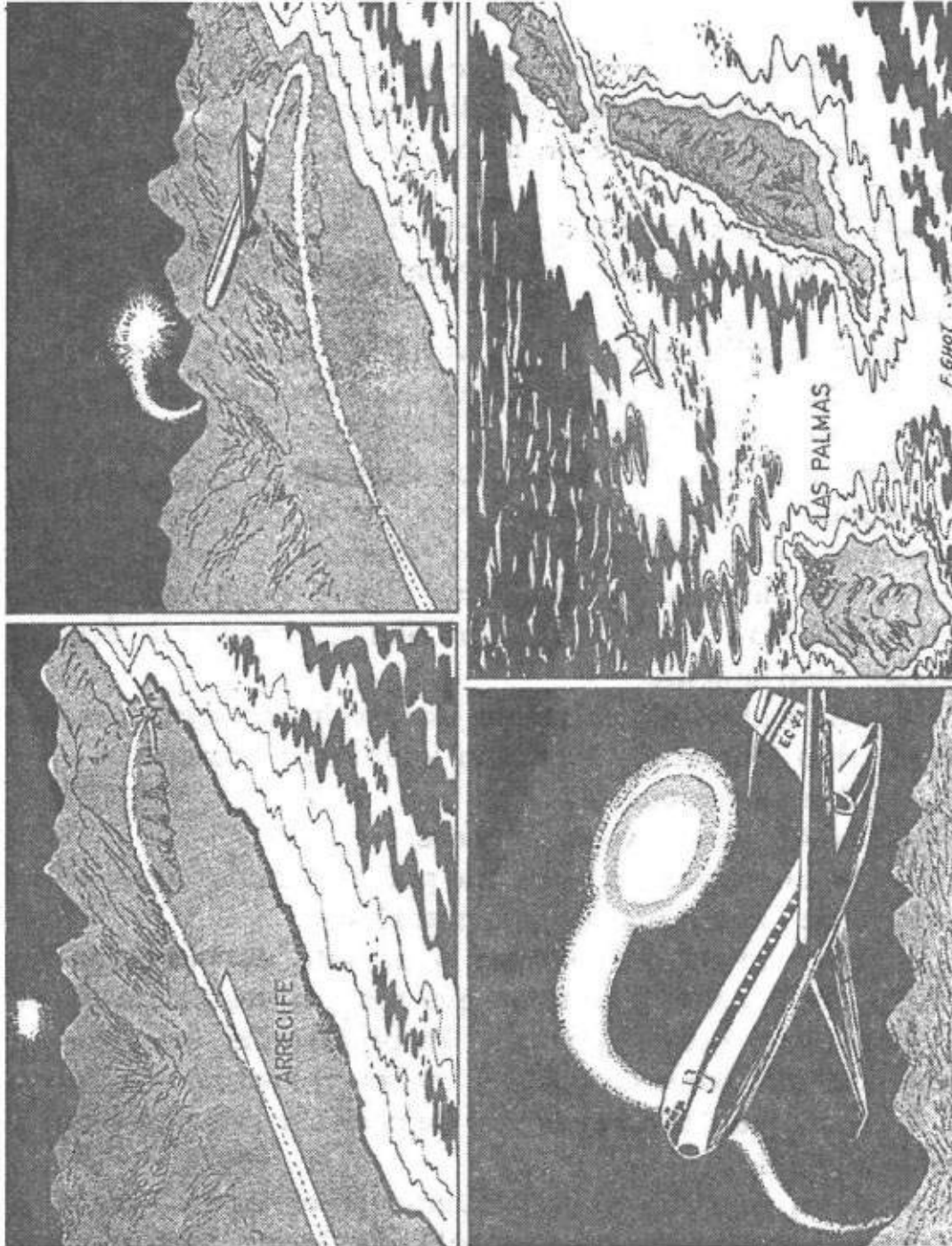
- Então, você acha que aquela luz podia ser uma nave?
- Sim. Comportava-se de maneira inteligente, e era evidente que não estávamos diante de um avião, um helicóptero ou um meteorito. Você vai ver. Ao fazer sinais luminosos, a luz não avançou mais. Manteve a mesma distância. Mas a coisa não acabou aí. Em seguida, subiu na vertical e passou por cima do avião, posicionando-se do nosso lado esquerdo. E nos acompanhou até Las Palmas. No total, mais de 20 minutos de voo. Aquilo era impressionante. O objeto se manteve a uma mesma distância, voando em paralelo conosco e à mesma velocidade do DC-9. Ou seja, a uns 750 quilômetros por hora.

Sua luz branco-amarelada se destacava extraordinariamente. Vou dizer uma coisa: mentalmente, tentei fazer alguma experiência do tipo telepática. Eu havia lido alguma coisa sobre isso.

– E houve resposta?

– Não. Pelo menos eu não notei.

– Acha que os seres que talvez tripulassem o óvni eram capazes de captar seus pensamentos?



Um óvni “escoltou” o DC-9 do comandante Rafael Gárate de Arrecife, em Lanzarote, até Las Palmas, na Grande Canária. Embaixo, à esquerda, o óvni sobre as montanhas próximas ao aeroporto. Em cima, à esq., o objeto se aproxima do avião de passageiros. Abaixo, à dir., o óvni sobrevoa o DC-9 e se posiciona na lateral esquerda da aeronave. A partir desse momento

segiu o avião da Iberia até Las Palmas.

– Por que não? Se dominam tanta tecnologia, a transmissão de pensamento deve ser uma brincadeira para eles.

Era emocionante ver que um profissional do ar, com mais de 20 mil horas de voo, conservava sua mente aberta. O comandante Gárate deve ter adivinhado meus pensamentos, porque acrescentou:

– É, sei que não é frequente que as pessoas acreditem em extraterrestres. Mas eu vi alguma coisa que só pode ser associado a uma tecnologia infinitamente superior à humana.

– Você sabe que alguns cientistas falam das longas distâncias interestelares e da impossibilidade de contato com outros mundos, não é?

– Falam de *nossa* impossibilidade de contato. Mas esquecem que em outros lugares da galáxia podem prosperar uma ou mil civilizações que tenham superado essas barreiras. Você imagina Sêneca, Platão ou Aristóteles na cabine do avião que eu faço decolar todo dia?

Estava claro.

– O que aconteceu quando chegaram a Las Palmas?

– Pouco antes de aterrissar o perdemos. Ao fazer a aproximação e entrar nas nuvens, o objeto desapareceu.

- Em suma, como você qualificaria aquele fenômeno?
- Como um óvni. E a título muito pessoal, como uma nave de fora da Terra.
- E não poderiam ser russos ou norte-americanos?
- Você sabe que não. Eu pilotei aviões de combate. Sabres e os famosos 104, ou “ataúdes voadores”, e sei as possibilidades da aviação militar. Nem os mais audazes aviões experimentais podem desenvolver essas velocidades nem praticar aqueles giros e ângulos retos em pleno voo.

Tornei a ver Gárate algum tempo depois daquela primeira entrevista. E assim como ocorria agora com o caso da Montanha Vermelha, colocou-me de novo para seguir a pista de outro apaixonante acontecimento.

TÂMARAS E PASSAS PARA TRÊS DIAS

Meu coração se acelerou ao aterrissar em Arrecife, Lanzarote. Após algumas averiguações com os mecânicos de terra e com o oficial de tráfego, fui até a localidade de Yaiza, ao pé das Montanhas do Fogo de Timanfaya. Continuava disposto a ficar vários dias na solidão do vulcão à espera de uma possível descida ou aparição dos óvnis. E, embora o tempo previsto de permanência no vulcão da Montanha Vermelha não fosse excessivo, eu precisava reunir algumas provisões, como pelo menos um saco de dormir.

Mas a noite acabou interceptando meu caminho. E as velhas corcovas vermelhas dos 30 vulcões do Parque Nacional de Timanfaya desapareceram.

Meu descanso em Yaiza foi breve. Com as primeiras luzes, e como é meu costume em minhas viagens, adentrei as caiadas ruas da cidade. Logo me vi diante de uma mesa de madeira de

dragoeiro escurecida pela fumaça de uma não menos escura cantina. A dona do lugar não demorou a colocar diante de mim um generoso prato de ovos com toucinho, acompanhado pelo inseparável *gofio*[*], molho picante e algumas fatias de queijo de cabra que ultrapassavam os limites da bandeja. Para regar aquele café da manhã – digno de um miliciano de Juan Bethencourt –, uma jarra de um dourado vinho malvasia.

Eu sabia que aquela seria minha última refeição com um mínimo de dignidade e consistência, e tratei de aproveitá-la.

Ali mesmo, entregue ao prazer do último cigarro, informei-me sobre o lugar mais apropriado para conseguir alguns mantimentos. A mulher me indicou a Casa Salvadora, às margens da Praia Branca, em frente à Ilha dos Lobos.

Em pouco tempo eu me encontrava de novo na sinuosa estrada que cruza La Hoya, em direção às costas do Sul.

Fiquei feliz – quase como uma criança – ao reconhecer o negro vivo desse misterioso musgo que cobre os quase 200 quilômetros quadrados de lava relampejante da região. Um mundo mágico. Enfeitiçado, diria eu, pelos olhos amarelos e vermelhos de mais de 20 vulcões extintos por onde só andam gaiotas e escorpiões. Intencionalmente, reduzi a marcha de meu automóvel. Fui descobrindo, a cada curva, as formas esqueléticas, robustas e kafkianas da escória e das línguas-de-

ção compactadas. Quase como intermináveis mãos ressecadas presas à terra. À direita da estrada, o mosaico branco das salinas de Janubio.

Não tardei a distinguir o pequeno casario da Praia Branca. Ali, com a pedra-pomes da ilha dos Lobos ao fundo, conheci a Casa Salvadora.

O proprietário, não sem uma certa estranheza, foi reunindo algumas coisas que pedi: vários pacotes de passas, tâmaras até encher um pote de pouco mais de meio litro de capacidade e cinco garrafas de café preto, sem açúcar.

Alguns dos moradores que aplacavam sua sede na cantina acompanharam as idas e vindas do homem com tanto interesse quanto curiosidade. Mas nenhum deles chegou a perguntar a razão daquele insólito conjunto de mantimentos. No fundo, agradei esse gesto de prudência. Eu queria realizar a experiência na mais absoluta reserva. Ao fato – excitante em si – da espera na Montanha Vermelha, eu queria acrescentar outra realidade não menos fascinante, pelo menos para mim. Queria conhecer e anotar até as mais ínfimas reações de uma pessoa submetida – mesmo que só por três ou quatro dias – a uma solidão absoluta.

Seria eu capaz de suportar? Como minha mente reagiria? E, acima de tudo, como eu me comportaria no fundo do vulcão,

torturando meu organismo com um severo jejum?

Essas incógnitas haviam levantado consideravelmente meu ânimo. Eu ardia de desejo de iniciar o caminho rumo ao vulcão. Uma das condições básicas para a execução desse projeto era guardar o mais completo mutismo a respeito do lugar exato onde pretendia me instalar. Apenas o comandante da Iberia o conhecia. Porém, em minha precipitada saída de Bilbao, eu havia esquecido de avisar Rafa Gárate. Por isso, o piloto não tinha conhecimento, naquele momento, de minha iminente chegada à Montanha Vermelha.

Nem mesmo Raquel sabia o nome do vulcão, nem sua posição. Assim, posto que a ilha de Lanzarote reúne mais de 300 vulcões, teria sido extenuante uma suposta tarefa de busca. Contudo, essa circunstância, longe de me preocupar, fazia-me vibrar com mais intensidade. Psicologicamente, me colocava em uma posição ótima, diante de um verdadeiro e descarnado enfrentamento comigo mesmo e com o que pudesse acontecer no cume do vulcão. Uma vez abandonada Praia Branca, a comunicação seria zero.

Mas faltava resolver o problema do saco de dormir. Enquanto o dono da Casa Salvadora concluía os preparativos, fui até o centro da aldeia em busca de algumas mantas para substituir o já impossível saco de dormir. Não foi difícil a compra. A

Providência me agraciou também com o achado de uma pequena loja de comestíveis, onde adquiri uma caixa de biscoitos e bastante tabaco negro.

Com aquele tesouro voltei à praia, onde o esforçado proprietário da Casa Salvadora me ajudou a estender as provisões sobre as mantas. Uma vez formada a trouxa, despedi-me do sujeito e deposei a preciosa carga no porta-malas do Seat 124.

De acordo com o mapa, eu devia seguir até o farol de Pechiguera. Ali acabava a estrada. Depois, começaria a subir.

O sol ardia já em pleno zênite quando parei meu automóvel à sombra de um farol todo descascado. Tanto a torre quanto os negros precipícios da costa de Rubicón estavam desolados. Desertos. O farol, com a chegada do progresso, havia perdido seus moradores e, com eles, o calor e a cor dos sentimentos. Agora tudo era feito por uma célula fotoelétrica.

Procurei uma sombra e, ali, ao pé daquele órfão de 20 metros, tentei organizar minhas ideias. A minha frente, se os mapas não tivessem mentido, erguia-se a Montanha Vermelha. Mas por que a denominariam assim? Na realidade, suas escarpadas encostas eram cinza.

O vulcão, contemplado da base, guardava ainda o porte airoso e galhardo dos jovens filhos do Timanfaya, que entraram

em erupção em pleno século XVIII. Eu havia lido que, lá pelos anos 1730 a 1736, essa parte da ilha sofreu um violento abalo, e 11 dos casarios que salpicavam a planície foram sepultados sob a lava, que acabou no mar em meio a colunas de vapor e impressionantes cataratas de fogo quase sólido. Daquele apocalipse nasceram 30 bocas fumegantes que, lentamente, foram morrendo. A Montanha Vermelha, justamente, era uma delas.

Enquanto eu checava minha inseparável bolsa de câmeras fotográficas, assaltou-me um súbito desejo de deserção. “Por que não?”, perguntei-me. “Por que não abandonar tudo e voltar? Por que me submeter ao desconforto e ao desconhecido?”

Levantei-me e, quase com violência, coloquei a bolsa no ombro direito, fazendo o mesmo com a trouxa onde havia reunido os mantimentos e o café. Mas dei tanto azar que uma das garrafas, apesar da proteção das mantas, me acertou no flanco esquerdo. A dor acabou dirimindo minhas dúvidas. A passos largos, com pressa, fui para o Norte, tentando contornar a base do grande cone com o objetivo único de encontrar uma trilha um pouco melhor.

Com 20 minutos de caminhada, desviando das fendas basálticas e remoinhos de lava preta, meu corpo já suava por todos os poros. Logo me convenci de que era inútil procurar uma

encosta menos abrupta. As paredes da Montanha Vermelha são formadas por longas crostas de material vulcânico, e o resto, por escória muito granulada, que brilhava ao sol.

Após uma profunda inspiração, optei por iniciar a subida. Se alguém tivesse me visto subir por aquela encosta bruta, levando um fardo como um carregador tibetano, provavelmente teria se benzido. Mas, com exceção das gaivotas, que saltavam entre os recifes, em um longo raio de terreno não se via ser humano algum. Por outro lado, quem ia se aventurar em pleno junho em uma incursão daquelas?

Quinze minutos depois tive de soltar a carga. Aquilo era excessivo. E, embora quisesse chegar quanto antes à boca do vulcão, os descansos tiveram de se prolongar conforme a encosta ficava mais complicada.

Enquanto contemplava o incerto perfil do cume do vulcão, eu, que não acredito no acaso, perguntei-me pela enésima vez que diabos estava fazendo na Montanha Vermelha. Quem estava me incitando a chegar ao vulcão? E, acima de tudo, para quê? O que ia acontecer lá em cima?

Essas perguntas entravam e saíam da minha cabeça sem ordem nem coesão. Só quando minhas botas escorregavam nos rios de escória, fazendo-me perder parte do terreno conquistado, meu coração e minha vontade se transformavam

em dedos – ou melhor, garras – tentando evitar uma queda que teria sido fatal. Em mais de uma ocasião, e em plena avalanche de escória, fui obrigado a me deitar de bruços, afundando até as pestanas na escória escaldante.

Uma hora depois de iniciada a subida, com os ossos moídos e o ânimo tão entrecortado quanto meu fôlego, atingi o cume. As batidas de meu coração se tornaram mais vivas quando meus olhos se cravaram no fundo do vulcão.

UMA CRUZ NO VULCÃO

A primeira coisa que me chamou a atenção naquele caldeirão de quase cem metros de diâmetro foi uma grande cruz branca, pintada entre o negro da cinza vulcânica e os verdes e ocres do resto da Montanha Vermelha.

Em uma rápida inspeção – e ainda de meu observatório obrigatório, no mais alto de uma das paredes do vulcão – verifiquei a ausência total de atividade vulcânica. Nem gases nem fendas fumegantes. Algo que, evidentemente, qualquer um teria dado por certo. Mas seria bom me certificar.

O vulcão estava deserto. Por um momento, aquele fortíssimo vento que soprava no topo dele me trouxe de volta à realidade. Eram rajadas do leste, às vezes frias, mas sempre densas e poderosas. Tão fortes que assobiavam entre os meandros da lava petrificada. Se aquele vento castigasse o fundo do vulcão com a mesma violência, minha estadia lá poderia se complicar

sensivelmente.

Posto que só havia uma forma de verificar, comecei a descer a passo lento. Logo deixei para trás pedras e grandes rochas que se acumulavam na parede e me encontrei no meio da suave esplanada que forma a base do vulcão. Ali, o terreno era macio. Formado basicamente por uma cinza leve, entre a qual crescia uma retama esquelética e ressecada, bem como alguns arbustos anões, alvejados por aquele sol de ferro e que os nativos de Lanzarote chamam de *ahulagas*.



“Diante de meus olhos apareceu uma grande cruz branca...” (Foto: J. J. Benítez.)

Fiquei feliz por encontrá-los. As noites naquelas paragens – e mais ainda a quase 400 metros de altitude – são duras. Essa

madeira, fácil de quebrar, me proporcionaria o calor necessário.

O principal motivo de meu desânimo – o forte vento – havia desaparecido. Pelo menos no centro do vulcão. Ali, a calma era total. Embora tenha suposto que as paredes do vulcão defenderiam o fundo da depressão das tempestades de areia, assim como dos ventos, fui de novo até o alto de uma dessas paredes, dessa vez para o extremo oposto por onde havia chegado ao cume da Montanha Vermelha. Ao chegar às rochas surgiu diante de mim, em direção leste, a desgastada cadeia montanhosa de Los Morros, com suas corcovas brancas e vermelhas. Ali, como em qualquer ponto da boca do vulcão, as rajadas de vento eram insuportáveis.

Voltei para o centro do vulcão e tentei determinar o canto adequado onde montar meu modesto acampamento. Ao pé da parede sul-oriental se acumulava um grande volume de rochas de tamanho pequeno e médio. Talvez pudesse fazer uma espécie de parapeito com elas.

E, carregando de novo os mantimentos e o material fotográfico, fui até o ponto escolhido.

Com o mesmo entusiasmo de uma criança que brinca de construir uma cabana, eu me entreguei à minha primeira tarefa dentro do vulcão. Duas horas depois, com o rosto molhado de suor e as roupas definitivamente descoloridas por conta do pó e

das cinzas, retrocedi uns passos e contemplei minha obra. Não pude evitar o riso. A verdade é que meu futuro como arquiteto deixava muito a desejar.

Provavelmente, se o vento que cortava a lava no mais alto das paredes do vulcão fizesse a mínima incursão a meus recentes domínios, aquele semicírculo de pedra de um metro de altura viria abaixo. Mas era minha obra, e fiquei satisfeito.

A tarde já começava a escapar, com o vento, rumo ao tabuleiro azul do Atlântico. Tinha de me apressar. Após colocar as provisões dentro do semicírculo, fiz um rápido inventário do material que havia encerrado na bolsa das câmeras. A verdade é que a contagem foi mais que breve: binóculos Yashica de 10 × 50, inseparáveis em minhas aventuras atrás dos óvnis; uma lanterna especialmente desenhada por uma casa especializada em Vitoria, e cujo alcance – sem dispersão – beira os dois quilômetros, e um grosso caderno de anotações.

E como primeira medida – habitual já em mim –, coloquei no pescoço uma das câmeras Nikkormat, com uma teleobjetiva de 200 milímetros. Nunca se sabe quando essas naves podem aparecer. A experiência havia me ensinado a não me afastar demais das câmeras fotográficas. Em mais de uma ocasião vi passar diante de mim esses objetos quando estava “nu”, sem elas.

De repente, lembrei que não havia juntado lenha. Essa devia ser a próxima e uma das mais importantes tarefas daquele primeiro dia. Posto que o sol levaria ainda pouco mais de uma hora para se esconder, fui para a parte mais afastada do acampamento. Se teria de passar várias noites naquele vulcão, o mais racional era começar consumindo os arbustos mais afastados. Em caso de cansaço ou de qualquer contrariedade, sempre seria mais confortável chegar até a lenha próxima ao acampamento.

Antes de começar a carregar os paus brancos e ressecados, parei diante da grande cruz que evidentemente alguém havia pintado no centro da esplanada. Ao tocá-la, notei que se tratava de cal. Os dois grandes traços, de uns 30 a 40 centímetros de largura por quatro metros de comprimento, haviam sido desenhados sobre a cinza preta do vulcão. Mas por quem e para quê?

Meu primeiro pensamento foi associar a cruz a um sinal feito para que alguém pudesse vê-lo do ar. Podia ser algum tipo de balizamento para paraquedistas ou exercícios de tiro.

“Exercícios de tiro? Meu Deus! Imagine se me encontro em pleno polígono de bombardeio ou de lançamento de mísseis!”

E retrocedi com espanto. Instintivamente olhei em minha volta, mas não pude descobrir um único sinal de bombas,

crateras ou os clássicos funis que os projéteis provocam ao explodir em terra. A esplanada do vulcão era perfeitamente plana e compacta. Estava claro que aquele vulcão não havia sido cenário – pelo menos não recentemente – desse tipo de exercícios de fogo ou bombardeio. Isso era o que eu achava. Mas, então, o que significava a cruz?

O comandante Gárate havia me assegurado que naquela parte da ilha de Lanzarote não existia sinal óptico algum que servisse de orientação aos pilotos. Por outro lado, os traços, a base de cal, eram obra humana. Isso saltava à vista.

Após alguns segundos de inútil reflexão, segui para a ponta do vulcão e comecei a arrancar todos os arbustos de *ahulaga* e retama que estavam a meu alcance. Quando achei que a carga era suficiente, refugiei-me no semicírculo de pedra, dispondo outras pequenas rochas dentro do próprio acampamento formando uma lareira. Ali acenderia uma fogueira assim que as trevas caíssem sobre o vulcão da Montanha Vermelha. E, acomodando-me como pude, peguei meu caderno de anotações e dei início ao relato daquele agitado 14 de junho de 1978.

Muito lentamente, o vulcão chamado Montanha Vermelha foi mergulhando na mais negra escuridão.

PRIMEIRA NOITE: UM ESTRANHO MONÓLOGO

Eu já sabia, de outras situações, o que significa estar só na escuridão. Mas aquele vulcão...

Quando as sombras ficaram densas, meu ânimo tornou a se encolher. Era algo físico. A temperatura no vulcão não havia caído demais, de modo que decidi não acender o fogo. Além do mais, queria que meus olhos se acostumassem quanto antes àquela situação de negrura pastosa e desesperadamente silenciosa. Não foi difícil. Em meia hora eu podia distinguir com relativa facilidade os altos limites daquela espécie de anfiteatro em cujo fundo me encontrava. A uma distância menor, a trama sarmentosa e calcinada das retamas e míseros arbustos que cresciam no fundo do vulcão, talvez por um milagre da Providência.

Mas aquele silêncio... Por mais que tenha aguçado o ouvido, naquela desolação de lava e cinza vulcânica não se escutava o

menor ruído de uma cigarra ou o ziguezagueante zumbido dos morcegos. Nada. E, não sei por que, meu coração sentiu pena por aquela natureza aparentemente morta e condenada ao silêncio.

Talvez por isso eu ame o mar. Enquanto colocava o pote com as tâmaras sobre os joelhos, levei o olhar ao firmamento. Como descrever aquele calafrio branco gerado por legiões de estrelas e astros? Só nos cumes andinos havia assistido a um espetáculo parecido.

Na realidade, aquela abóbada rutilante seria, junto com meus pensamentos, a única companhia na solidão da Montanha Vermelha. Isso era no que eu acreditava naquela primeira noite. Dez tâmaras e um copo de café puro não eram muito para repor forças. Mas era o estipulado se eu realmente quisesse respeitar o jejum.

Meu plano, enquanto permanecesse naquele vulcão no fim do mundo, era o seguinte: tentar dormir durante o dia e esperar, vigiar e meditar ao longo da noite. Simples. Uma “refeição” ao nascer do sol e outra no crepúsculo. Em caso de sede, café. Quem me conhece sabe que nunca, ou quase nunca, bebo água. Posso passar semanas sem um único gole. Porém agora, em uma zona desértica, podia ser diferente. De modo que optei pelo café.

Eu tinha curiosidade de conhecer minhas próprias reações. Meus pensamentos e, acima de tudo, meus sentimentos. Como

me comportaria se a sorte me favorecesse e eu visse um óvni? E, indo além com o sonho, o que eu faria no caso de essa nave descer sobre o vulcão? Como me comportaria se chegasse a ver seus ocupantes? Fugiria, como já me aconteceu em outras ocasiões, ao ver os óvnis? Essas perguntas me arrepiavam. E reconheço que o medo começou a me rondar.

Depois do jantar frugal me enrolei em uma das mantas. Coloquei os binóculos no pescoço e pendurei a estreita caixa metálica que continha as baterias da lanterna “mágica” no ombro direito. Com o grande foco de vidro parabólico na mão, fui até o alto da parede mais próxima. Ali, sentado sobre a lava, o mais bem agasalhado possível, enfrentei o vento e meus pensamentos: “Por que a solidão me agrada? Ou não me agrada?”.

Como supunha, a voz da minha consciência – ou não era minha consciência? – apresentava as respostas à mesma velocidade com que eu me deixava levar pelas perguntas. Assim, surgiu este monólogo:

– Mas o que é solidão? Por que o ser humano precisa tantas vezes desse silêncio interior? Será que nosso verdadeiro mundo não se assemelha aos grandes icebergs? Uma parte sobressai da água, e outras nove permanecem ocultas.

– Que bobagem!

- Tem certeza?
- Bom, quem sabe?
- A questão é que esta solidão me preenche.
- Talvez você não esteja tão sozinho como pensa. Talvez o que conhece por Espírito, ou por Mente, ou por Alma, é alguém tão físico e real quanto a áspera lava sobre a qual está agora...
- Isso são só palavras.
- Sim, mas você sente algo ou alguém dentro de si. Ou não?
- Sim.
- E até que ponto as sensações são importantes?
- Para ser sincero comigo mesmo, cada vez mais. Às vezes, eu me deixo levar pelo que esse ser interior parece me ditar (esse outro eu, se é que podemos chamá-lo assim), e as coisas adotam outra cor...
- Bravo! E o que pensaria se eu lhe dissesse que esse ser interior é, na realidade, você mesmo: o verdadeiro J. J. Benítez?
- Outro indivíduo dentro de mim mesmo? Não entendo.
- Outro não, você. O verdadeiro. O velho...
- Velho? Só tenho 32 anos!
- Sim! São 32 cálculos de tempo, de acordo com os limites do planeta onde você vive agora.
- Já estamos começando a delirar.
- Não. Você vai concordar comigo: se esse ser existe e

demonstra ser tão prudente e sábio em suas respostas e argumentos, é impossível que você tenha alcançado tal grau de conhecimentos nesses ridículos 32 anos neste mundo onde se move.

– Já me disseram que essa voz da consciência podia ser o próprio Deus, que fala ou dialoga com todos os seres humanos.

– Deus. E o que é Deus?

– Eu sei lá! Talvez seja a grande força ou a energia infinita que preenche e sustenta tudo. Vai saber!

– Nesse caso, o “velho J. J. Benítez” também deve abrigar um pouco dessa força. Ou não?

– Tomara!

– Mas não vamos divagar. Não acha absolutamente racional que se esse ser interior existir, você encontre consolo na solidão de si mesmo?

– Sim, é racional. Mas, então, por que tanta gente foge da solidão? Por que dizem que a solidão é má conselheira e todas essas coisas?

– Acho que estamos falando de duas solidões diferentes.

– Explique-se.

– Vejamos. Quando um homem ou uma mulher não conhecem a si mesmos, sempre fogem da solidão. É lógico, estão desarmados, indefesos, e a solidão aumenta seus medos e suas

angústias. E isso ocorre mesmo que a pessoa se mova entre multidões. Ainda não descobriram sua verdadeira dimensão, sua força, sua longa e remota sabedoria.

– Quer dizer que não descobriram esse ser interior, tão velho?

– Isso mesmo. Por isso falei de dois tipos de solidões. Aqueles que chegaram ao conhecimento ou à suspeita, pelo menos, da realidade desse eu interior, gostam e até buscam essa solidão, que lhes possibilita um diálogo mais nítido e profundo com o “velho”, se me permite o termo.

– Espere, deixe-me pensar. Como podemos encontrar o velho?

– Para começar, é preciso parar.

– Parar?

– Sim, congelar o relógio da vida. Dar um tempo.

– E depois?

– Simplesmente escutar essa voz interior. Essa que você chama de voz da consciência. E seguir seus conselhos. Pouco a pouco, esse mergulho em si mesmo vai proporcionando luz e, especialmente, segurança.

– Então, você acha que se as pessoas se aprofundassem em si mesmas, acabariam tantas ansiedades, frustrações e tantos suicídios?

– Diga-me uma coisa, por que acha que os lamas, os místicos ou aqueles que praticam uma vida contemplativa são muito mais sábios e felizes que os outros?

– Mas, de acordo com essa teoria, nós, que estamos na roda do consumo, da pressa e desta sociedade contemporânea, jamais encontraremos a paz.

– Não. O “velho” pode ser encontrado em qualquer lugar e a qualquer momento. Sua presença em cada um de nós nem sequer depende de nossa vontade. Ele está ali desde o instante em que somos. O que acontece é que muitos – a maioria – não percebem sua existência.

– E o que acontece quando a pessoa morre? Para onde vai esse ser interior?

– Repito que a única e verdadeira identidade de cada pessoa é formada apenas por esse ser. E, ao sair deste mundo, cada homem ou mulher se manifesta diante da Suprema Força ou Energia e diante de seus irmãos como o eu que é.

– Por que estamos nesta vida, então?

– Para aprender.

Não sei se fiz bem. A questão é que aquela estranha conversa comigo mesmo ficou bloqueada por uma não menos complicada mistura de sentimentos. Levantando os olhos para aquele firmamento em paz, deixei-me levar por um pranto limpo e

silencioso. Eram lágrimas sem explicação aparente. Era como se meu coração – talvez esse ser que também se aninha em mim – tivesse sentido a saudade de outros tempos ou de outras pátrias, lá em cima. Assim, envolvido em um sossego que jamais esquecerei, vi rodar as estrelas e conheci meu primeiro amanhecer na Montanha Vermelha.

Tive de tirar as tâmaras do pequeno pote de metal. Não tinha alternativa se quisesse aquecer meu corpo anestesiado por um pouco de café. Em minha precipitação por subir ao vulcão, eu havia esquecido algo imprescindível, um simples recipiente para aquecer a estimada bebida. Assim, o que não havia feito durante a fria noite tive de fazer naquele momento, enquanto o sol devolvia a vida aos verdes e ocres calcinados e vermelhos da cadeia do Timanfaya.

Como agradei aquele aroma e o tímido borbulhar do café, brilhante e vivo entre as altas chamas! Dois longos paus de *ahulaga* me serviram de pegador para segurar sobre o fogo a cafeteira improvisada. E, após saborear minha ração de tâmaras, à qual acrescentei 20 passas e dois biscoitos, bebi o café defumado e amargo.

Mas o cansaço acabou fechando meus olhos, e meus projetos de examinar o vulcão com mais calma ficaram em suspenso.

SURPRESA NA EXPLORAÇÃO DO VULCÃO

Acho que o que acabou me acordando foi o calor sufocante e aquele suor que encharcava meus cabelos e minha nuca. Aquelas seis horas de sono profundo em pleno sol haviam sido uma perfeita imprudência. Eu devia pelo menos ter coberto a cabeça...

Posto que não era minha intenção abandonar o vulcão para me refrescar na costa de Rubicón, optei por me “lavar” e assear com a cinza do vulcão, como havia visto os berberes da África Setentrional fazer. Eles, em vez de cinza vulcânica, costumam utilizar areia, mas também não era hora de fazer exigências.

Tirei todas as peças de roupa e tratei de estendê-las sobre as rochas, de tal modo que pudessem arejar. Depois, tendo as botas como única vestimenta, fui até ao centro do vulcão, onde a cinza era mais abundante. Sentando-me na esplanada, passei aquele pó ressecado por todo o corpo, até ficar preto dos pés à cabeça.

Para dizer a verdade, senti um profundo alívio. Mas não era prudente me expor ao sol. De modo que, após sacudir a cinza, vesti a roupa de novo, abrindo mão dessa vez da jaqueta pesada, e com o ânimo reconfortado por um novo e lento gole de café, eu me dispus a concluir a exploração do vulcão. Se os óvnis tinham aterrissado naquela esplanada, talvez eu pudesse encontrar alguma marca, algum vestígio.

Para começar, subi outra vez à parte mais alta do vulcão, varrendo-o metro a metro com os binóculos. Mas não consegui encontrar um único sinal. Se as luzes vistas pelo comandante tinham sido óvnis, o mais provável é que não tenham chegado a aterrissar. Ou talvez tivessem descido sem deixar queimaduras. Também não seria o primeiro caso.

Já que é para especular, aquele vulcão era um lugar ideal para uma descida desse tipo. Somente do ar, como aconteceu com Rafa Gárate, teria sido possível observar as naves. E eu sabia, por conta de minhas investigações, que esses seres costumam repetir suas aparições nos mesmos lugares. Portanto, havia a possibilidade de que ocorresse uma nova aterrissagem na Montanha Vermelha. Mas isso só era um sonho.

Muito lentamente, dei início a um minucioso reconhecimento do terreno. Caminhando em círculos fui examinando cada pedra, cada palmo de cinza, cada moita.

Se os óvnis tivessem situado um só de seus trens de pouso sobre o vulcão, eu encontraria a marca. Eu tinha todo o tempo do mundo, e quem me conhece sabe que consigo tudo a que me proponho.

O fogo daquele sol canarino parecia se concentrar no vulcão. Minha cabeça era duramente atacada pelos raios, e não tive outro remédio senão me proteger com a jaqueta amarrando-a como se fosse um turbante. Prossegui o rastreamento.

De repente, quando havia quase completado a primeira volta em torno do vulcão, meus olhos se fixaram em um quase imperceptível aro de metal de uns 20 centímetros de diâmetro que mal se destacava entre as cinzas.

O que era aquilo?

Ajoelhei-me ao lado do meu achado e, antes de retirar a cinza, tentei me acalmar. No entanto, meu coração estava disparado, e foi preciso esperar alguns minutos. Por fim, trêmulo, passei a ponta dos dedos no pequeno aro. Não havia dúvida. Aquilo era metal. Talvez ferro. Mas parecia muito enferrujado. E, de grão em grão, fui separando a terra e a cinza.

Logo notei que se tratava de uma espécie de cilindro. A face superior era igualmente metálica. Sobre ela ressaltava-se uma borda que, meio sepultada pela cinza, havia sido confundida com um aro.

Conforme cavei em volta do misterioso objeto, vi que estava solidamente embutido na superfície do vulcão. Tomado de uma galopante curiosidade, coloquei as duas mãos em volta do cilindro e me dispus a tirá-lo à força.

Foi quando me assaltou uma grave dúvida: e se fosse uma bomba? A ideia me paralisou, e um suor frio começou a escorrer por minhas têmporas enquanto eu recuava. Era possível que eu estivesse diante de um projétil que não havia explodido? Nesse caso, o que devia fazer?

O instinto de sobrevivência me aconselhava a me afastar dali. Para bem longe. Mas, por outro lado, uma forte e crescente curiosidade me mantinha junto ao artefato mofado. Era como um desafio. Seria eu capaz de desenterrá-lo sem provocar uma explosão?

O projeto me pareceu tão fascinante quanto perigoso. Se aquilo fosse realmente uma bomba e explodisse, adeus a tudo. Mas por que me meter em uma situação dessas? Simplesmente por amor ao risco. Acho que a maior parte dos repórteres ama a aventura e o perigo. Do contrário, não seríamos repórteres. E eu estava ali, na maior intimidade com aquilo que, sem dúvida, parecia uma granada. Era emocionante.

Prossigui a escavação. Dessa vez, infinitamente mais devagar. Com carinho e medo. Com a tensão daquele que apalpa

a figura fria e voluptuosa da morte. A cinza ia desaparecendo em volta ao cilindro.

“E se for uma mina?”, pensei. Mas o que faria uma mina no alto de um vulcão? Não conseguia entender. Teria a cruz branca alguma relação com aquilo?

Procurei não me distrair com essas reflexões. Naquele momento, o que importava era vencer o medo. Trazer à luz – intacta, claro – aquela possível bomba.

Quando o cilindro já aflorava entre 15 e 20 centímetros, interrompi a operação. O suor encharcava de tal forma minha testa que as gotas escorriam pelos olhos e caíam sobre a cinza, umedecendo o ferro.

Como a escavação em volta do objeto estava ficando difícil, fui até o acampamento e procurei alguma coisa para continuar. Não consegui encontrar um único objeto perfurante. Por isso, tive de sacrificar um dos rolos de filme para utilizá-lo como colher improvisada. Retomei a tarefa com novos bríos.



A bomba, meio desenterrada. (Foto: J. J. Benítez.)

Era evidente que o cilindro não era totalmente oco. O barulho emitido quando eu batia suavemente com o rolo de filme era

seco e próprio de algo recheado. Mas de quê?

Quando calculei que o artefato já estava praticamente desenterrado, acariciei-o com as duas mãos e dei início a uma série de levíssimos puxões. Na terceira ou quarta tentativa, o projétil – porque era disso que se tratava, efetivamente – se soltou e ficou em minhas mãos. A cabeça não existia. Em seu lugar – por consequência, sem dúvida, do choque –, restava uma massa terrosa que se desmanchou assim que a arranhei com os dedos.

Com extremo cuidado tornei a depositar a pesada granada nas rochas da parede do vulcão, escondendo-a. Previamente eu havia extraído uma porção daquela massa que parecia fazer parte do conteúdo da bomba. Naquela mesma noite acendi outra fogueira no extremo oposto do semicírculo de pedra. Quando as chamas atingiram certa altura, joguei aquela pasta esbranquiçada no meio do fogo. Quase instantaneamente, uma labareda azulada multiplicou as dimensões do fogo. Não havia dúvida, eu estava brincando com uma bomba...

Um novo calafrio me percorreu da cabeça aos pés. Mas as surpresas não haviam acabado naquele 15 de junho de 1978.

AS MÁGICAS ONDAS ALFA

Naquela noite comecei a acusar certa fraqueza. Notei inclusive uma incipiente fraqueza de ânimo. E assim registrei em meu diário.

O forçado jejum à base de passas e tâmaras e alguns biscoitos estava minando minha vontade. “Por que não desistir agora, quando você ainda tem forças para descer?” “Os óvnis não vão voltar.” “Esta situação é ridícula e absurda.” “De que adianta?” “Se seus amigos o vissem, compreenderiam?” Esses e muitos outros pensamentos me assaltaram já desde aquelas cansativas horas da segunda noite no vulcão da Montanha Vermelha.

Havia chegado, então, o momento de contra-atacar. Uma vez alimentada convenientemente minha única e fiel companheira – a fogueira vermelha e crepitante –, decidi realizar uma profunda “entrada em nível”.

Porém, antes de passar a relatar minha experiência no nível

ou estado alfa, acho que seria útil explicar em que consiste essa entrada, e como, por sua vez, ensinaram-me a fazê-la. Devo adiantar que jamais rejeito um sistema ou procedimento por meio do qual me garantam que posso estabelecer qualquer tipo de contato com os seres que tripulam os óvnis. Outra coisa é que, naturalmente, uma vez experimentado, me convença ou não. Com o denominado nível alfa já me ocorreram algumas coisas incompreensíveis.

Mas vamos tentar explicar a técnica para entrar nesse estado de consciência tão especial. Evidentemente, qualquer pessoa pode fazê-lo. Não importa a idade nem o nível cultural. Na realidade, todos fazemos isso todos os dias, embora de maneira inconsciente.

Coloquei uma das mantas sobre a esplanada do vulcão e me sentei da forma mais confortável que consegui.

Quando estamos em casa, e não na desconfortável cratera de um vulcão, tudo é mais fácil. É sempre recomendável escolher uma hora tranquila. Uma hora do dia ou da noite em que o lar esteja em paz, sereno e silencioso. Também é imprescindível se acomodar em um lugar relativamente afastado ou isolado. Um quarto, por exemplo, onde ninguém vai incomodar.

É conveniente fazer o exercício sentado e com as costas o mais eretas possível. Ao entrar em alfa deitado em uma cama ou

em um sofá, o mais provável é que a pessoa adormeça. Por isso a recomendação de utilizar uma cadeira, e, se possível, de encosto bem alto e vertical.

Apesar dessa posição aparentemente espartana, o corpo deve ficar o mais confortável e solto possível. Uma vez fechados os olhos, e com as mãos apoiadas nas pernas, começa a experiência.

O que se chama entrada no nível alfa não é mais que um controle, em estado absolutamente consciente, da mente. Vejamos.

Os cientistas comprovaram que o insuperável computador que constitui nosso cérebro emite vários tipos de ondas ou impulsos elétricos, e as batizaram com os nomes de beta, alfa, delta e teta. Pois bem, a cada modalidade de onda corresponde um estado geral do organismo humano ou vice-versa. Beta é identificado com o estado de vigília, ou seja, quando estamos acordados ou desenvolvemos qualquer tipo de atividade física. Nesse caso, os cientistas demonstraram que nosso cérebro trabalha entre 21 e 24 ciclos cerebrais por segundo, aproximadamente.

Se reduzirmos esse índice, atingindo sete ciclos cerebrais por segundo, o “computador” terá nos colocado no conhecido nível ou estado alfa. Se o cérebro prosseguir sua descida em ciclos por

segundo, o corpo humano experimentará as situações conhecidas como delta e teta. Estas últimas podem ser associadas ao estado geral de uma pessoa anestesiada ou em coma.

Mas vamos nos concentrar no segundo: o alfa. As experiências clínicas – à base de equipamentos de eletroencefalograma conectados ao crânio dos sujeitos – demonstraram que as ondas alfa são registradas fundamentalmente quando a pessoa dorme. Para ser mais exato, quando sonha. Nesse caso, logicamente, o indivíduo não tem ciência de sua entrada no nível alfa, mas a realidade objetiva e científica é que seu cérebro está emitindo esse tipo específico de ondas ou impulsos elétricos, perfeitamente diferenciados dos demais.

É justamente nessa situação alfa que o organismo descansa e se regenera. Por alguma razão que a ciência ainda ignora, a pessoa se desequilibra quando é privada desses minutos de devaneio ou de emissão de ondas alfa. Quando o fato se repete sistematicamente – e isso os especialistas em tortura sabem muito bem –, o organismo humano entra em colapso, e a pessoa morre.

Foi comprovado igualmente que a diminuição dos ciclos cerebrais por segundo é acompanhada de um menor consumo de

oxigênio e de uma sensível redução do ritmo das funções metabólicas. Na realidade, não se sabe se o segundo é consequência do primeiro ou o contrário.

É perfeitamente comprovável que uma pessoa reduz inconscientemente seu gasto de oxigênio e o tônus das funções de seu organismo quando dorme. O contrário do estado ou nível beta, por exemplo, em uma corrida ciclística, na qual, como se sabe, o consumo de oxigênio é muito considerável.

Como disse antes, a maior parte das pessoas entra no estado alfa de maneira inconsciente. Ninguém pode controlar essa situação quando está dormindo.

Pois bem, é possível chegar ao nível alfa de maneira consciente e dirigida? Nesse caso, o que aconteceria?

O ser humano também faz isso muitas vezes ao dia, mesmo que não perceba. Vamos dar alguns exemplos:

As crianças. Quantas vezes fomos testemunhas das brincadeiras de nossos filhos? É apaixonante observá-los. Com uma mísera caixa de papelão são capazes de construir o mais soberbo e completo castelo medieval. E o que dizer dos diálogos com personagens ou amigos que nós consideramos imaginários e que a criança é capaz de criar e destruir só com a vontade?

A falta de informação sobre as possibilidades da mente levou os adultos a considerar tais atos somente frutos de uma rica e

invejável imaginação. Contudo, ao colocar eletrodos na cabeça dessa criança, os cientistas verificaram que enquanto ela brinca, cria ou dialoga com amigos invisíveis, seu cérebro está emitindo as conhecidas ondas alfa.

E o que dizer dos que sonham acordados? Todos fazemos isso. Alguns – como ocorre com as pessoas que gozam de um intenso mundo interior – fogem com tanta facilidade quanto frequência da realidade que os envolve diariamente. Mas o que fazem realmente aqueles que sonham acordados? Trata-se de pura e simples capacidade imaginativa? A ciência nos ensina hoje que não.

Se conectarmos o cérebro de um desses sonhadores a um aparelho de eletroencefalografia, teremos uma grande surpresa. Quando a mente dessa pessoa dispara rumo às últimas colinas do céu ou atravessa com Moisés o fundo milagrosamente seco do mar Vermelho, quando é capaz de voar à altura dos postes de sua cidade ou simplesmente se torna música ou vento, ou é capaz de penetrar até o fundo a chama de uma vela, ela está emitindo as ainda incompreensíveis ondas alfa.

O que é, então, sonhar acordado? É realmente criar em uma dimensão tão física quanto desconhecida? Somos capazes de construir com o que chamamos de pensamento? Nossos pensamentos são, em si, algo tão físico e tangível quanto uma

rosa ou um beijo? O que nos reserva o futuro nesse sentido?

Em certa ocasião – meses antes de chegar à Montanha Vermelha –, fiz um bom amigo em Santa Cruz de Tenerife. Um especialista em eletrônica que havia construído um protótipo impressionante. Com ele – como comprovei com meus próprios olhos –, era capaz de medir a força e a intensidade de um pensamento. Segundo a direção que o ponteiro de seu medidor adotava, meu amigo podia saber se esse pensamento era positivo ou negativo. Mas havia mais. Quanto mais linda e simples fosse essa ideia – sempre de acordo com padrões universais –, o relógio do medidor atingia cotas superiores. Se o criador desse pensamento desaparecesse rapidamente da sala, o registro continuava oscilando durante segundos ou minutos.

Aquilo, na opinião do cientista canarino, só podia significar que o pensamento goza de natureza e consistência físicas, independente, inclusive, da vontade de seu criador.

É possível imaginar algo mais fantástico? Que tipo de poder ainda repousa na mente e, especialmente, na vontade dessa criatura que chamamos de homem?

Portanto, aqueles que sonham acordados fazem muito mais que imaginar. Sem dúvida, criam. E criam fisicamente. Constroem fora de nosso próprio espaço-tempo, mas constroem.

É possível que a ciência do futuro nos desvele

definitivamente esse mistério. Assim, é fácil intuir o que acontece na mente daqueles que hoje chamamos de gênios, artistas ou criadores. Todos eles, ao compor música, esculpir ou idealizar, fazem-no sempre no estado ou nível alfa.

Também foram feitos testes com músicos consagrados. No meio de um transe criativo, o cérebro deles emite ondas alfa. Se depois perguntarmos, quase todos concordam sobre a um fato indiscutível: eles viram, sentiram ou tocaram a música ou a poesia ou a chamada inspiração.

Criar, em suma, sempre exige entrar no estado alfa.

Mas vamos muito além. O que fazem, na realidade, as pessoas que rezam? O que é, definitivamente, a oração profunda que nasce do mais sincero de nosso coração? Se tornarmos a colocar os eletrodos em uma pessoa que ora, o resultado será o mesmo: poderosas e eletrizantes ondas alfa.

Sob o prisma científico, a realidade do nível alfa fica, então, fora de qualquer dúvida. Uma vez apreendido isso, que benefícios ou vantagens podem proporcionar o conhecimento e, especialmente, o domínio desse estado? Vou tentar enumerar os mais importantes, de acordo com as diversas experiências realizadas no mundo todo.

1. A mente, nesse nível, fica livre das amarras do espaço e do tempo. É

possível se projetar a qualquer ponto, dimensão ou tempo. Esse salto ou projeção pode ser comprovável fisicamente tanto no presente quanto no futuro. Um dos exercícios mais comuns que ratifica o que aqui exponho consiste na projeção mental à casa de algum parente ou amigo. Esse domicílio, naturalmente, tem de ser desconhecido por completo para aquele que realiza a experiência. Uma vez projetado mentalmente até essa casa, aquele que trabalha no nível alfa a percorrerá com atenção. E notará até o último detalhe, os móveis *etc.* Uma vez concluída a viagem, o interessado pode sempre verificar o que viu com os olhos da mente com uma visita – dessa vez física – à casa em questão. As surpresas, geralmente, são imensas.

2. No estado alfa é possível visualizar pessoas conhecidas ou desconhecidas que se encontrem nos lugares mais remotos. Basta saber o nome e sobrenome, bem como o local onde residem.

3. Com a entrada no nível alfa é possível programar nossos próprios sonhos.

4. Bastam alguns minutos em alfa para relaxar e descansar nosso corpo por um tempo equivalente às horas de sono que desejarmos.

5. A insônia desaparece.

6. Nossa mente – sempre no nível alfa – pode emitir uma energia tão enigmática quanto animadora, capaz de curar, inclusive, a distância. Digo enigmática porque a ciência, de fato, ainda não conseguiu descobrir sua natureza. Contudo, assim como acontece com nossos pensamentos, essa energia é tão física quanto a corrente elétrica ou os campos magnéticos. Talvez no dia em que consigamos medi-la e utilizá-la, nos encontremos às portas de uma

nova era. Nesse dia, talvez descobramos, por extensão, a essência do que hoje batizamos com o nome de oração.

Mas os benefícios do nível alfa formariam uma lista interminável. Então, vamos direto ao ponto: como entrar ou sair do estado alfa? Qual é a técnica? Como eu dizia anteriormente, todos nós fazemos isso de maneira inconsciente. Ocasionalmente, até mesmo várias vezes ao dia. Eis aqui o exemplo mais comum:

Por que cada vez que nos sentimos pressionados, nervosos ou diante de uma situação grave realizamos uma ou várias inspirações profundas? Por quê? Essa reação, a maior parte das vezes incontrolável e inconsciente, geralmente acaba nos acalmando. Mas por quê?

A ciência nos deu a explicação agora. Cada vez que o ser humano pratica essas inspirações profundas, o cérebro reduz o número de ciclos por segundo e entra no nível alfa, mesmo que só por alguns segundos. É justamente essa mudança em nosso cérebro – uma variação mental quase automática – que nos devolve a segurança em nós mesmos. Assombrosamente, o genial computador que temos dentro de nosso crânio entra no modo automático, e o organismo inteiro se vê desconectado dessa situação difícil ou angustiante.

O mesmo acontece quando, em microns de segundos, passamos de um pensamento a outro. A criança, o artista, o místico ou qualquer um de nós pode passar do nível beta ao alfa só de querer. Na realidade, é como ligar um interruptor.

Mas, naturalmente, há outro procedimento muito mais depurado para entrar no mágico mundo das ondas alfa. Um sistema absolutamente controlado, no qual a pessoa permanece totalmente consciente de si mesma e da realidade que a cerca nesse momento.

E me pus a iniciar o experimento.

UM VOO SOBRE O VULCÃO?

Como disse, eu me sentei sobre uma das mantas. E, antes de iniciar a descida, enquanto cruzava as pernas e descansava as mãos nos joelhos, dirigi um último olhar ao firmamento. Havia cirros de prata que escondiam uma incipiente lua. Meu coração estremeceu. Fechei os olhos e comecei a fazer várias inspirações profundas e lentas. Com a mesma lentidão, fui expulsando o ar, enquanto preparava o corpo para um relaxamento total. Mentalmente, sempre com os olhos fechados, comecei a percorrer cada parte de meu organismo. Assim, fui repetindo mentalmente:

“o cabelo... meu cabelo está em repouso... descansado...”

Senti meu cabelo e o couro cabeludo. E os senti relaxados.

“meu rosto... também está descansado... minha cabeça, por dentro e por fora, está relaxada...”

Muito lentamente, sem nenhuma pressa, procurei relaxar

todo o meu corpo, tanto na parte interna quanto na externa. Essa tarefa foi acompanhada de frequentes inspirações. Quando acabei o relaxamento total, o corpo – e muito especialmente os braços e as mãos – pareciam feitos de papelão ou madeira. Era uma sensação agradável, eu me sentia em paz, em harmonia com meu próprio coração. Afirmei mentalmente:

“você está no nível mais profundo.”

Novas inspirações e uma ordem:

“para atingir um nível cada vez mais profundo, você vai visualizar em sua mente os números de um a dez, cada número coincidindo com uma inspiração cada vez mais profunda.”

Assim o fiz. Ao visualizar em minha mente o número sete, insisti:

“você já está em um nível mais profundo... mais e mais profundo.”

Ao terminar a conta, desejei sair de meu corpo. E foi o que aconteceu. Como já havia acontecido em outras ocasiões, eu me senti flutuar no espaço negro daquela cratera vulcânica. Mas eu não poderia ou não saberia dizer ao certo se o que voava sobre aquelas rochas era minha mente ou meu espírito, ou simplesmente minha imaginação. Mas também não queria descobrir, só queria vivenciar aquilo. Sentir e sorver ao máximo aquela sensação de não gravidade e transparência.

Era divertido. Diante de mim, com a cabeça levemente inclinada sobre o peito, estava eu mesmo. Mas como podia ser eu se eu tinha consciência de que estava fora?

Sem tocar a cinza, flutuando docemente, comecei a girar em torno de meu corpo. Fiquei impressionado ao ver minhas próprias costas e minha nuca. As chamas avermelhadas da fogueira iluminavam um dos meus lados. Aquilo me deu uma ideia. O que poderia acontecer se eu me aproximasse do fogo e o tocasse? Será que me queimaria?

E como a criança que já conhece a resposta, introduzi a mão direita no meio das línguas flamejantes. Mas não houve sensação. Nem dor. Nem as chamas alteraram suas ondulações.

Abrindo os braços, desejei voar. E, sem saber como, só pela vontade, voei disparado para o alto. Eu poderia jurar que senti em meus ouvidos o zumbido do ar e o frescor das camadas mais altas.

Mas isso era impossível. Parei. Lá embaixo, nas trevas, distingui as luzes da Praia Branca e a varredura incansável do farol de Pechiguera sobre o oceano. Muito mais ao Norte, o tilintar das luzes de Yaiza.

Mas estava realmente vendo aquilo, ou era tudo fruto de minha imaginação? A Montanha Vermelha quase havia desaparecido, confundida com as corcovas negras da cadeia

montanhosa. Apenas a fogueira se distinguia com dificuldade e como um mísero ponto vermelho.

Eu sabia que depois de um exercício dessa natureza, especialmente graças ao profundo relaxamento a que havia submetido meu organismo, as horas restantes no vulcão poderiam ser suportáveis. O esgotamento, consequência inevitável do jejum, ficaria para trás, pelo menos durante algum tempo. E reforcei ainda mais a profundidade do nível alfa com várias inspirações lentas.

Se aquelas sensações se deviam única e exclusivamente à minha imaginação, como podia ser tão tolo a ponto de não as experimentar com mais frequência?

“AMANHÃ, ÀS 23H...”

O mais desconcertante é que, apesar daquele infinito onde eu flutuava – negro como a asa de um corvo –, minha disposição era de alguém feliz e acompanhado. Mas por quem?

Foi absurdo olhar em volta, eu sei. Lá em cima, só milhões de olhos azuis interceptavam meu passo. Ou não? E tentei descobrir. Colei os braços ao corpo e rumei para aquela praia de estrelas e astros. Mais rápido... mais rápido!

Era um desafio. Um prazer. Um achado que esse outro ser – talvez o que agora voava – reconhecia como um dom próprio longamente relegado ao porão de sua eternidade. Agora, ainda que apenas fugazmente, recuperava-o.

Freei. Talvez tivesse me afastado demais. Lá embaixo, o planeta Terra girava mais rápido do que eu teria suposto. Também não era azul, como eu mesmo havia visto nas fotografias tiradas pelos astronautas. Um pouco menos da

metade do perfil daquela bola de obsidiana brilhava com uma luz branca. Compreendi que o amanhecer avançava para esta face escura do mundo.

Senti medo. O fundo opaco do espaço aparecia agora forrado por milhares de milhões de pontos brilhantes como vaga-lumes. Mas o que era aquilo? Estavam também à minha volta. E embora indubitavelmente tivessem ou refletissem luz, não era suficiente para iluminar o vazio.

Abri meus braços em cruz e girei sobre mim mesmo. Mas aqueles pontos de luz continuavam ali. Nenhum deles se deslocou um único milímetro.

Outra vez as palavras me interceptavam. Talvez naquele instante eu estivesse mais perto que nunca da Verdade. Mas, então, se essa era a Verdade, o que fazia eu preso naquele corpo denso e limitado que me esperava na esplanada do vulcão?

Assim, me deixei cair. Não importava a velocidade. Eu sabia que frear era a coisa mais fácil do mundo. Bastava querer.

O reingresso em mim mesmo foi vertiginoso. Com a violência de dois poderosos ímãs. Lembro que fiz uma nova inspiração profunda e ordenei de novo a minha mente:

“no três, você vai sair do nível alfa e se encontrará em perfeito estado de saúde, e muito feliz.”

Mentalmente visualizei o número 1, depois o 2 e, por último,

após uma longa inspiração, o número 3. Finalmente abri os olhos.

O vulcão continuava escuro. Só as brasas agonizavam já entre o vermelho e o cinza. Esfreguei o rosto com as duas mãos e tentei pensar, recordar. E consegui, com nitidez. A experiência havia me deixado descansado, isso era evidente. Meu desânimo anterior havia se extinguido, e só a fome crescia em meu ventre com uma dor distante.

Levantei-me e caminhei para o centro do vulcão. Enquanto preparava uma nova carga de lenha, fui assaltado por um pensamento: “amanhã, às 23h... amanhã, às 23h... amanhã”.

Aquela ideia repicava em minha cabeça como uma metralhadora. Amanhã? Às 23h? O que esse pensamento queria dizer? E por que se repetia dessa forma em meu cérebro? Por via das dúvidas, deixei a lenha e me sentei de novo junto ao lume. Peguei meu caderno e escrevi tudo o que havia visto e sentido naquela minha segunda noite na solidão da Montanha Vermelha.

Após avivar a fogueira, recostei-me dentro do semicírculo de pedra enrolando-me até as orelhas nas mantas. Mas não consegui conciliar o sono. O que havia acontecido? Eu havia viajado realmente no astral, ou tudo havia sido um sonho?

Mergulhado nessas meditações, e não menos atento ao firmamento, esperei um novo dia.

UM CÍRCULO DE TERRA QUEIMADA

Acaricieei a última garrafa de café. Pouco havia sobrado. Junto às pedras, impregnadas de fuligem já por tantas horas de fogo, estavam alinhadas as outras quatro, já vazias. Com o apreciado líquido negro nas mãos, pensei o que devia fazer naquele novo dia. Mas a falta de alimentos havia me debilitado consideravelmente. E sem opor a menor resistência, voltei a dormir. Era isso que queria.

Também não sei quando acordei. Meu relógio indicava 14h. Mas de que dia? Era sexta-feira, como acreditava, ou segunda-feira?

É tétrica a facilidade com que o ser humano chega a perder a noção do tempo. Para piorar, as tâmaras haviam acabado. Contabilizei as passas e os biscoitos. No total, depois de revistar as mantas e até as cinzas que forravam o piso do acampamento, 18 frutos secos e meia dúzia de biscoitos, duros como pedra. Não

era um futuro muito alentador.

Contudo, em minha mente continuava vivo aquele súbito pensamento que havia me abordado na noite anterior. “às 23h... às 23h...”

“Não perco nada se esperar algumas horas”, comentei em voz alta. E passei a limpar o pó e a cinza que punham em perigo a integridade do filtro ultravioleta de minha teleobjetiva.

Eu precisava mover meus músculos dormentes. Então, sem pressa, procurando não consumir muita energia, coloquei-me no alto de uma das paredes do vulcão. A princípio não me dei conta, mas estava ali. A mais ou menos 30 metros do semicírculo de pedra. Levantei-me como um autômato. “Diabos! Mas como não me dei conta muito antes?” Procurei não me descontrolar. “Calma, rapaz!” E tentei me animar. Mas foi inútil. Meu coração estava acelerado como um potro no cio.

O que era aquele círculo perfeito que estava diante de mim em plena cratera do vulcão? Esfreguei os olhos. “Será que estou começando a ter visões?” Não; quando tornei a olhar, o círculo continuava ali, como um grito branco na cinza.

Nos dias anteriores eu havia passado várias vezes por aquela parte, e esse círculo não estava ali. Mas então...

Corri para a esplanada e, a galope, saltando entre a lava, cheguei ao semicírculo de pedra. Tentei recompor a cena da

noite anterior. “Sim, isso mesmo”, pensei. “A entrada no nível alfa foi aqui mesmo, ao lado do acampamento. Lembro que as chamas da fogueira iluminavam meu flanco. Mas isso pode ter nascido em minha imaginação. Tentei me acalmar. Além do mais, mesmo que a viagem tenha sido real, não vi óvni algum. Não consigo entender a origem desse círculo. Tenho certeza de não o ter visto antes.”

Escondi o rosto nas mãos e fiquei alguns segundos com a mente vazia. Estava tentando recordar. Foi inútil. Ao levantar novamente os olhos para a esplanada, a mancha circular continuava ali, redonda como uma pedrada.

“Sempre existe a possibilidade de que essa marca estivesse aí muito antes inclusive de eu chegar ao vulcão.” Mas o argumento não me convencia. Eu tinha certeza de não a ter visto antes.

Verti uma boa quantidade de café e bebi sem pressa.

“Vamos procurar uma explicação racional”, pensei. E desenvolvi o seguinte diálogo comigo mesmo:

- Você esteve sozinho nesses últimos dias?
- Claro que sim.
- Precisamos descartar, portanto, que essa mancha tenha sido obra de caçadores.
- Caçadores? Aqui? Ridículo.
- Sim, vamos procurar outra coisa. Você também não se

lembra de nenhuma tempestade. Sabe, talvez, uma descarga elétrica.

– Aonde quer chegar? Faz meses que não cai uma só gota de água em toda a ilha. Além do mais, teria deixado um círculo perfeito?

– Não.

– Então, o que nos resta?

– Não sei.

– Pense, por favor. É importante encontrarmos uma explicação lógica.

– É que não me ocorre nada.

– Pense, droga!

– Lamento.

Chegado a esse ponto, levantei-me novamente e, enquanto caminhava para o círculo, notei que minhas pernas tremiam. Mas atribuí o fato à fraqueza. Parei a um passo daquela mancha e a contornei muito lentamente. Devia ter uns 20 metros de diâmetro e formava, efetivamente, um círculo perfeito. Agachei-me e estendi a mão esquerda disposto a tocar aquela superfície evidentemente calcinada. Prendi a respiração e pousei a palma na terra. Recebi uma clara sensação de calor. “Também pode se dever às inúmeras horas de exposição ao sol”, pensei. Mas algumas das retamas estavam igualmente calcinadas.

Isso era importante. Antes de entrar no círculo para retirar algumas amostras de cinza e dos pequenos arbustos alvejados, voltei ao alto da parede do vulcão e fotografei a suposta marca. Em seguida, procurando sempre entrar e sair do círculo pelo mesmo caminho, dediquei todo meu interesse à localização de possíveis orifícios. Se aquilo se tratasse de uma aterrissagem de óvni, e este houvesse tocado o terreno, era provável que seus trens de pouso tivessem ficado impressos.

Mas, por mais que inspecionasse, o resultado sempre era negativo. Algo estava claro em meu cérebro: se aquilo havia sido provocado por um óvni, só podia ter acontecido enquanto eu dormia. Que outra explicação me restava?

Ocupei o resto daquele 16 de junho de 1978 em reunir todo tipo de medições e anotações, tanto sobre o misterioso círculo quanto sobre minhas reflexões sobre aqueles fatos. Antes que o oceano acabasse de se tingir com o pranto púrpura do sol, posicionei-me na mais elevada rocha do vulcão. E preparei as câmeras, o binóculo e a lanterna.

Sem dúvida, uma noite pouco comum me aguardava.



O misterioso círculo de terra calcinada que apareceu na cratera do vulcão extinto. (Foto: J. J. Benítez.)

À ESPERA, NA ESCURIDÃO

A brisa do leste me trouxe, inicialmente, a parca fragrância das plumérias e dos cardos que cresciam na encosta da Montanha Vermelha. Mas, conforme subia a maré, aquela brisa ganhou força, e, antes que pudesse saudar as primeiras estrelas, senti a necessidade de me proteger debaixo de uma das mantas *esperanceras*[*] marfinenses. Ainda assim, o vento era tão obstinado que até a respiração ficou difícil.

No entanto, naquela noite nem o mais rebelde dos furacões teria me feito descer da parede do vulcão. Continuei aguardando.

“às 23h...”

A ideia, o “chamado”, a premonição ou o pensamento surgia de vez em quando em meu coração. E, conforme caía a noite, uma onda de fogo e sangue subia desde meu ventre até as têmporas, deixando-os tensos. E a palma de minhas mãos começou a suar.

Estava com medo? Não, juro. Dessa vez, não. Dessa vez eu estava disposto a tudo. Com a única finalidade de me distrair e passar o tempo – o relógio já indicava 22h –, chequei os diafragmas e as velocidades das Nikkormats. Tudo estava em ordem. Por ora, e por conta do que pudesse acontecer, ajeitei as objetivas em abertura e velocidades máximas, em um oitavo de segundo, como era meu costume em situações como aquela.

Era engraçado! A quantos avistamentos de óvnis como esse eu havia ido nos últimos cinco anos? Não poderia calcular. Talvez uma centena. Apesar de tudo, cada novo encontro encerrava o mesmo mistério ou um mistério ainda maior que o primeiro, nos inesquecíveis areais peruanos de Chilca, onde apareceram dois óvnis.

Minha alma parecia estremecer com a simples ideia de sua aparição. E eu, de alguma maneira, sabia que aquela noite iam aparecer. Não sei como, mas sabia.

“22h30.” O crepúsculo havia recuperado toda sua beleza. Nem uma nuvem em cem quilômetros ao redor. Se não fosse por aquele vento que fazia até as pedras clamar!

“22h40.” Uma chuva de estrelas cadentes me deixou em alerta total. Sem dúvida se tratava de algum grupo das chamadas Perseidas. E me acalmei.

“22h50.” Fiz um novo rastreamento no grande braço da Via

Láctea. Os binóculos oscilavam demais e tive de limitar a observação ao olho nu. Nada! Nem um único ponto de luz deslizando por entre as constelações. Nada de nada! E já estava na hora.

Comecei a ficar inquieto. “Esses sujeitos nunca foram pontuais”, pensei como se aquele encontro com os óvnis fosse a coisa mais natural do mundo.

“23h10.” Apesar das violentas rajadas de vento, fiquei em pé sobre a lava e apertei o interruptor que alimentava a lanterna de quartzo. No meio das trevas daquele vulcão extinto e perdido, os dois quilômetros de luz branca, intensa, perfeitamente cilíndrica, elevaram-se para o espaço, mais que como um sinal, como um grito.

Se alguma vez um ser humano pôde transformar em luz seus desejos, essa foi uma delas. Retesando ao máximo as mandíbulas, levantei o foco acima de minha cabeça e, segurando a lanterna com as duas mãos, tracei na escuridão um lento, muito lento, e espetacular círculo de luz.

A autonomia da lanterna, segundo os técnicos que a haviam fabricado, era de uma hora e meia, aproximadamente, eu estava disposto a consumi-la. Talvez, no fundo, nem mesmo os óvnis me importassem mais. Era algo mais intenso, mais forte que me mantinha em pé naquela noite, no meio do nada, com meu

espírito prolongado por aquele jorro de luz.

No silêncio, meus sentimentos se fizeram luz também, e desejei, como jamais antes, abandonar as cinzas da Montanha Vermelha e voltar a minha verdadeira pátria, em algum lugar nas estrelas. Por alguns segundos, aquela espada de luz se manteve absolutamente vertical e transmitiu aos céus cada uma de minhas pulsações, meus medos, minhas angústias e esperanças. Depois, apaguei a lanterna e me abandonei nas rochas.

Quando pude, perguntei a mim mesmo o porquê daquele pranto entrecortado. Mas não soube defini-lo. Na realidade, estava chorando de melancolia. Com saudade de um mundo – o meu – que nada tinha a ver com a Terra, do qual, às vezes, como agora no alto da Montanha Vermelha, sentia falta. E recordei aquela velha canção quéchua: *Oh, grandes pais,*

que depois de ter semeado frutos escolhidos

sobre um planeta árido e inculto,

nos haveis abandonado, como flores sem orvalho!

Guardiães de uma terra em crescimento,

chegue até vós este canto de espera e dor.

As messes já estão maduras,

as árvores cresceram e produziram em abundância.

Nosso dever terminou.

*Os filhos de nossos filhos,
nascidos no sulco de uma terra estrangeira,
esquecerão – talvez – vossa promessa.*

*Mas nós, frutos da Sabedoria chegada do Céu,
não apagamos da mente o rosto dos pais.*

*E cada dia e noite que este planeta concede
escrutamos atentos as nuvens,
esperando ver-vos voltar sobre os carros de fogo,
para recolher o que haveis deixado.*

ÓVNI SOBRE O VULCÃO

Às vezes, essas coisas acontecem. Ficamos horas atentos ao céu, e quando nos descuidamos por uns minutos...

Eu continuava sentado na parede do vulcão, com a cabeça apoiada nos joelhos. Minhas lágrimas haviam cessado. De repente, chamou minha atenção um fato singular no qual eu não havia reparado: o vento havia desaparecido! Não se sentia mais a menor brisa. Foi então que, ao levantar o rosto, uma chicotada de emoção me paralisou. “Meu Deus... O que é aquilo?” Estava diante de mim e era redondo. Não, não totalmente! Talvez um pouco mais estreito na parte inferior. Jesus Cristo, que brilho! Aquilo tinha uma luz branca no centro, e os contornos eram amarelos e cor de laranja. Mas tudo formava um conjunto luminoso único e muito intenso.

Nem sequer me levantei. Estava absorto. O silêncio e a majestade daquilo que havia surgido na vertical do vulcão me

impressionaram; estava tão baixo que, se tivesse podido, talvez o tivesse acertado com uma pedra.

Não se movia. Instintivamente, sem tirar os olhos da luz nem por um segundo, deslizei a mão direita até a câmera fotográfica, que repousava sobre a cinza. Meus dedos se agarraram à teleobjetiva, e, pelo tato, eu soube que se tratava de 200 milímetros.

“Muito bem”, pensei, “é suficiente, contanto que isso se mantenha a essa distância. Mas seria muito melhor se se aproximasse um pouco.”

Naquele instante, quando eu mal havia acabado de formular esse desejo, o óvni aumentou sua luminosidade e me deu a sensação de ficar maior. E, meu Deus, como se tivesse lido meu pensamento, começou a se aproximar com extrema lentidão. Como se não confiasse, em total silêncio. Senti uma série de calafrios que percorreram minha coluna vertebral, e um forte calor arrepiou meus pelos. Ou seria medo?

Por um momento, desejei correr. Fugir encosta abaixo. Acho que, se não o fiz, foi única e exclusivamente por um último grito de meu instinto de preservação. Uma corrida naquelas trevas teria acabado em uma queda fatal entre os penhascos. Além do mais, já estava com a câmera na frente dos meus olhos. Engoli em seco e procurei aquela “lua voadora” com meu visor.

“Aqui está!” Com as mãos úmidas de suor e emoção, apertei o disparador. Jamais o som metálico da cortininha de minha câmera havia soado de maneira tão maravilhosa.

Não tive tempo para mais nada. O objeto, estático de novo, pareceu vibrar e aumentou ainda mais sua luminosidade, desaparecendo em questão de décimos de segundo. E ali fiquei eu, mais paralisado que outra coisa. Estupefato, com a câmera nas mãos e a boca entreaberta.

Quando recuperei o fôlego, consultei meu relógio. Eram meia-noite e dez.

Aquilo – um óvni, uma nave ou o que quer que tenha sido – havia desaparecido sem deixar rastro. Era como se tivesse se desmaterializado. Mas por que haviam chegado com uma hora de atraso?

Quando percebi, o vento, que havia começado a soprar com brios renovados, deixou-me sem a manta. Foi inútil rastreá-la no meio da lava da face externa do vulcão. Teria de esperar o amanhecer.

Alguma coisa me dizia que “eles” não voltariam mais aquela noite. Voltei ao acampamento, procurando alimentar a fogueira de forma que sua luz me permitisse continuar escrevendo no diário. E uma nova dúvida – não menos horrorosa – começou a me corroer por dentro: “Aquela única foto do óvni teria ficado

boa?” “Bem”, respondi quase automaticamente, “que diferença faz? Pode haver alguém no mundo que acredite em tudo isso?”

UMA HORA ADIANTADO

Dediquei minha última noite na solidão do vulcão quase inteiramente ao sono. A preocupante fraqueza me deixou quase prostrado. E sobre meu coração já pesavam muitas emoções. Se naquela noite houve ou não óvnis sobre o vulcão, sinceramente, ignoro.

Com as primeiras luzes do domingo, 18 de junho, recolhi minhas coisas e dei início a uma pausada descida em direção ao farol. Antes de abandonar a Montanha Vermelha, eu me ajoelhei no centro de sua cratera e beijei a cinza. Agradei a Deus por sua constante presença junto a este pobre repórter.

Horas depois, estava parado diante da Casa Salvadora. Meu aspecto devia ser tão deplorável que o proprietário e os moradores quase me obrigaram a sentar a uma das mesas, junto ao mar, e devorar metade da despensa.

Foi ali, na Praia Branca, quando, quase pronto para me

despedir daquela boa gente, comprovei que meu relógio marcava a hora da Península, e não a do arquipélago. Céus! Isso significava que eu havia vivido todo esse tempo na cratera do vulcão uma hora adiantado. Mas, então, pensei com grande alegria, o avistamento do óvni na noite de sexta-feira não foi à meia-noite, como eu acreditava, e sim às 23h. E essa, justamente, havia sido a hora prevista.

Posso jurar que minha volta para casa foi muito mais feliz do que eu poderia ter imaginado.

A NECESSIDADE DE UMA DECISÃO

Eu havia aprendido algo em todos aqueles anos, em minha constante perseguição àqueles que dizem ter visto óvnis, bem como ao rastro das próprias naves. Algo que agora se revelava muito útil. Depois de não poucos desgostos, e diante da indiferença e quase geral deboche de meus colegas, eu havia aprendido a ficar em silêncio. Não importava o tipo de notícia sobre óvnis que tivesse conseguido. Eu sabia que, para a maioria dos profissionais do jornalismo, aquele assunto não interessava. De modo que, quando voltei de Lanzarote, mal troquei algumas frases com os colegas do jornal. Limitei-me a escrever minhas experiências no fundo do vulcão. Não todas, claro.

Mas a tristeza que senti por aquele novo e forçoso silêncio sobre o que eu havia visto e vivido na Montanha Vermelha desapareceu 48 horas depois de minha volta à capital biscainha. Tive sorte com a única foto que conseguira tirar daquele óvni na

noite de 16 de junho de 1978. Ali estava, brilhante. Com aquela luz branco-amarelada que jamais se apagará de minha mente.

Quantas horas, meu Deus, passei contemplando essa fotografia! E quantas emoções e recordações ressuscita em mim! Mas, por essas coisas do destino, nem a série de reportagens nem a foto do óvni chegaram a ser publicadas.

À sub-reptícia tarefa de encobrir alguns elementos da redação em relação ao tema dos óvnis, tive de acrescentar naquela época o assassinato de meu colega e redator-chefe, José María Portell. O ETA o baleou quando, na manhã de 28 daquele mês de junho, ele acabava de entrar em seu carro e se preparava para cobrir os 15 quilômetros que separam Portugalete, onde morava, da redação do jornal, em Bilbao.

Aquilo foi um choque para todos. Tive de assumir o comando da seção dos repórteres, e isso me afastou durante algum tempo das investigações de óvnis. Dessa forma, os quatro dias no vulcão da Montanha Vermelha ficaram inéditos. Só agora decidi publicá-los.

Contudo, aqueles meses de descanso forçado em minhas aventuras seriam muito mais importantes do que eu calculava. Raquel, pela enésima vez, foi paciente testemunha de meu nervosismo e de minha crescente inquietude. Os casos de óvnis continuavam chegando e engrossando meus arquivos, mas eu

continuava com as mãos atadas, sem possibilidade de me mover.

Foi em meio a essa turbulência psicológica que tomei uma firme decisão: “Tenho de me afastar por algum tempo do jornalismo ativo e trabalhar a cem por cento de minhas forças e minha capacidade na investigação de óvnis.” As provas que eu havia conseguido reunir, depois de quase 300 mil quilômetros percorridos atrás deles, eram tão impressionantes que todo o meu ser se rebelava diante da indiferença e falta de informação de boa parte da sociedade. Era e é preciso mostrar aos que duvidam o que realmente está acontecendo em nossos céus. O que guardam os governos – e muito especialmente os militares – em seus arquivos. O que, definitivamente, existe além de nosso mundo. Meu encontro na Montanha Vermelha pesava demais para ser guardado.

Em sucessivas conversas, mostrei a Raquel quanto aquela decisão significava para mim. Era, em suma, como tentar ser fiel a mim mesmo. Ela, muito antes inclusive de eu falar, soube o que germinava em meu coração já fazia tempo.

Uma vez tomada a decisão, tudo foi mais simples do que se poderia imaginar. Na primavera de 1979 estavam resolvidos os detalhes. Então, o sonho se tornou realidade: eu havia me tornado o primeiro jornalista a dedicar todo o seu tempo à investigação primeiro e à difusão depois do ainda obscuro e

polêmico fenômeno óvni. Eu jamais havia me sentido tão feliz.

A NOITE FICOU VERDE

Logo eu estava de novo atrás deles. Dessa vez, a testemunha principal do avistamento era um comandante da companhia Aviaco. Depois de não poucas tentativas, consegui entrevistar Julián Rodríguez Bustamante, no Hotel Barajas, em Madri. Eis aqui o que esse piloto também veterano e todos os passageiros que voavam com ele vivenciaram em uma noite do outono de 1968:

– Lembro que José Luis Ibáñez era o copiloto. Voávamos em um avião Fokker entre Tenerife e Las Palmas. Deviam ser aproximadamente dez da noite. O copiloto pilotava o avião nesse momento, e eu cuidava das comunicações. De repente, olhei para minha esquerda e vi uma espécie de estrela – um ponto de luz que se movia. Já estávamos muito perto da costa da Grande Canária, e, na verdade, a princípio não lhe dei muita importância. Vemos tantas coisas no céu... Mas, de repente,

aquele ponto branco que se movia no horizonte avançou na nossa direção a tal velocidade que, em segundos, ou décimos de segundo, estava do nosso lado esquerdo.

– Ou seja, junto à asa.

– Sim. Eu, claro, fiquei sem fala. Aquela luz, de uns três metros de diâmetro, havia chegado até nós em rota de colisão! Ao vê-lo vindo, e a tamanha velocidade, pensei o pior. Não há um único corpo que possa desacelerar em tão curto espaço. E aquilo se precipitou sobre nós como um meteoro. Mas, subitamente, ficou imóvel! Não precisei dizer nada a Ibáñez, pois ele mesmo percebeu. Além disso, aconteceu algo que impressionou a todos nós. A luz avermelhada da cabine foi absorvida pela luminosidade que aquele objeto desprendia. Tudo, desde os instrumentos até nós mesmos, ficamos banhados por uma luz verde-azulada, quase metálica. Não se tratava de uma luz fixa. Tinha intermitências, e muito rápidas.

– E o que vocês fizeram?

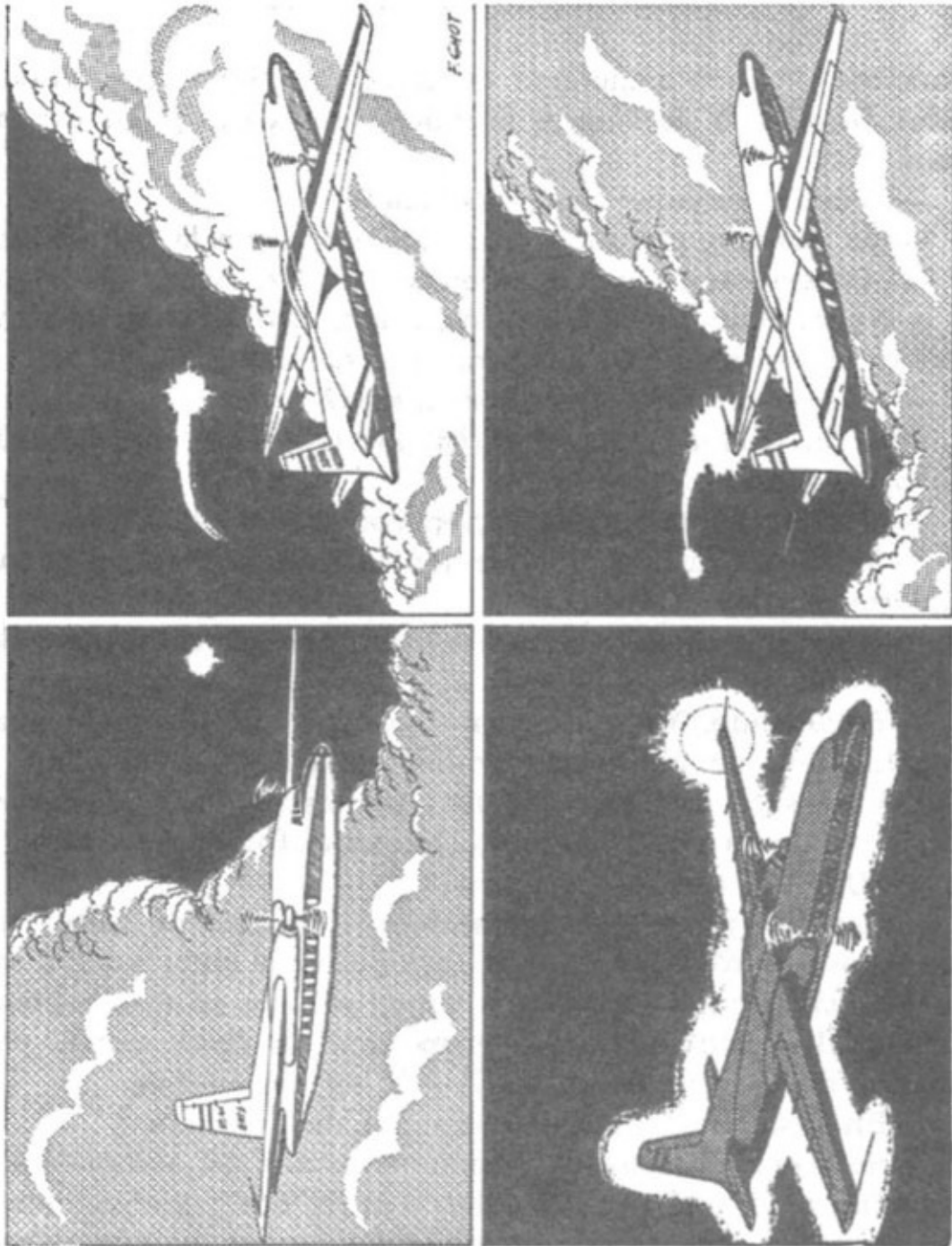
– Nada. O copiloto me perguntou o que estava acontecendo, e, em poucos instantes, a comissária de bordo entrou na cabine, toda verde de cima a baixo, perguntando o que era aquilo.

– Os passageiros também viram?



O comandante Julián Rodríguez Bustamante, outro piloto veterano espanhol que avistou óvnis.

(Foto: J. J. Benítez.)



O óvni (embaixo, à esq.) apareceu pela lateral esquerda do avião do comandante Julián Rodríguez Bustamante. Se precipitou, em rota de colisão, para o Fokker (em cima, à esquerda). “Ficou tão perto de nossa lateral esquerda – explicou o piloto – que sua luz verde inundou o interior do avião.” (embaixo, à dir.). Após escutar o avião de passageiros durante alguns

segundos, o óvni se afastou na mesma direção por onde havia surgido (em cima, à dir.).

– Claro! Principalmente os da lateral esquerda. Aquela intensa luz verde-azulada que piscava encheu também o interior do avião. O objeto continuou colado à lateral esquerda durante dois ou três minutos, mas, para mim, pareceu um século.

– A que distância?

– É muito difícil calcular. Contudo, tinha de estar muito perto, posto que sua luz engoliu a da cabine.

– A uma milha?^[2]

– Não, não, muito menos. Talvez a 20 ou 30 metros. Eu me preocupei com os instrumentos, mas comprovei que não ocorria nenhuma alteração de tipo magnético. Então, o objeto fez uma espécie de virada e desceu, subindo rapidamente em seguida. Antes que pudéssemos reagir, afastou-se de novo em direção ao norte, por onde havia chegado. E à mesma velocidade. Impressionante!

– Você poderia calcular essa velocidade?

– Não, mas, evidentemente, é muito superior à do som.

– Observaram algum detalhe: janelas etc.?

– Nada. Só luz. A situação também não permitia prestar atenção a sutilezas. Eu estava atento ao avião.

– Não ocorreu alteração nenhuma?

– Nem a mínima. Aterrissamos com toda a normalidade, e isso foi tudo.

– Houve alguma comunicação com a torre de controle canarina?

– Sim, notificamos o que estávamos vendo, mas não souberam nos explicar.

– Podemos excluir a possibilidade de que se tratasse de outro avião?

– Totalmente. Já disse que não existe no mundo aparelho algum que possa desenvolver tamanha aceleração e frear em seco a poucos metros de um Fokker. Além do mais, aquilo era uma massa luminosa. Não tinha forma de avião.

– O que aconteceu quando aterrissaram?

– Entre os passageiros estava também o time de futebol de Las Palmas e, logicamente, os jornalistas ficaram sabendo. O acontecimento foi publicado na imprensa. Eu soube, já no aeroporto, que o objeto havia sido visto também em terra, por alguns funcionários da companhia Iberia.

– Em resumo, por quanto tempo ele os escoltou?

– Ele se aproximou de nós a umas 40 milhas do aeroporto e ficou ao nosso lado esquerdo por dois ou três minutos. Se considerarmos que aquele Fokker mantinha uma velocidade aproximada de 240 nós^[3], o óvni pode ter nos seguido entre dez

e 12 milhas, mais ou menos.

– Você acreditava em óvnis?

– Não. Eu sempre fui, e acho que ainda sou, bastante cético.

Mas aquilo...

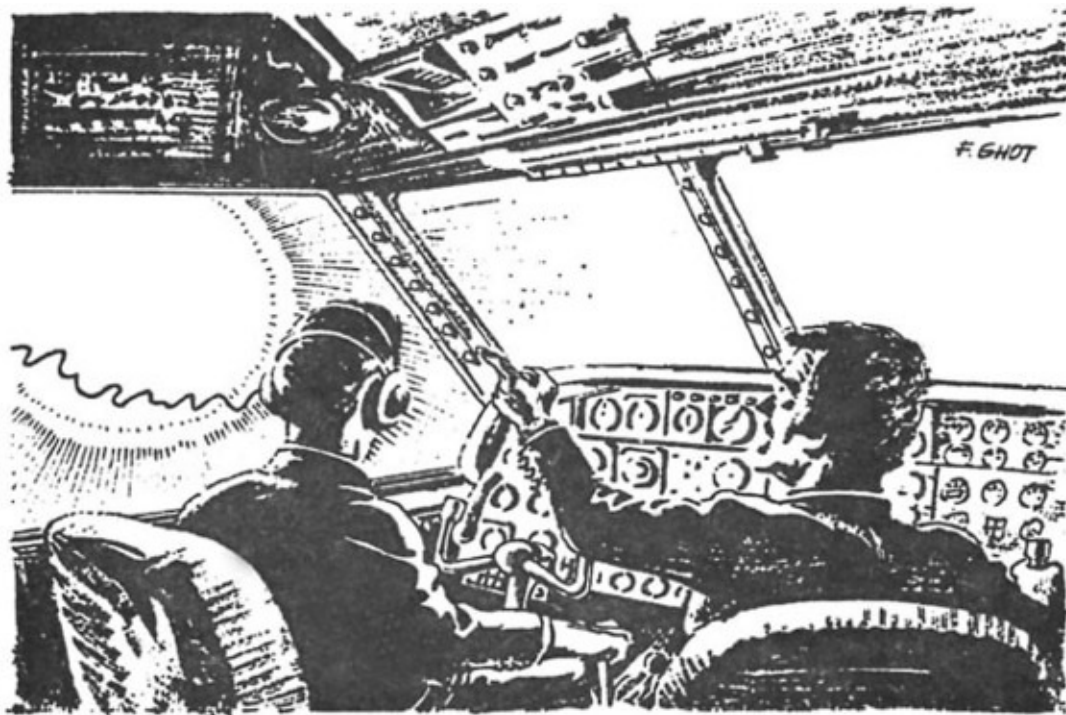
Ao chegar ao aeroporto, Julián Rodríguez Bustamante comunicou oficialmente o que havia acontecido a 9 mil pés^[4]. Aqueles, evidentemente, eram outros tempos, e o Ministério da Aeronáutica, por meio da direção do aeroporto, proibiu os pilotos de qualquer tipo de manifestação ou declaração pública. Como tantos outros casos, passou a engrossar o já volumoso arquivo óvni confidencial das Forças Aéreas.

Nessa mesma noite aterrissaram em Las Palmas e Tenerife mais dois aviões da companhia Iberia. Dois DC-9 vindos de Sevilha que ratificaram a presença, na escuridão da noite, de uma imensa e muito forte luz verde. Justamente entre as ilhas de Tenerife e Grande Canária. Pois bem, um dos pilotos era meu grande amigo Rafael Gárate que, anos depois, teria também outro encontro com um óvni, tal como já relatei em páginas anteriores.

Naquela noite, o comandante Gárate encontrou seu colega Rodríguez Bustamante totalmente aturdido. Não era para menos. “Eu perguntei se ele também havia visto aquela enorme luz verde, e Julián me contou tudo o que havia acontecido”, relatou-

me Rafa Gárate. E prosseguiu:

– Tanto o DC-9 que voava para Tenerife quanto eu vimos perfeitamente. Quando estávamos a umas 80 milhas das ilhas, a noite ficou verde. Comentamos o fato entre os dois aviões: “Você viu isso?” “Sim!”, respondeu o de Tenerife, que ia à frente. Pensamos que algum barco havia lançado um sinalizador, mas não podia ser. Seria sinalizador demais! Como eu disse, a noite se iluminou inteira. Não vimos nenhum objeto, só aquela espécie de explosão e a intensa luminosidade verde que tomou conta de tudo. Depois, ao pousar, soubemos o que havia acontecido com Bustamante.



“A luz do objeto engoliu materialmente a da cabine”, declararam os pilotos do Fokker.

Tudo isso, como disse, foi mantido até agora no mais rigoroso sigilo pelos militares.

VIAGEM REAL À CHINA: UM ÓVNI DIANTE DE 30 JORNALISTAS

Onde, logicamente, não houve jeito de guardar segredo algum foi no voo do Sorolla, um DC-8 da companhia Aviaco que fazia naquela noite de 15 de junho de 1978 o trajeto Teerã-Pequim. Porque, que tipo de segredo se pode observar quando as testemunhas do avistamento de um óvni são 30 jornalistas? Esse foi o caso do avião que precedia o de Suas Majestades, os reis da Espanha, na histórica viagem de dom Juan Carlos e dona Sofia à República Popular da China. Uma viagem da qual quase participei, mas, por questões de trabalho em meu jornal, minha ida teve de ser suspensa.

Lembro que, quando voltei da Montanha Vermelha, encontrei a notícia em cima de minha mesa, na redação: “Quase 30 jornalistas” – dizia o teletipo – “foram testemunhas oculares de um óvni de grande luminosidade que apareceu no caminho do

avião Sorolla quando voavam sobre território chinês”. A coincidência na data me deixou perplexo. Enquanto os passageiros do voo especial para Pequim viam aquele óvni na noite de 15 para 16 de junho, acontecia o mesmo comigo, embora em circunstâncias muito diferentes, no mesmo dia 16 de junho de 1978, na cratera do vulcão em Lanzarote.

Foi justamente ao refletir sobre essa notícia que comecei a compreender por que tudo deu errado quando, por várias vezes, tentei me juntar ao grupo de jornalistas que iam para China com os reis. No fim, como disse, tive de desistir. Havia problemas demais no jornal, e a longa duração do périplo pela China complicava ainda mais a situação. Contudo, curiosamente, poucas horas depois da comitiva real dar início ao voo para o Oriente, eu recebia a ligação do comandante Rafael Gárate e chegava ao alto do vulcão da Montanha Vermelha.

Sim, aquilo era muito estranho. Enquanto se fechavam todas as portas para a viagem à China, abriam-se outras – e de que maneira! – para minha permanência no vulcão. Era muito estranho. Como já disse uma infinidade de vezes, eu não acredito em casualidade, mas, sim, em causalidade.

Quando voltaram, os colegas ampliaram a informação da insólita notícia com toda a riqueza de detalhes. Um dos

testemunhos fundamentais foi o do comandante do DC-8, Juan Pérez Marín, na época diretor de operações da citada companhia Aviaco. Eis aqui nossa conversa:

– Tenho de deixar claro que sempre fui cético sobre esses assuntos.

– Acho muito bom, comandante. Se todo o mundo acreditasse em óvnis, estas investigações não teriam sentido, não acha?

– Quero dizer que sempre pensei que o que as pessoas dizem que veem poderiam ser efeitos ópticos *etc.*

– E agora, o que acha?

O comandante riu.

– Certamente, o que vimos naquela noite não se tratava de um efeito óptico. Disso tenho certeza. Mas, veja, o problema é tão importante que prefiro ir devagar. Tateando. Como são Tomé, compreende?

– Perfeitamente. Mas, diga, o que foi que viram naquela madrugada?

– Estávamos a 2 horas e 55 minutos de voo. O Sorolla – primeiro avião espanhol a entrar na China – havia saído de Teerã e seguíamos por um corredor militar rumo a Pequim. Era, como sabe, um voo especial, com 130 passageiros. A maioria, jornalista. Havíamos deixado para trás o Afeganistão e o

Paquistão. Nesse momento, às 2h30 da madrugada (hora solar do local), fazia dez minutos que voávamos sobre o território chinês. Se não me engano, estávamos na vertical de Yarkand, na Cachemira. O avião voava com todas as luzes apagadas. Era muito tarde, e, logicamente, quase todos estavam dormindo. De repente, à nossa esquerda, entre as 11h e as 10h30 de nossa posição^[5], apareceu um ponto focal muito intenso, com uma espécie de fecho luminoso branco, muito branco. Todos na cabine viram: Luis Pertinat, que era o segundo comandante, Vicente Roig, o terceiro, e eu. Depois, quando anunciei pelo alto-falante, parte dos passageiros viram, inclusive o presidente da Aviaco, Manolo Ortiz, que entrou rapidamente na cabine. O caso é que aquilo dirigiu seu fecho de luz para nosso avião. Houve momentos em que pensamos que estava se aproximando.

– Vamos entrar nos detalhes.

– Era de um tamanho aparente um pouco mais reduzido que o disco lunar. Claro que não podia se tratar dela, posto que naquela noite não havia Lua. O céu estava muito preto e estrelado. Liguei o radar, mas não conseguimos captá-lo.

– A que distância estava, mais ou menos?

– Não faço ideia. Nosso radar alcança umas 12 milhas, mas, como disse, não recebemos seu sinal. Talvez estivesse mais longe. Em poucos segundos se afastou a uma enorme velocidade.

Depois, desapareceu na mesma direção que nós, rota 042 (NE). Ficou no espaço aquele fecho de luz branca.

– Um rastro?

– Não, não parecia o clássico rastro de condensação. Talvez ache que é uma bobagem, mas eu tive a sensação de que era uma luz material, sólida.

– Não acho que seja nenhuma bobagem, principalmente se levarmos em conta que em ufologia já existem muitos precedentes da chamada luz sólida.

– Eu não sabia – respondeu o comandante surpreso.

– E depois?

– Desapareceu. Em cerca de 14 segundos, o fecho de luz sólida desapareceu.

– Notou algum tipo de alteração nos instrumentos do DC-8?

– Absolutamente nada.

– Muito bem. O que você acha que podia ser aquilo?

– Não sei.

– Um avião, talvez?

– Duvido. A velocidade era incalculável. Sinceramente, aquilo só podia ser um óvni. Ou seja, um objeto voador não identificado.

– Mas podia estar tripulado?

– Sem dúvida nenhuma. Pelo menos, comportava-se como

se estivesse.

Como dizia o comandante, ao anunciar aos passageiros a presença daquela enigmática luz, alguns dos jornalistas e o então presidente da companhia Aviaco, Manolo Ortiz, levantaram-se, inclusive, entrando na cabine da aeronave. O óvni foi visto por um total de 20 a 30 representantes dos meios de comunicação, bem como pela equipe de assistentes de voo, comissários de bordo, os três comandantes e o referido presidente da companhia proprietária do Sorolla. Entre esses destacados jornalistas, encontravam-se – só para citar alguns nomes – Ignacio Gabilondo, da rede Ser, Pilar Cernuda, da Colpisa, Jaime Peñafiel, da revista *Hola*, e Herreros, da agência Europa Press.

Alguns dias depois da volta da expedição, pude trocar impressões com Manolo Ortiz, na época, como disse, presidente da Aviaco e hoje embaixador da Espanha em Cuba. Esta foi sua declaração não menos importante:

– No início, quando o comandante nos comunicou, achei que se tratava de alguma aurora boreal. Fui imediatamente à cabine e comprovei que não, que aquilo era outra coisa. À nossa frente, um pouco à esquerda e a nossa altura, havia uma espécie de esfera muito luminosa. Estava imóvel. Chamou a atenção de

todos. Especialmente sua luz. Eu jamais havia visto algo igual! Nós a contemplamos por mais de um minuto, e é curioso: quando um dos comandantes – Pertinat – foi pegar sua câmera fotográfica, a esfera disparou no céu.

– Algo assim, como se os possíveis tripulantes daquele objeto tivessem adivinhado o pensamento do comandante?

– Algo assim – respondeu Ortiz em tom desconcertado. – Uma vez desaparecida da vista, ficou no espaço um fecho de luz, com os raios divergentes. Logo desapareceu. O fato foi amplamente comentado por todos. Alguns de nós achavam que aquele fecho de luz podia ser uma espécie de foco gigantesco que partia da esfera. Porém, também não podemos afirmar. O que foi evidente é que o foco, ou fecho de luz, tinha quilômetros de extensão.

DONA SOFIA: “EU SEMPRE PERCO A CHANCE”

Boa parte dos jornalistas não chegou a saber o que aconteceu quando voava a mil quilômetros da capital chinesa. Quase todos estavam dormindo. Muitos, ao acordar e saber do fato, ficaram frustrados. Era uma pena, por exemplo, que o diretor de meu jornal, Manuel González Barandiarán – que havia dedicado um intenso zelo ao programar e realizar inúmeras séries de reportagens sobre casos de óvnis – também estivesse dormido.

Quando o avião real aterrissou em Pequim, poucas horas depois do Sorolla, a notícia da aparição de um óvni em frente ao DC-8 da imprensa chegou aos ouvidos dos reis. E tanto dom Juan Carlos quanto a rainha mostraram interesse em saber do acontecido.

No primeiro contato com os jornalistas e com os membros da tripulação da Aviaco, em uma recepção na embaixada espanhola em Pequim, os monarcas – em especial dona Sofia – puderam

conversar com as testemunhas. A rainha – mulher de vasta cultura e de uma mente não menos aberta – fez todo tipo de perguntas aos correspondentes, bem como ao próprio comandante Pérez Marín, que, efetivamente, ratificou diante de Suas Majestades tudo o que haviam visto e vivido a caminho da China. Dona Sofia, meio de brincadeira, meio a sério, comentou: “Sempre perco a chance. Tenho tanta vontade de ver um!”.

Foi justamente nessa visita que o rei declarou ao diretor do meu jornal seu desejo e o de dona Sofia de que eu os acompanhasse na viagem por terras americanas, prevista para o mês de novembro do mesmo ano.

De tanto percorrer a América do Sul – sempre atrás de notícias da aparição dos óvnis ou investigando os apaixonantes temas das linhas e desenhos dos pampas de Nazca, no Peru; as tribos extintas do Amazonas ou as lendárias cidades sagradas de Machu Picchu, Tiahuanaco *etc.* –, eu havia acumulado uma importante bagagem de dados, entrevistas e documentos. Dessa forma, me senti muito honrado e feliz por poder oferecer esses conhecimentos aos reis de meu país. Meu carinho por dom Juan Carlos e dona Sofia cresceu ainda mais.

Eu já havia tido a grande honra de conversar com eles quando ainda eram príncipes. Primeiro em 1974 e, poucos meses depois, em 1975. Nas duas ocasiões fui até a residência de dom

Juan Carlos e dona Sofia, no palácio da Zarzuela. Na primeira e inesquecível conversa com os reis – que se estendeu por quase quatro horas –, tanto o diretor de meu jornal quanto eu mesmo expusemos as mais destacadas investigações de óvni realizadas até então.

Dom Juan Carlos – que está sempre à frente dos acontecimentos – soube de minhas reportagens por terras peruanas muito antes, inclusive, de a série ser publicada. Quis saber mais detalhes sobre aqueles supostos contatos com óvnis. A informação do soberano sobre esse tema era muito completa e antiga.

Foi dona Sofia quem formulou um número maior de perguntas. Seu espírito científico parecia se rebelar contra determinadas afirmações, e era lógico que assim fosse.

Agora, seis anos depois, a rainha foi estimando e avaliando as inúmeras provas e testemunhos que existem sobre o tema. Assim, sabe que o fenômeno óvni é tão importante quanto qualquer outro acontecimento que conduza ao degelo da mente.

Naquela entrevista, quando já nos despedíamos, dona Sofia me observou com seus lindos olhos azuis e comentou: “Só se abirmos nossa mente, poderemos nos compreender e compreender a maravilha do Universo”.

Meses depois, quando voltei de uma nova viagem ao Peru, fui

pela segunda vez até o palácio da Zarzuela, em Madri. A curiosidade e o crescente interesse dos príncipes por esses temas havia se propagado até seus auxiliares. Daquela nova conversa – dessa vez com dona Sofia, posto que outras obrigações impediram a presença de dom Juan Carlos – participaram homens como o marquês de Mondéjar, José Joaquín Puig de la Bellacasa, Armada e outros.

Durante várias horas, em um clima cordial e sincero, falamos da recém-descoberta biblioteca de pedras gravadas de Ica, dos mistérios do cosmo e das possibilidades de vida em outros mundos, assim como da polêmica questão dos objetos voadores não identificados.

Tenho certeza de que aquele manifesto desejo dos reis de aprofundar e conhecer o enigma dos óvnis me deu novas forças para prosseguir em minhas investigações. E minha solidão se fez menos amarga.

UM ÓVNI ESCOLTOU O FOKKER DO COMANDANTE CIUDAD

Na realidade, a ideia de reunir o máximo de informações e de casos de pilotos hispânicos que tivessem tido algum tipo de encontro com óvnis surgiu lá pelos anos 1975-1976. Tudo começou com uma entrevista na cidade de Palma de Maiorca. Ao longo de 1975, enquanto eu trabalhava em outra série de investigações no arquipélago canarino, tomei conhecimento de um importante acontecimento, registrado poucos anos antes, e que havia sido protagonizado pelo comandante Andrés Ciudad Aldehuela e pelo copiloto Paco Andreu.

Em 11 de dezembro de 1976 pude, por fim, entrevistar o comandante Ciudad em sua residência em Palma. Este foi o relato que ficou registrado em meu gravador: – Eu voava naquela época no Fokker 27. Fazíamos a linha regular Las Palmas-Villa Cisneros, e vice-versa. Por volta das nove da noite

(já escuro), iniciamos a aproximação ao aeroporto de Villa Cisneros. Se não me engano, estávamos a uns 2 mil pés de altura quando o copiloto, Francisco Andreu, viu aquela luz à nossa esquerda voando paralelo a nosso avião. Era como um grande disco luminoso. Branco, com uma luz muito forte.

– Era possível ver o contorno com nitidez?

– Sim. Como disse, era circular.

– Desculpe a insistência nesse ponto, mas é importante.

– Sim, eu lembro muito bem. Era como um disco.

– A que distância poderia estar?

– Perto. Tanto Andreu quanto eu estimamos que não estava muito longe. Aquele disco nos acompanhou durante uns 50 segundos. Ao iniciar as operações de aterrissagem, paramos de vê-lo.

– Que impressão lhe causou?

– De algo estranho e desconhecido. Nunca tinha visto nada igual.

Algum tempo depois dessa entrevista com Ciudad, mantive também uma longa conversa com o então copiloto do Fokker 27, Paco Andreu, atualmente comandante da companhia Spantax. Andreu ratificou e ampliou tudo o que Andrés Ciudad disse: – Naquela ocasião eu era responsável pelas comunicações. Ao ver a luz, perguntei à torre de controle de Villa Cisneros se havia

algum tráfego naquela posição. A resposta da torre foi esta: “Para sua informação, não temos nenhum tráfego instrumental relatado”. Em poucos segundos, quando o comandante começou a fazer o giro para aterrissar, aquele disco desapareceu de vista, elevando-se a grande velocidade.

– O que você entende por grande velocidade?

– Está claro. Qualquer uma que supere, e muito, a de nossa navegação aérea.

– Você elimina, então, a possibilidade de que fosse um avião?

– Totalmente. Nem a forma, nem a luz, nem a velocidade de subida eram de um avião.

Mas vamos voltar à entrevista com o comandante Ciudad.

– Aterrissamos normalmente. Eu não quis fazer muitos comentários sobre o fato na época, posto que não tinha certeza de nada. Paco Andreu conhecia o oficial de tráfego e contou a ele daquele estranho disco. Depois de uma hora, mais ou menos, iniciamos o voo de volta a Las Palmas. Nem preciso dizer que tanto o copiloto quanto eu estávamos atentos à possível aparição do óvni.

– Havia lua?

– Não, e o céu estava aberto. Aqui começou a segunda parte dessa história. Decolamos normalmente e ganhamos altura. Quando havia se passado apenas um minuto, a torre de Villa

Cisneros chamou. Ali, ao lado do oficial de tráfego, estava o chefe do aeroporto, o médico, um oficial da Legião e outras pessoas. Comunicaram-nos “que a luz estava agora à nossa direita e que se aproximava do avião”. Nesse instante, devíamos estar a pouco mais de 150 metros do chão, em plena decolagem. O oficial de tráfego (Eusebio Moratilla) continuou nos informando: “Quando vocês rodavam do estacionamento à cabeceira da pista, o objeto passou por sobre a torre de controle e parou na vertical do quartel da Legião. Ali parece que esperou a decolagem do Fokker. Agora está se aproximando de vocês pela direita!” De fato. De acordo com Paco Andreu, o disco já estava novamente do nosso lado direito. Eu não consegui vê-lo naqueles primeiros minutos, pois estava atento aos instrumentos. Uma vez alcançado o nível de voo, já na rota de Las Palmas, tornei a vê-lo. Apagamos as luzes dos passageiros, e aquilo era impressionante. Ficou ali até que chegamos a Las Palmas.

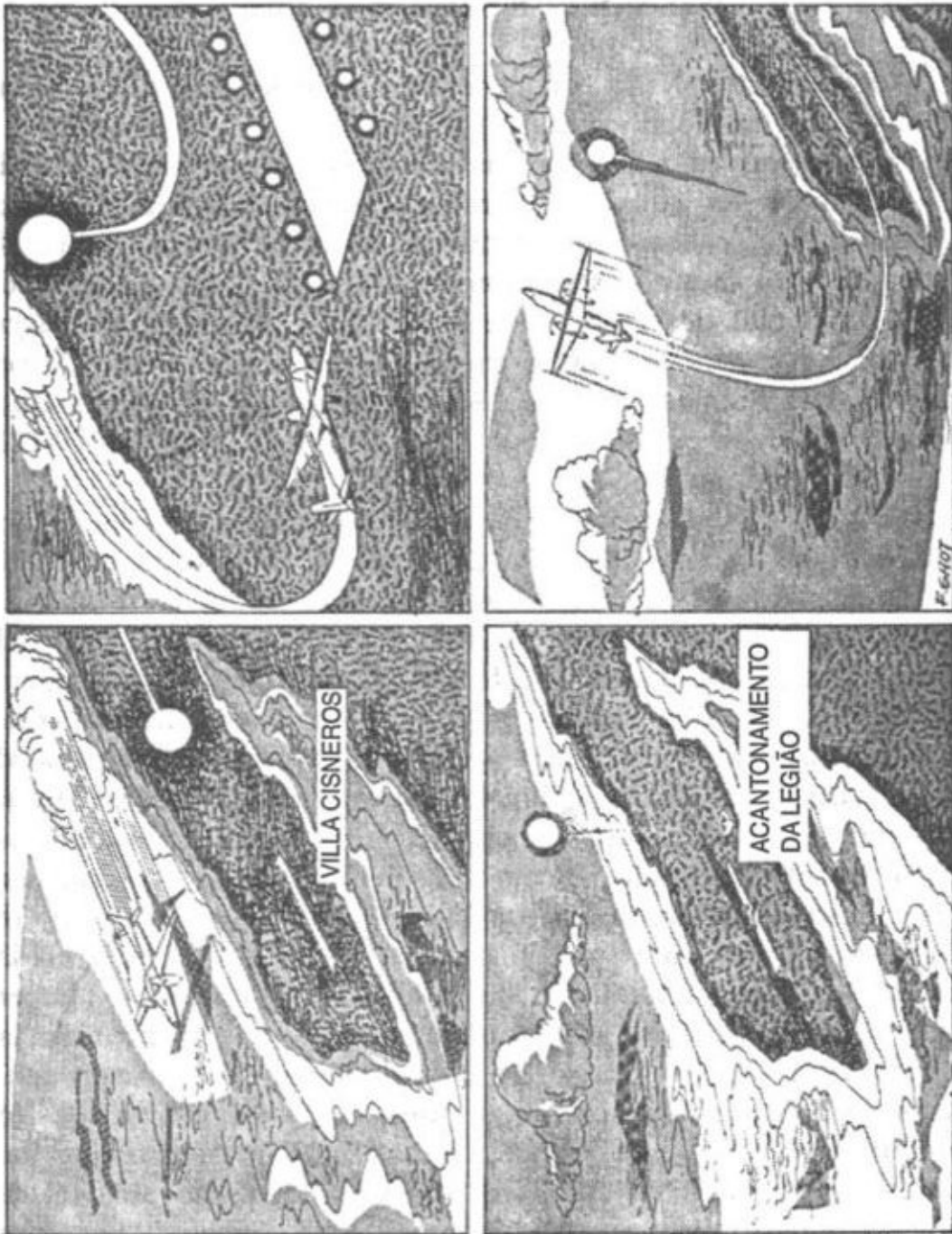
– Quanto tempo?

– O voo durava aproximadamente uma hora e 20 minutos. O disco deve ter nos acompanhado por um pouco mais de uma hora. Mantinha-se na mesma altura que nós (entre 14 mil e 16 mil pés) e à mesma velocidade: uns 210 nós. Ou seja, a uns 420 quilômetros por hora. Às vezes, subia e descia, e ainda mudava

de cor, passando do branco ao laranja. Se não me engano, quando começamos a descer em Las Palmas, ele se perdeu entre as nuvens.

Enquanto tomava um revigorante café, o comandante Ciudad – homem parco em gestos, mas de uma grande hospitalidade – me falou também dos assombrosos movimentos e manobras do óvni. Subia tão facilmente quanto descia, e sempre a uma velocidade desconcertante. Em alguns momentos do voo chegou a se aproximar a umas quatro ou cinco milhas.

Uma vez em terra, a tripulação do Fokker 27 não fez nenhum comentário sobre o acontecido. Contudo, no dia seguinte, Andrés Ciudad foi solicitado pelas autoridades aeronáuticas para que informasse sobre o disco que os havia escoltado. A declaração foi mantida em sigilo. Eram, repito, outros tempos. O tema dos óvnis era tratado com uma reserva absoluta. Cada caso se enquadrava automaticamente na classificação confidencial.



Quando o comandante Ciudad se aproximava de Villa Cisneros, um objeto muito brilhante apareceu ao lado do avião (embaixo, à esq.). “Era como um disco branco”, declarou o comandante. “Ao aterrissar, deixamos de vê-lo”. Segundo testemunhas que se encontravam em terra, o óvni ficou sobre a zona do quartel da Legião (embaixo, à dir.). Quando o avião de

passageiros decolou, o disco se situou novamente ao seu lado e o acompanhou até Las Palmas (em cima, à dir.).

Evidentemente, o encontro dos pilotos Ciudad e Andreu com aquele disco reluzente não foi ignorado pelo general-chefe do Setor Aéreo das Canárias. Pouco depois de colher o testemunho de ambos, o general enviou um informante até Villa Cisneros a fim de completar o dossiê. Um relatório, mais um, que, como disse, foi mantido até agora sob o carimbo “confidencial”.

Antes de me despedir do comandante Ciudad, perguntei se haviam se sentido observados por aquele óvni.

– A palavra exata – respondeu – seria “inquietos”. A presença daquele disco nos inquietou.

E concluí a entrevista com outro ponto não menos importante, pelo menos para mim: – Sinceramente, você acha que aquele disco estava tripulado?

– Sim.

– Qual sua opinião sobre aeronaves extraterrestres? Podem existir?

Ciudad não hesitou ao responder:

– Acho que sim. Por que não?

Alguns anos depois, tendo quase concluído esse trabalho, fiz uma não menos cordial entrevista com Eusebio Moratilla,

atualmente oficial de tráfego no aeroporto internacional de Madri-Barajas. Moratilla, como me haviam dito os comandantes Ciudad e Andreu, estava naquela noite na torre de Villa Cisneros.

– Ao meu lado, lembro muito bem, estava o capitão cirurgiaõ Hontanilla. Acho que agora ele mora em Las Palmas.

– Você viu o óvni?

– Como todos. Naquela noite, Paco Andreu chegou à torre. Tinha de fazer o plano de voo. Depois, fomos tomar um café. Quando o avião começou a rodar novamente pela pista, o médico entrou na sala como um furacão e me mostrou a esfera. Estava sobre uma parte do aeroporto. Eu peguei os binóculos 7 × 50 e fiquei contemplando aquilo. Naquele momento, o Fokker de Ciudad tinha acabado de decolar. O óvni ia de sul a norte, ou seja, no mesmo sentido do avião. Dei os binóculos ao oficial de serviço do aeroporto e me dirigi ao microfone da torre. Perguntei aos pilotos se estavam vendo o mesmo que eu, e me responderam afirmativamente. Era como uma esfera, de cor amarelo-alaranjada. Quando me recuperei – prosseguiu Eusebio –, falei de novo com Andreu e Ciudad e perguntei se o consideravam perigoso. Os pilotos responderam que não.

– Vou fazer uma última pergunta. Acha que aquela esfera podia estar tripulada?

– Não tenho a menor dúvida.

COMO UM GIGANTESCO TUBO DE NÉON

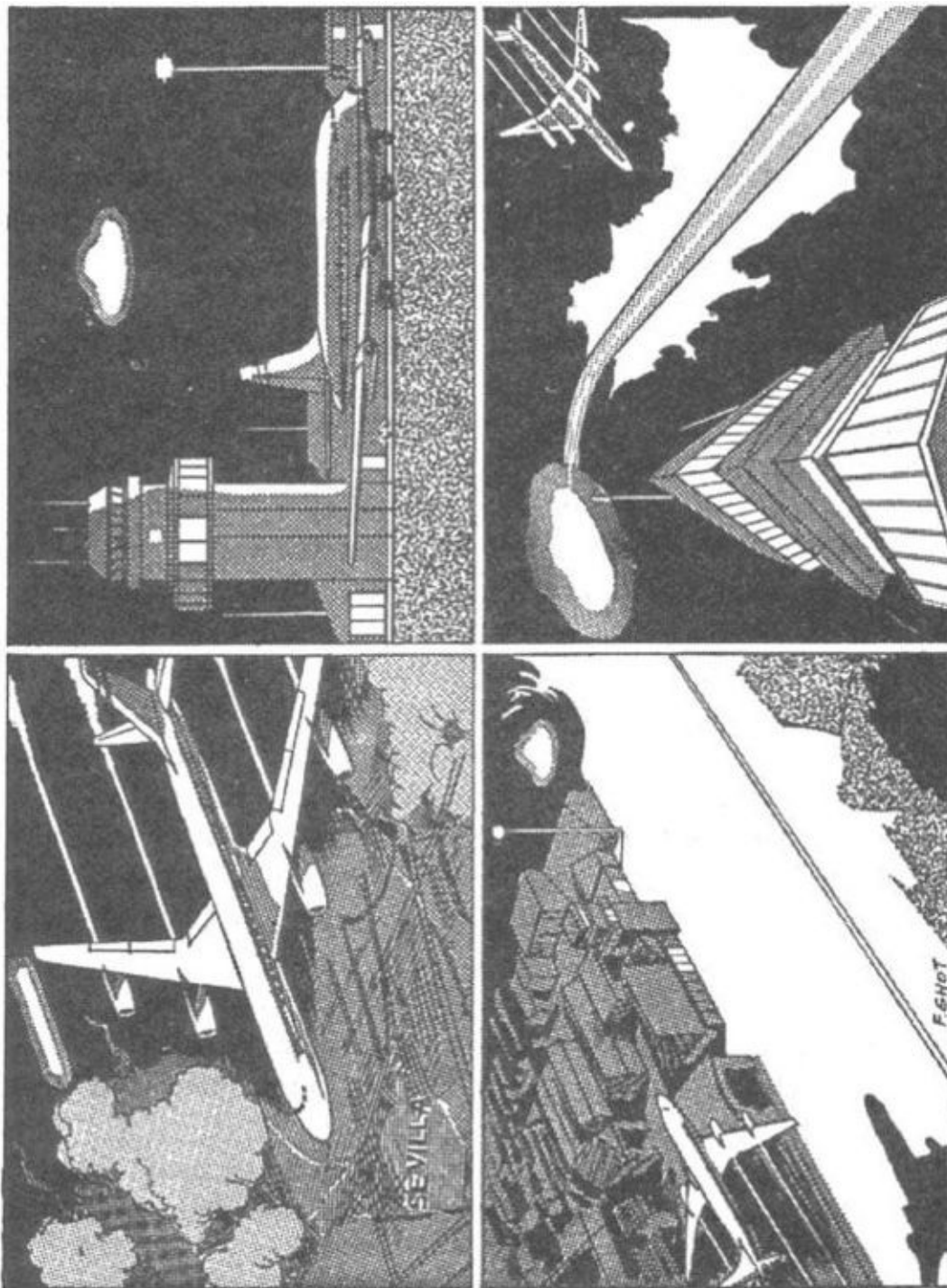
O caso do comandante Ciudad me impressionou muito, e decidi iniciar uma ampla investigação entre os pilotos das diversas companhias espanholas. Era óbvio que esses profissionais do ar tinham de ter visto óvnis em suas diversas viagens pelos céus. E eu não estava enganado.

Durante meses revirei a sede de todas as companhias e boa parte dos aeroportos hispânicos. O resultado foi excelente. No total, meus arquivos foram alimentados com quase 40 casos de encontros, mais ou menos próximos, com objetos voadores não identificados. Ao contrário do que havia imaginado no início do trabalho, a colaboração dos altos diretores das companhias foi total, bem como dos próprios pilotos.

Um desses encontros me chamou a atenção de imediato por sua semelhança com os casos de Rafa Gárate e de Andrés Ciudad. Para minha máxima satisfação, os dois protagonistas desse novo

caso eram pilotos com muita experiência e uma reconhecida seriedade e honradez.

O comandante Vicente Roa e o então copiloto, Alfonso González Romero, dirigiam-se naquela noite de dezembro de 1965 de Madri a Sevilha e Málaga. Era um voo da Aviaco. Hoje, ambos os pilotos são comandantes da Iberia.



Um incrível objeto luminoso em forma de tubo de néon apareceu pela lateral direita do avião do comandante Alfonso González Romero quando ele voava para Sevilha. (Embaixo, à esq.)

Uma vez no aeroporto de San Pablo, em Sevilha, o óvni mudou de forma e permaneceu imóvel

sobre a cabeceira da pista. (Em cima, à esq.) Ao decolar para Málaga, o comandante se dirigiu ao óvni, mas este se afastou em direção noroeste.

Em uma tarde agradável, Alfonso González Romero, hoje professor também da Escola de Pilotos, recebeu-me gentilmente em sua residência em Madri. Este, em síntese, foi nosso diálogo:

– Era um voo noturno, levando correspondência entre Madri, Sevilha e Málaga. Era um avião Convair 440. Por volta das 2h30 da madrugada, aproximadamente, ao chegar à altura do rio Guadalquivir, o radar situado em Constantina – já muito perto do aeroporto de Sevilha– comunicou que havia um objeto não identificado à nossa direita. Havíamos iniciado a descida e devíamos estar já a uns 8 mil pés. Segundo o radar, o óvni voava em paralelo com o avião. De fato, olhei e vi à minha direita um objeto que não soube identificar. Era como um tubo de néon.

– Como uma lâmpada fluorescente?

– Sim, e cercado de um halo de luz. Os contornos estavam meio difusos. Não estava muito longe, talvez a dois ou três quilômetros de nós e um pouco mais baixo.

– O radar do avião o captou?

– Não estava ligado. A noite era muito clara. Enfim, ficamos observando-o por um tempo e, ao aterrissar em Sevilha, fomos à torre de controle. E continuava ali! Estava parado a uns dez ou 12

metros sobre a cabeceira da pista.

– Quantas pessoas havia na torre?

– Entre 15 e 20. Todos, claro, saíram para vê-lo. Depois de um tempo ele se deslocou para a direita e ganhou altura, atingindo de novo uns 9 mil pés. E se posicionou atrás da torre. Nós decolamos e viramos para o objeto, mas ele se afastou em rota de uns 330 graus. Ou seja, rumo a noroeste. Perguntamos de novo para o radar de Constantina, e ele confirmou que o objeto tinha se afastado, desaparecendo da tela – que abarcava 180 milhas – em dois ou três segundos. Ao se afastar, mudou de cor. Passou do branco ao azulado.

– Pelo que você está dizendo, deduzo que o objeto permaneceu bastante tempo sobre a cabeceira da pista, e, portanto, a uma distância não muito grande da torre.

– Em linha reta pode haver uns cinco quilômetros, e, de fato, ali estive por uns 30 minutos.

– Isso quer dizer que a observação foi bastante completa. Que dimensões acha que tinha aquilo?

– Mais ou menos o dobro do nosso avião.

– Acha que podia se tratar de um avião?

– Não, não era um avião. Pelo menos não como nós o concebemos. Veja só, naquela época eu tinha umas 14 mil horas de voo. Hoje já passei das 20 mil e posso garantir, sem medo de

errar, que aquele objeto não era um avião.

– É evidente que, se foi captado pelo radar, tinha de se tratar de um corpo metálico.

– Sim, porque o radar não capta outra coisa. Às vezes, registra núcleos elétricos ou tormentosos, mas não creio que aquele tubo de néon tivesse algo a ver com uma tempestade. Além do mais, a noite estava clara e aberta. Por outro lado, que tempestade se desloca a tamanha velocidade? Quando o vimos um pouco mais de perto – na cabeceira da pista –, o aspecto era do clássico disco voador.

A pedido meu, o comandante fez vários desenhos. Primeiro, do tubo de néon que os acompanhou durante dez minutos, até a aterrissagem no aeroporto de San Pablo, Sevilha. A seguir, do óvni sobre a cabeceira da pista 27, onde pôde ser contemplado por mais 30 minutos.

E, de fato, a julgar pelo desenho e pela descrição de González Romero, aquele óvni tinha a típica forma discoidal, com uma espécie de cúpula ou parte superior mais pronunciada.

– Como estava dizendo, depois desse tempo, foi se elevando na vertical, girando depois para a área da torre.

O comandante González Romero goza de fama de homem tranquilo, agradável e pouco impressionável. Contudo, segundo suas próprias palavras, “o encontro com aquele objeto me

marcou profundamente”.

– O que pensa hoje, depois de tantos anos?

– Não sei... Mas confesso que me causa certa inquietude. Gostaria de saber muito mais a respeito, mas também reconheço que são coisas que estão fora de nosso alcance.

– Se eu lhe dissesse, como opinião pessoal, que esses objetos são naves procedentes de outros mundos, o que você pensaria?

O comandante me observou com curiosidade. E respondeu:

– Não acredito nem deixo de acreditar. Se chegamos à Lua, por que não pode haver outros planetas muito mais adiantados? Se alguém tivesse dito a Colombo que chegaria o dia em que umas máquinas poderiam atravessar o oceano Atlântico em três horas, certamente teria acabado na fogueira. O fato, enfim, de que para nós seja incompreensível uma viagem pelas estrelas não significa que seja irrealizável. O que sabemos do fator tempo, por exemplo? O que sabemos do tempo desses seres, supondo que existam? Não há razão para que seja igual ao nosso.

As palavras do comandante me pareceram tão sensatas quanto corajosas. Mas aquele não seria o último encontro de Alfonso González com o desconhecido. Algo muito mais espetacular e misterioso ainda o aguardava.

UM CONE DE LUZ SOBRE A COSTA MEDITERRÂNEA

A perplexidade do comandante Alfonso González Romero estava mais que justificada. Não é todo dia, ou melhor, não é toda noite, que se encontra um espetáculo como aquele.

Em setembro de 1976 – cerca de 11 anos depois do encontro com o óvni nas proximidades do aeroporto de Sevilha –, esse mesmo comandante da Iberia voltava de Frankfurt a Madri via Barcelona, no comando de um avião DC-9 de carga. Acompanhava-o, como copiloto, um dos alunos da Escola de Barajas.

– Por volta das quatro, 4h30 da madrugada – prosseguiu Alfonso enquanto enchia de novo minha xícara de café –, estava sobrevoando a Catalunha e estabeleci contato com a torre de controle de Barcelona. Nisso, um colega meu, o comandante Carlos Gómez González, que cruzava os Pirineus rumo a Paris, ligou e me perguntou se eu estava vendo uma luz muito forte

atrás de meu aparelho. Eu disse que não. Mas Carlos Gómez, que é comandante-inspetor e que voava também em um aparelho da Escola de Pilotos, tornou a me avisar e sugeriu que eu desse um giro para ver se a via. Assim o fiz. Girei 180 graus e dei de cara com a coisa mais estranha que já vi em toda minha vida.

O comandante estava me deixando curioso.

– Ali, diante do meu avião, havia um raio de luz branca, muito forte, que parecia proceder do ponto mais alto do firmamento. Aquele cone de luz chegava até a terra!

– Desculpe – interrompi o comandante –, um raio de luz que partia de onde?

– Não sei, não conseguimos ver a origem. Era como se uma gigantesca lanterna estivesse iluminando parte do chão, mas estava tão alta que era impossível detectá-la.

Quando insisti no dado da altura, Alfonso González Romero se negou a dar um número:

– Seria absolutamente impossível. A única coisa que posso confirmar é que estava a uma altura imensa. Imensa!

– E que parte do chão focava?



Um gigantesco cone de luz iluminava parte da costa mediterrânea. Os pilotos não conseguiram descobrir a origem ou a fonte dela. Simplesmente se perdia no firmamento.

– Iluminava um amplo círculo, um pouco ao norte de Reus. Eu passava, naquele momento, sobre Maella, ou seja, no meio do caminho, e podia vê-lo perfeitamente.

– A que altura você voava?

– A uns 30 mil pés, e o fecho de luz nascia muito mais acima. O impressionante é que meu colega, o comandante Gómez González, estava vendo-o nos Pirineus, a umas 200

milhas de distância. Imagina a altura e o brilho daquele raio?

A verdade é que essas coisas, quando não as vemos, são muito difíceis de imaginar. Assim disse a meu interlocutor, mas pedi que prosseguisse.

– Eu me aproximei, dei duas voltas a seu redor e comprovei que o cone de luz, efetivamente, se alargava conforme descia. Uma vez em terra, aquele círculo branco podia chegar a quase 65 quilômetros de diâmetro. Era muito grande!

– A cor da luz lhe chamou a atenção?

– Tudo me chamou a atenção: a luz, que era de um branco muito intenso; a própria altura do fecho; o fato de não ver a origem, tudo!

– Lembra se a iluminação atingia alguma aldeia ou cidade?

– Não, não lembro. O que estava claro é que o grande foco iluminava parte da costa e do Mediterrâneo.

– Descia verticalmente?

– Não. Observei uma inclinação de uns 45 graus. O que motivava aquela luz estava, sem dúvida, sobre o mar.

– Em algum momento se mexeu?

– Não, pelo menos não durante a quase meia hora que fiquei vendo.

– Meia hora?

– Sim. Foi esse, aproximadamente, o tempo que levamos

para chegar a Madri e aterrissar em Barajas. Porque o incrível foi que, quando estávamos quase aterrissando, ainda víamos o fecho de luz à nossa direita.

Quase sem querer, uma vez finalizado o relato, o comandante e eu começamos a examinar as possíveis explicações lógicas e terrestres. Porém, nenhuma nos convencia. Era madrugada, de modo que foi preciso descartar qualquer tipo de reflexo solar. A luz, além de tudo, formava um cone perfeito, iluminando um círculo bem específico da costa mediterrânea. Além disso, o fenômeno foi observado durante meia hora. Uma observação da qual participaram dois aviões separados entre si por quase 400 quilômetros.

Naquela mesma tarde tive a sorte de entrar em contato por telefone com o comandante Carlos Gómez, primeira testemunha do misterioso raio branco, e que alertou por rádio o DC-9 tripulado por Alfonso. Quando o questionei sobre isso, na casa de Alfonso, o comandante me informou que, uma vez localizado o estranho fecho, comunicou-se com a torre de controle de Paris e recebeu a resposta que sim, que o detectavam e que se tratava... de um cometa.

Essa explicação, com todo meu respeito pelos especialistas em controle aéreo de Paris, foi uma grande bobagem. Até o mais leigo em astronomia sabe que um cometa não pode penetrar a

atmosfera terrestre. Se entrar, a parte da cauda que se choca contra as altas camadas se desintegra, espalhando-se em milhares de pedaços.

Que tipo de cometa pode permanecer imóvel durante meia hora e lançar um foco de luz perfeito sobre a costa de Reus? Teria sido muito melhor se a torre de controle de Paris, se não soubesse ou não quisesse esclarecer o assunto, ficasse em silêncio, ou simplesmente não falasse de algo desconhecido. Porém, às vezes essas coisas acontecem. Algumas autoridades aeronáuticas tentam esconder a verdade, oferecendo a profissionais e leigos a mais absurda e ridícula das explicações.

Qual podia ser, então, a causa daquele fecho de luz? A julgar pelas explicações das testemunhas, o cone luminoso era de uma potência formidável, e essa intensidade luminosa permanecia constante. Não foram registradas flutuações nem mudanças aparentes no feixe de luz.

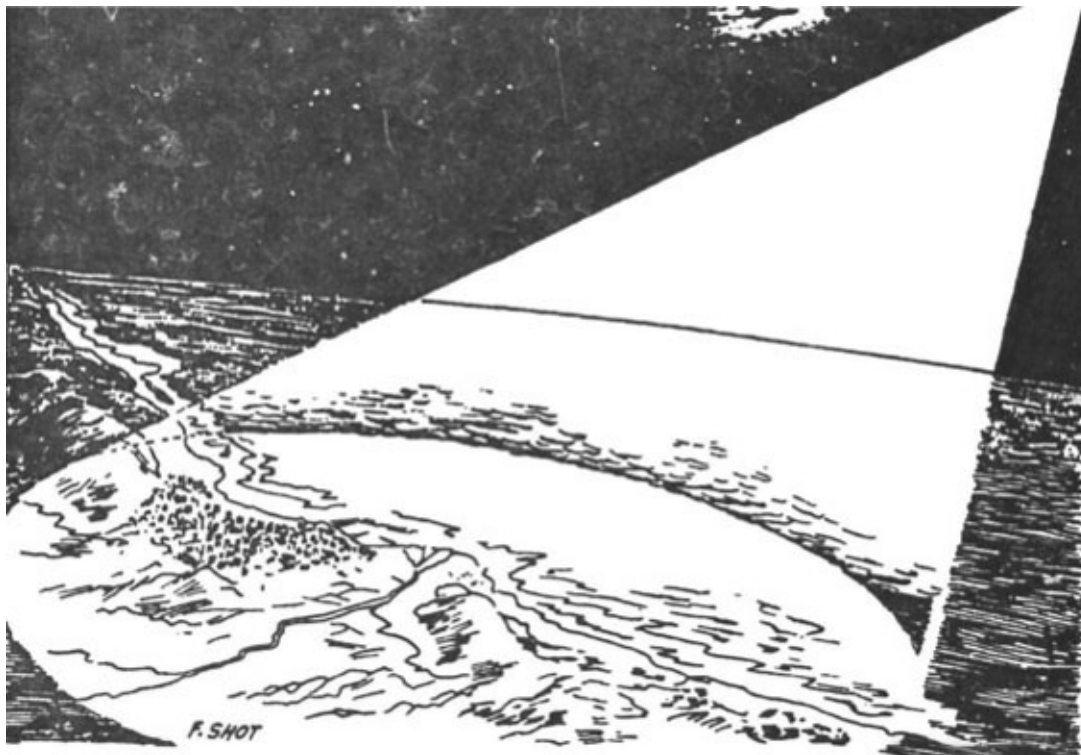
Esse fato, somado à própria perfeição do círculo que iluminava o mar e parte da costa espanhola, me leva a acreditar – quase por pura dedução lógica – que o fecho tinha uma origem ou fonte claramente artificial e provocada. Mas por quem e para quê? Nesse caso, só se pode especular.

Por quem? Talvez por um objeto ou nave que estivesse naquele momento a uma formidável altura e totalmente estático.

Do contrário – e dado o considerável nível a que devia estar situado –, a menor oscilação teria provocado talvez uma evidente translação do raio luminoso, bem como do grande círculo projetado no chão. E nada disso aconteceu, segundo o testemunho do comandante.

É óbvio que só uma mente inteligente, e com um nível tecnológico muito superior ao nosso, poderia lançar a dezenas ou centenas de quilômetros de altura, quem sabe, um foco como aquele e, acima de tudo, congelado, sem o menor movimento, durante pelo menos meia hora. Essa circunstância elimina uma possível explicação baseada em um avião, helicóptero ou satélite artificial. Tanto o primeiro quanto o último se deslocam constantemente.

Quanto à hipótese de um helicóptero, não existe um único modelo entre os aparelhos atuais que possa subir a níveis como os sugeridos pelo piloto do DC-9. A esse fato, definitivo em si mesmo, devemos acrescentar um fator igualmente esclarecedor: que dimensões e potência deveria reunir uma lanterna para, de uma altura de centenas de quilômetros, iluminar um círculo de mais de 65 quilômetros de diâmetro? Está claro que o refletor já teria de ser maior que um helicóptero.



“Eu me aproximei do formidável cone de luz”, explicou o piloto veterano, “e o contornei. Em terra, a luz podia iluminar um círculo de uns 65 quilômetros de diâmetro.”

Ao chegar a este “ponto morto”, acho que convém recordar que nas investigações ufológicas já foram observados fenômenos como esse que nos ocupa. Mas a maior parte de dimensões menos espetaculares. Contudo, há casos em que as testemunhas afirmam ter observado que do óvni partia um fecho de luz muito forte, que permanecia fixo sobre o terreno, sobre uma casa ou sobre um automóvel e, inclusive, fazia uma varredura do solo, alcançando consideráveis distâncias.

É também muito frequente escutar que os óvnis sobrevoam qualquer localidade, oceano ou campo, iluminando o lugar por

onde passam com um cone de luz de extraordinária intensidade. Portanto, é possível que a fonte daquele gigantesco fecho de luz que os dois aviões espanhóis viram, e até a própria torre de controle de Paris, procedesse do que nós hoje, popularmente, identificamos com um óvni.

Mas para que tanta iluminação na costa hispânica? O problema, aqui, fica muito mais obscuro. Aceitando a possibilidade de uma nave com tripulação inteligente, que fosse responsável por esse tal cone de luz, uma das poucas explicações que me ocorrem é a pura e simples investigação. Por alguma razão que não podemos intuir, esses seres se interessavam por projetar aquele fecho sobre essa área específica do mundo. Ou talvez obedecesse a outras razões?

A questão é que esse acontecimento permanecia inédito até agora. A falta total de explicação – pelo menos do prisma humano – fez as testemunhas, e muito acertadamente, não darem publicidade ao caso.

RUMO AO MÉXICO

Ao voltar para casa – depois dessa nova série de investigações com pilotos – encontrei uma carta procedente do México. Tratava-se dos meus grandes amigos Ariel Rosales e Fernando José Téllez, dois dos grandes especialistas americanos em ufologia. Dentre outros assuntos, informavam de um caso que, segundo suas próprias palavras, “podia me interessar”. Três óvnis – dizia a carta – haviam imobilizado um avião mexicano de pequeno porte.

Não pensei muito. Em poucos dias fui para o país dos astecas. Eu tinha notícias dos numerosos avistamentos de óvnis que aconteciam quase diariamente no lindo e lendário território mexicano. No fundo de meu coração eu sabia que me aguardavam novas surpresas, e isso me fez tremer de emoção.

Não é frequente que Raquel, minha querida companheira de olhos azuis, me acompanhe no estudo e rastreamento de novos

casos óvni. Mas nessa ocasião eu mesmo insisti para que esquecesse por uns dias as duras obrigações do lar. Sei por experiência que a participação de um no trabalho do outro contribui, em geral, para a melhor solidificação do casamento e, acima de tudo, permite tornar realidade algo tão difícil como pensar em voz alta, sem nenhum tipo de reservas, na frente da pessoa amada. De modo que, em uma quente madrugada de julho, decolamos de Madri-Barajas.

Como acontece quase sempre, e muito mais quando a viagem se caracteriza pela precipitação, – tive de aproveitar as longas horas de voo sobre o Atlântico para detalhar e finalizar o programa de trabalho. Quando fechei meu caderno, eu sabia que algumas daquelas investigações previstas talvez não fossem realizadas. Sabia também que, como contrapartida, eu estaria envolvido em outros acontecimentos, tanto ou mais apaixonantes. Assim como acontece sempre comigo.

Após a escala de praxe no amarelo e impecável aeroporto canadense de Montreal, nosso DC-9 rumou para o aeroporto internacional Benito Juárez, na Cidade do México. Justamente o cenário no qual havia se desenrolado a dramática aventura do piloto mexicano Carlos Antonio de los Santos Montiel.

TRÊS ÓVNIS IMOBILIZAM UM AVIÃO DE PEQUENO PORTE

Carlos Antonio de los Santos é um piloto jovem. Quando sofreu – porque esse é, na minha opinião, o termo exato – seu encontro com os três óvnis, contabilizava dois anos como profissional e um pouco menos de 400 horas de voo. Estudou em várias escolas de navegação aérea e tem diploma de piloto comercial e privado (licença número 3.704) e um total de 85 horas no simulador. Sua família, de reconhecido prestígio e honradez, está intimamente ligada à aviação. Seu pai é mecânico chefe das linhas aéreas Mexicana de Aviação, e um tio é atualmente inspetor aeronáutico. De los Santos não fuma nem bebe. Segundo suas próprias palavras, jamais havia lido um só livro de ficção científica e óvnis.

Mas vamos ao ponto. O que aconteceu naquele 3 de maio de 1975? Na sexta-feira, 2 de maio, Carlos Antonio – que então

tinha 23 anos – partiu rumo a Zihuatanejo, no estado de Guerrero. Pilotava um avião de pequeno porte Piper Asteca (XB-XAU) monomotor de quatro lugares. O aparelho era de propriedade da companhia Pelletier S. A., dedicada ao estudo e análise de águas, na qual nosso homem trabalhava como piloto.

Depois de aterrissar no complexo Lázaro Cárdenas, no estado de Michoacán, onde deixou dois engenheiros, De los Santos prosseguiu voo, chegando a seu destino ao entardecer. Posto que o Piper não estava preparado para voos noturnos, ele decidiu pernoitar em Zihuatanejo, voltando na manhã seguinte ao México, Distrito Federal.

Jantou às oito e foi se deitar. Mas, na manhã seguinte, o tempo havia mudado. A nebulosidade e a bruma sobre Zihuatanejo eram abundantes, e essa circunstância o obrigou a prescindir do clássico sistema de orientação visual no voo de retorno à Cidade do México. Carlos teve de se guiar por instrumentos, sendo necessária a checagem ao chegar a Tequesquitengo. Dali rumaria para a capital federal.

Às 10h30 da manhã do dia 3 de maio, sem conseguir tomar o café da manhã, Carlos Antonio de los Santos foi autorizado a decolar. Tomou a aerovia G-3 (Zihuatanejo-Tequesquitengo), sob indicação do ADF (Automatic Directional Finder). Inicialmente voou a 13.500 pés de altura, mas o mau tempo o

obrigou a subir, situando-se a uns 14.500 pés. Desta forma, evitou a bruma.

Ao chegar a Tequesquitengo, seus instrumentos marcavam uma altitude de 15 mil pés. Iniciou uma suave descida, a fim de visualizar a laguna ali existente. Retificou seu rumo para a Cidade do México (VOR Tequesquitengo 004 a VOR Mex. D. F. 184), enquanto que se situava a uns 14 mil pés. Mas como não conseguia localizar a laguna, voltou a vista para a frente. Foi quando teve a sensação de que alguma coisa estava ao lado de seu avião.

– Fiquei petrificado – explicou o piloto. – Ao olhar para minha direita vi sobre a asa um objeto como jamais havia visto na vida. Era como dois pratos unidos pelo lado côncavo e estava materialmente colado à asa!

– A que distância?

– A uns 20 centímetros dela e a pouco mais de um metro e meio de minha cabine. O objeto – continuou descrevendo De los Santos – tinha algo que parecia uma pequena cúpula na parte superior, na qual via-se também uma janela. Na parte mais alta tinha algo parecido com uma antena. Ainda não havia me recuperado do susto quando, pela esquerda, apareceu outro objeto exatamente igual. Estava na mesma posição – sobre a asa esquerda – e à mesma distância. Quase simultaneamente, vi um

terceiro disco se precipitar para o nariz do avião. Achei que ia se estatelar no para-brisas, mas, no último segundo, deslizou para a barriga da Piper. Suponho que ficou colado à fuselagem, porque escutei um barulho como se algo tivesse me atingido. Percebi que o avião estava se elevando. Por mais que eu mexesse nos comandos, não tinha o controle. Eu não sabia o que fazer! Meu Deus, não desejo essa situação nem a meu pior inimigo! Pensei em deslocar o avião para acertar o objeto à minha esquerda, mas os controles também não responderam. Então, tentei soltar o trem de pouso para fazer o mesmo com o disco que havia se situado embaixo do Piper, mas foi inútil. Também não saía. Fiquei sem fala. Não sabia o que fazer! Comecei a chorar!

Por fim, o piloto conseguiu reagir e tentou se comunicar por rádio com o controle do México. Eis o diálogo, gravado em fita magnética:

– Centro México do Extra Bravo Extra Alfa União! *Mayday, Mayday!*^[6]

– Aqui é Centro México. Prossiga Extra Alfa União.

(Nesse ponto, o piloto do avião repetiu sua chamada duas vezes consecutivas. Ao que parece, Carlos Antonio de los Santos não recebia a resposta do Centro de Controle do México.)

– Prossiga Extra Alfa União! Aqui Centro México! Fale!

– Extra Alfa União para Centro México. O avião está descontrolado! Não estou controlando o avião! Tenho três objetos não identificados voando a meu redor! Tenho três objetos não identificados voando a meu redor! Um se precipitou para a aeronave e me acertou na parte inferior do avião. O trem de pouso está travado e, aparentemente, não se move. Minha posição: estou estabelecido no Radial 004 do VOR Tequesquitengo. O avião está descontrolado! Não o estou controlando. Centro México, está me ouvindo?

– Entendido, entendido, Extra Alfa União. Dê sua posição e a situação em que se encontra. Vamos localizar as autoridades competentes...

(A comunicação foi interrompida.)

– O avião está descontrolado!

Até aqui, observam-se os primeiros dramáticos minutos da comunicação entre o Piper e o oficial de tráfego. O relógio do Centro de Controle do México indicava 12h15 da tarde. E foi dado o alarme. O aeroporto internacional Benito Juárez foi fechado e assim permaneceu por uma hora.

O que acontecia enquanto isso com Carlos Antonio de los Santos?

– Os três objetos, de cor cinza, continuavam a meu lado. Seu domínio sobre meu avião era total. Mesmo que eu soltasse os

comandos, o Piper continuava subindo, até chegar aos 15.500 pés. Nesse nível se manteve, reduzindo a velocidade de 140 milhas náuticas por hora a 120. Quando deixei para trás o monte Ajusco – mais ou menos à altura da cidade de Tlalpán –, o disco da esquerda se elevou e passou por cima da cabine, afastando-se para a direita. Imediatamente, o objeto de minha esquerda o seguiu, e ambos se perderam em direção aos vulcões de Popocatépel e Iztaccihuatl. E assim notifiquei de imediato ao Centro de Controle do México.

– E o terceiro objeto?

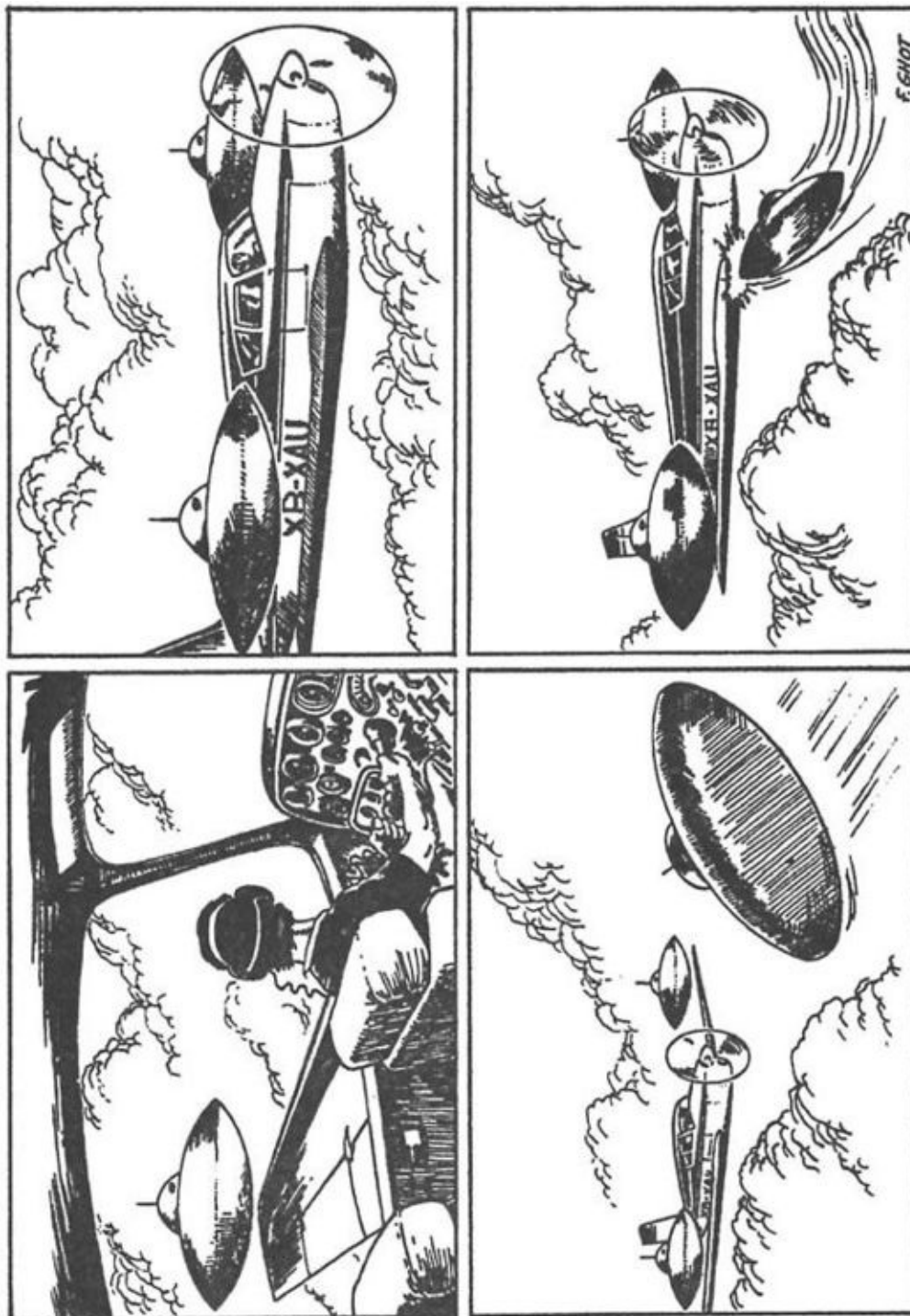
– Esse eu não vi se afastar. Mas imaginei que havia desaparecido, porque com o distanciamento dos objetos recuperei instantaneamente o controle do aparelho.

Ao ver-se livre, o jovem mexicano tentou soltar o trem de pouso. Mas o mecanismo continuava bloqueado. O Piper passou um total de oito vezes sobre a torre de controle do aeroporto da Cidade do México a fim de que lhe informassem se conseguia algum progresso. Depois de 40 minutos angustiantes, Carlos conseguiu liberar o trem valendo-se de uma chave de fenda que atuou como alavanca. Às 13h34 conseguiu aterrissar, são e salvo, na faixa de grama existente entre as pistas 5 direita e 5 esquerda.

Ali, com o coração na boca, esperavam-no bombeiros,

ambulâncias e funcionários do aeroporto, bem como seu tio, Ignacio Silva de la Mora, inspetor aeronáutico, com quem o piloto fora analisando por rádio os possíveis defeitos e os passos a seguir na aterrissagem de emergência. Felizmente, a aterrissagem foi boa, e os bombeiros não precisaram intervir, e o piloto desceu do Piper por seus próprios meios.

Na realidade, aqui começariam as verdadeiras dificuldades para ele. As autoridades aeronáuticas pensaram que Carlos Antonio de los Santos estava ébrio ou drogado e o levaram à clínica do setor de Comunicações, na mesma área do aeroporto internacional, onde foi submetido a um exame médico completo. Essa checagem foi feita pelo doutor Ernesto Gámez Literas, mas os resultados foram inteiramente satisfatórios. O jovem piloto estava em perfeito estado.



Três óvnis imobilizaram o avião de pequeno porte do jovem mexicano Antonio de los Santos. Um deles, inclusive, chegou a bater na barriga do Piper Asteca.

A esse exame clínico seguiu-se uma extensa declaração

oficial. Em suas declarações, Carlos Antonio acrescentou também que os três objetos deviam ter um diâmetro de cerca de três metros, por 1,20 m de altura. Não tinham luz alguma de posição, e ele também não observou aberturas nem nada do tipo.

Poucos dias depois – 7 de maio –, o capitão Ramírez Altamirano, chefe da Inspeção Aérea da Direção de Aeronáutica Civil, informou à imprensa que a suposta testemunha dos três óvnis havia sido submetida a uma nova série de exames médicos, psiquiátricos, neurológicos etc., “para determinar se realmente havia visto aqueles óvnis...”. Estas foram suas conclusões: “O piloto havia voado a mais de 10 mil pés de altura, e isso havia provocado uma hipóxia, ou falta de oxigênio no sangue. Conclusão: os três óvnis haviam sido apenas fruto de uma alucinação.”

Porém, a confusão de todos os que acompanhavam o caso aumentou com novas declarações. Dessa vez, por conta do doutor Luis Amezcua González, chefe do Departamento de Medicina de Aviação do Aeroporto.

“Devido ao fato de o piloto Carlos Antonio de los Santos Montiel” – afirmou o médico – “não ter ingerido alimentos em um período de 18 horas (desde as 20h do dia 2 de maio até as 14h, aproximadamente, do dia seguinte), voando a mais de 10 mil pés de altitude, seu organismo sofreu uma hipoglicemia, ou

falta de açúcar no sangue. Isso, combinado com a hipóxia, provocou miragens.”

As explicações oficiais não me convenciam, e, ao voltar à Espanha, realizei uma exaustiva investigação sobre a hipóxia e hipoglicemia. A privação de alimentos por um período de 16 a 20 horas – principalmente considerando uma pessoa jovem e saudável – não me pareceu um motivo justificado para se chegar ao extremo de ver miragens. Nem o fato de voar a 15 mil pés sem equipamento de oxigênio me pareceu um motivo definitivo para causar alucinações.

Conforme pude averiguar com o próprio piloto, ele já voava havia mais de dois anos a mais de 10 mil pés de altura e jamais havia tido miragens ou qualquer outro tipo de perturbação mental.

– Se tivesse acontecido – comentou ele com uma lógica irrefutável –, certamente eu teria me esborrachado no chão.

– Mas notou algum sintoma anormal durante o voo?

– Nenhum. Só o susto.

Os argumentos oficiais iam ficar definitivamente desacreditados quando, em 8 de maio, vazou no aeroporto internacional uma notícia que podia elucidar o assunto: “Os óvnis haviam sido detectados no radar.” O fato havia sido registrado no mesmo instante em que o piloto De los Santos

comunicava o Controle México do afastamento dos óvnis. Curiosamente, o eco foi observado na mesma direção apontada pela testemunha.

Nesse sentido, as declarações feitas pelo engenheiro Enrique Méndez, diretor geral da Rainsa (Radio Aeronáutica Mexicana, S. A.), a meu grande amigo e investigador Fernando Téllez, foram muito esclarecedoras: “Além daquilo que o piloto informou no momento preciso em que disse que os óvnis se afastaram dele, foi detectado um eco no radar a 14 milhas a sudeste do aeroporto. Rumava para leste. Deu um giro de 270 graus em um raio de quatro milhas náuticas, a uma velocidade aproximada de 450 milhas por hora. Depois, afastou-se, efetivamente, para a zona dos vulcões, conforme relatou o piloto Santos Montiel”.

Questionado sobre a possibilidade de o eco ser outro avião, Enrique Méndez respondeu:

– Não podia ser um avião. O Piper era o único tráfego na área. O fato foi notificado a um avião que vinha de Acapulco, mas não chegou a atingir o avião, e ele também não viu os três objetos.

– O eco foi produzido por algo sólido?

– Sim, isso mesmo.

Outra testemunha do eco na tela foi o controlador de radar no terminal, Julio César Interián Díaz. Este foi seu testemunho:

– De Tequesquitengo a Cidade do México, são 48 milhas. O avião foi detectado a 43, ao sul do aeroporto, e como um único eco. Não havia se estabelecido contato por rádio. Era, enfim, a única nave naquela área. A 20 milhas a sudeste encontra-se a zona dos vulcões, e o Ajusco fica levemente à esquerda do vetor de voo do Piper. Era impossível saber se havia mais objetos ali, já que estavam muito juntos. Devido a essa proximidade, só era possível registrar um único eco. A umas 15 milhas do aeroporto, ou seja, na zona do monte Ajusco, perdemos o avião, já que essa parte é cega para o radar. De novo em contato com De los Santos, ele informou ao controlador de aproximação, senhor Estanol López, e a mim, que os óvnis haviam subido até 15.800 pés. No total, mantiveram-no sob seu domínio uns por 15 minutos. Perdemos contato via radar, mas não por rádio, e nesse momento ele nos informou que havia recuperado o controle do avião e que o haviam descido sobre o Ajusco, a uns 15.400 pés. Antonio de los Santos comunicou então que os objetos se afastavam rumo aos vulcões e que os estava perdendo de vista. Nesse instante, detectou-se o avião a 12 milhas ao sul. No momento que nos dizia que os estava perdendo de vista, viu-se outro eco a dez milhas da Piper e a 14 a sudeste de nós. O eco realizou, então, um giro à esquerda de 270 graus, em um raio de três a quatro milhas, a uma velocidade de 450 a 500 milhas

náuticas por hora. Foi algo incrível!

Não faltava razão ao controlador. Hoje, com nossos sistemas de navegação aérea, um avião precisaria de um raio de 200 milhas para efetuar um giro dessa natureza. Esse mesmo aparelho, voando a 450 ou 500 milhas por hora, precisaria de um raio mínimo de oito milhas para efetuar um giro semelhante.

O caso dos três óvnis sobre o avião Piper mexicano oferecia, na minha opinião, um alto grau de credibilidade. Ainda mais com a detecção dos ecos não identificados nas telas de radar. Também não era a primeira vez – nem será a última – que as autoridades aeronáuticas ou militares do México ou de qualquer outro país tentavam camuflar a verdade...

Uma vez terminada a investigação, ficou em mim, flutuando como um fantasma, uma dúvida que ainda não pude dissipar. Se o caso foi realmente verdadeiro, e esses três óvnis voaram materialmente colados ao Piper, por que bloquearam o trem de pouso? Que sentido fazia magnetizar as partes mecânicas do trem, conforme detectaram os técnicos em terra? Se os seres que tripulavam aqueles três objetos tinham consciência da avaria que estavam produzindo, seu comportamento se enquadrava na mais repugnante violência. A não ser – já que estamos especulando – que os óvnis estivessem tentando ajudar o Piper

naquele momento de confusão por parte do piloto que, como se deve recordar, não conseguia localizar a laguna de Tequesquitengo.

Contudo, nesse caso, o remédio quase foi pior que a doença. Essa dúvida sobre a intencionalidade dos tripulantes dos óvnis já havia surgido em minha mente em outras ocasiões. Alguns casos – tão obscuros quanto o presente – me obrigavam a levantar a tese de uma bondade generalizada entre as diversas civilizações que, sem dúvida, nos visitam desde sempre. Embora também seja certo que esses acontecimentos constituam uma porção insignificante dentro da casuística óvni, não podemos esquecê-los com facilidade, especialmente quando passamos horas em lugares remotos e solitários, em plena escuridão da noite, esperando que apareçam.



Carlos Antonio de los Santos dentro do avião Piper Asteca, pouco depois de aterrissar no aeroporto da Cidade do México.

VIAGEM À SELVA

Logo me vi envolvido no remoinho de novas investigações. Diante de mim foram surgindo casos desconcertantes de aterrissagens de óvnis, de tripulantes, de misteriosos desaparecimentos, de naves que entravam e saíam do golfo do México e das águas vitrificadas do Pacífico, de contatos e de contatados.

O México era, e é, um foco permanente de avistamentos. É difícil encontrar alguém que não tenha visto um óvni na vida. Embora, como acontece em outras partes do mundo, muitos dos casos que se tomam por óvnis sejam explicáveis, um estudo objetivo e exaustivo reflete, não obstante, um elevado índice de encontros com esses objetos e com os seres que os ocupam. Mas não vou me referir, por enquanto, a essas pesquisas e esses acontecimentos. Teremos tempo.

Poucos dias depois de nossa chegada ao México, tivemos a

sorte de criar uma sólida amizade com meu colega e escritor Pedro Ferriz, diretor geral da agência de notícias Notimex e da televisão asteca. Fazia muito tempo que eu conhecia seus livros e suas investigações no campo dos óvnis, e sentia uma sincera admiração por seu trabalho pioneiro na América. Seu programa de televisão *Un mundo nos vigila* e, posteriormente, o livro de mesmo título causaram um impacto que nem ele mesmo poderia prever. Durante anos foi sensibilizando a opinião pública em relação ao grave acontecimento dos objetos voadores não identificados. Isso, somado a seus conhecimentos e sua experiência em ufologia, transformaram-no em um mestre, com quem boa parte dos investigadores atuais aprende.

Não esqueceremos jamais sua ajuda e cordialidade durante o tempo que permanecemos no México. Graças a Pedro Ferriz tive notícia do interesse da família do presidente López Portillo pelo tema dos óvnis. O próprio presidente e outros familiares haviam sido, inclusive, testemunhas oculares da passagem de uma dessas naves.

Em uma manhã, graças às diligências de Ferriz, Raquel e eu fomos recebidos pela irmã do presidente, dona Margarita López Portillo, diretora-geral da Radio Difusión Mexicana. Fiquei aturdido tanto com sua simplicidade quanto com seu interesse pelo fenômeno óvni. Um interesse que, curiosamente, vai se

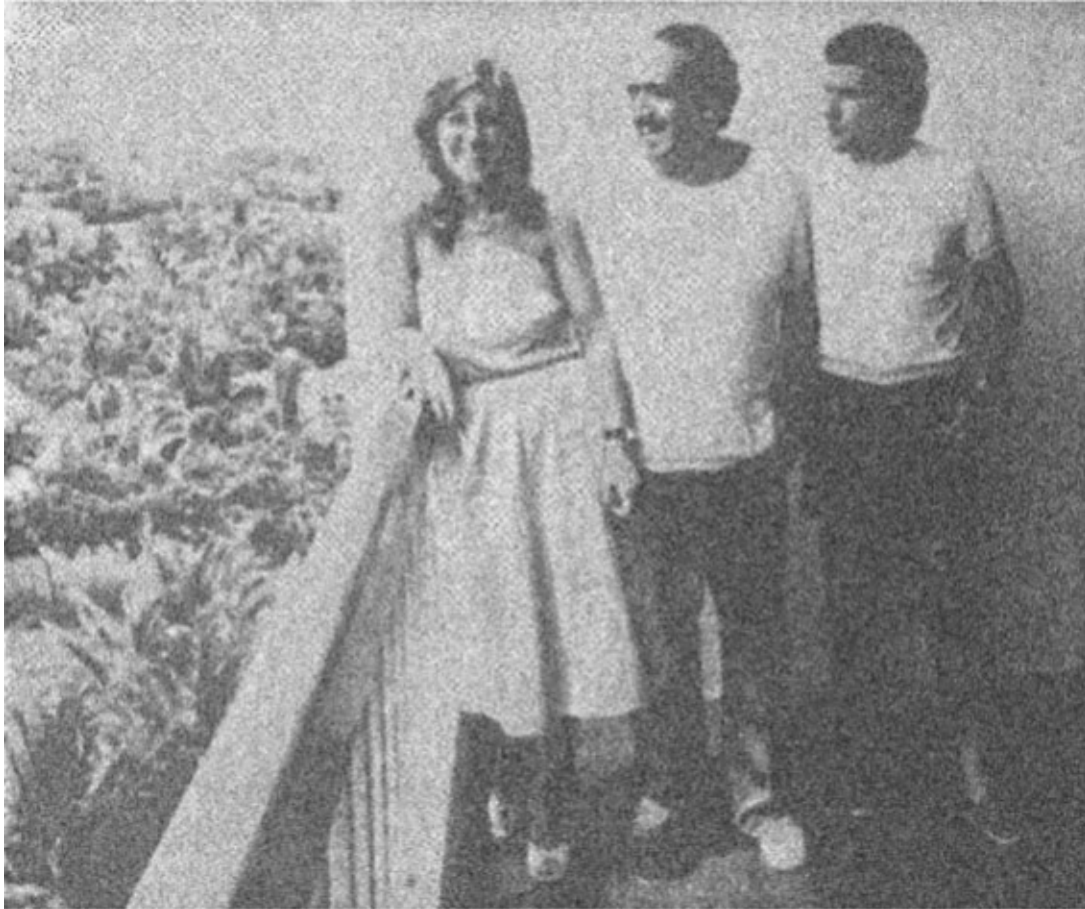
estendendo entre os estadistas e altos dirigentes de todo o mundo.

No entanto, meu coração estava inquieto. Eu sabia que algo importante estava prestes a acontecer. Eu já percebo essas coisas com certa facilidade. Instintivamente, nos dias seguintes, permaneci em alerta constante. Minhas investigações e visitas pelo território mexicano foram impregnadas de um crescente nervosismo. Contudo, nada destacável aconteceu até que Raquel e eu fizemos uma nova viagem pelo interior do país. Dessa vez, fomos para o estado de Chiapas, no sul. Era nossa primeira visita ao célebre túmulo de Palenque, onde se conserva a mundialmente famosa lápide do astronauta, que recebe o mesmo nome.

Conforme o avião se aproximava do aeroporto de Villahermosa, já em plena selva, minha excitação crescia. Tinha de estar preparado, pois alguma coisa singular estava nos sendo reservada.

Há anos, sem que eu possa controlar nem saber por que ocorre, sinto às vezes uma presença, uma força sutil que parece me conduzir e me proteger. Alguém, tenho certeza, me acompanha dia e noite. Embora não goste de falar sem provas, faz tempo que intuo que essa presença tem muito a ver com os seres que busco tão obstinadamente. A Montanha Vermelha

havia sido mais um indício.



Pedro Ferriz – no centro –, o pioneiro da investigação óvni na América, com Raquel Forniés e J. J. Benítez.

O ASTRONAUTA: 13 SÉCULOS DE ESQUECIMENTO

Minha proverbial distração fez nossa chegada à zona arqueológica de Palenque sofrer um considerável atraso. Mergulhado, como quase sempre, em mil pensamentos e reflexões, não percebi o horário de saída do último ônibus que faz a linha entre a cidade de Villahermosa e a selva, onde se erguem os nove maravilhosos edifícios do conjunto palenquiano.

Torturados por um calor úmido, sufocante, próprio daquela região subtropical, vimo-nos forçados a arranjar um automóvel, não sem antes pechinchar com o esperto proprietário. Por fim, o homem concordou em nos conduzir até Palenque pela razoável quantia de 700 pesos. Por volta das 13h30, depois de suportar o rigor de um asfalto escaldante, a selva mexicana ficou muito mais fechada. Desapareceram as extensas plantações de banana e abacaxi, e a paisagem foi dominada definitivamente por uma vegetação impenetrável, interrompida apenas no alto por

corpulentas árvores das quais os maias extraíram, durante séculos, madeiras duras como mogno, primavera, ipês, guanacaste e o nobre cedro vermelho. Esses bosques se entrelaçam entre si, tecendo uma segunda e não menos espessa abóbada de galhos, cipós e espinhos. No fim, a 132 quilômetros de Villahermosa, avistamos Palenque.

Sabíamos da existência de um hotelzinho nas proximidades dos templos, de modo que optamos por dispensar o motorista e passar a noite ali. Mas o tempo urgia, e era tal meu desejo de conhecer a cripta que, assim que pusemos os pés na zona arqueológica, contratei os serviços de Laurencio, um guia especializado. Embora estivesse indo almoçar, o bom homem – tão perspicaz quanto gentil – notou imediatamente minha emoção e adiou sua refeição, convidando-nos a segui-lo.

O governo mexicano soube entender o alcance do tesouro arqueológico chamado Palenque e cuidou com um carinho excelente do conjunto do palácio, dos sete templos e do Jogo de Bola. Estreitas e limpas trilhas perfeitamente sinalizadas são desenhadas por entre os terraços sobre os quais foram erigidos os edifícios. Contornando a área, outra muralha vegetal – amarela, verde e preta, segundo a hora do dia – que se derrama em mais de 200 quilômetros quadrados e em cujas entranhas, segundo os especialistas, restam descobrir mais de 500

construções. Algumas, afirmam os arqueólogos, talvez tão impressionantes quanto as que tínhamos diante de nossos olhos.

“Que mistérios aprisionará essa selva?”, perguntei-me enquanto fazia uma parada na íngreme escadaria que conduz até o Palácio. “Que tesouros milenares e quantas surpresas nos esperam ainda no interior desse meio milhar de edificações, sepultado por uma vegetação que avança dia a dia?”

Como já me aconteceu diante das selvas do Amazonas e no meio de Machu Picchu, no Peru, experimentei um ardente desejo de largar tudo – a civilização e a sociedade – e adentrar a mata em busca de sabe-se lá que cidade remota. Porém, uma súbita tempestade de monção me tirou dessas elucubrações. Durante pouco mais de 15 minutos, o céu de Palenque se cobriu de umas massas plúmbeas que tocavam as mais altas copas da selva, e aquela vegetação sem brilho, roída pelo sol, tornou-se verde e brilhante.

Longe de me incomodar, aquela cortina de água, de gotas temperadas e longas como vagões de trem, foi quase uma bênção. Assim, me deixei ensopar. As pedras cinza que formam os terraços e as paredes e coberturas dos templos e do próprio palácio responderam nos primeiros segundos à chuva com uma tímida camada de vapor branco. Quando o céu azul se abriu novamente, o perfume das acácias se tornou mais intenso e nos

acompanhou até o anoitecer.

Laurencio Suárez Peredo, nosso guia, dominava seu ofício. Deixou para o final – como o melhor presente para o espírito – o Templo das Inscrições, em cujas profundezas foi descoberto, em 15 de junho de 1952, o panteão do deus Pakal, hoje conhecido no mundo todo, não por seu verdadeiro nome, e sim por um apelido: “O astronauta de Palenque”.

Devo reconhecer que eu estava enganado. Minha ideia de Palenque se limitava à já mencionada lápide funerária, sobre a qual foi lavrado aquele esplêndido e sugestivo relevo que muitos associam a um homem a bordo de uma espécie de cápsula espacial. Mas, mesmo sendo a parte mais valiosa da zona arqueológica, não era a única em Palenque. Junto ao citado Templo das Inscrições, e espalhados em um raio de um quilômetro aproximadamente, podem ser admirados também o palácio – núcleo da vida social, política e militar daquele reduto maia –, o Jogo de Bola e os templos denominados do Sol, da Cruz, do Leão, da Cruz Folhada, do Conde e do Norte. Todos nomes dados em nossos dias e durante as descobertas.

A organização e o refinamento daquele povo deviam ter sido consideráveis. Apesar de não conhecer os metais, o arado ou a roda, os maias foram grandes especialistas em arquitetura, cálculos matemáticos e astronômicos, urbanismo e engenharia.

Ali estavam, para provar ainda mais, aquele aqueduto, a canalização e a rede de esgoto da cidade, as fossas sépticas que evitavam a contaminação e até os perfeitos vasos sanitários, que eram distribuídos estrategicamente pela região e construídos de tal modo que obrigavam o necessitado a evacuar suas águas maiores e menores praticamente de cócoras. Essa, como já demonstrou a medicina, é a postura fisiologicamente perfeita para tais atividades.

O cuidado dos maias nesse sentido era tão minucioso que chegavam a temperar sua comida com ervas olorosas. Dessa forma, seus excrementos não emanavam maus cheiros. O palácio, por exemplo, dispunha de quatro latrinas.

Dormiam em camas de pedra e desenvolveram uma escrita à base de hieróglifos que, ainda hoje, em pleno século XX, não deciframos. Justamente esses hieróglifos foram os que deram nome ao Templo das Inscrições.

O tristemente famoso capitão espanhol Antonio del Río – mais conhecido entre os nativos, por seus desmandos e espólios, pelo apelido de *La Apisonadora*[rolo compressor] – escrevia, em junho de 1787, um informe à Audiência de Guatemala referindo-se ao templo em questão e descrevendo as seis lápides, três de cada lado da porta de entrada que dava para a sala principal do templo, “todas elas cheias dos vários caracteres, hieróglifos ou

cifras supracitadas que se destacam sobre um baixo-relevo”.

Por sorte, *La Apisonadora* não chegou a descobrir o corredor que, no porão do citado Templo das Inscrições, levava àquela que, dois séculos depois, seria a câmara funerária mais famosa da América.

Foi necessário esperar até 1934-1936. Naquela época, o arqueólogo mexicano M. Ángel Fernández notou a presença, no piso do templo, de uma laje retangular com 12 orifícios. Essa foi a chave. Alguns anos depois, o grande especialista Alberto Ruz Lhuillier iniciou as escavações. Ao retirar a laje, ficou exposta uma escada interna, totalmente sepultada por toneladas de escombros. Em 1952, como disse, depois de ter extraído 350 toneladas de material que obstruía o conduto interno da pirâmide, os investigadores se depararam com um muro de pedra e cal. Ali encontraram uma caixa de oferenda, feita de alvenaria, que, com outros restos, continha peças de jade, conchas marinhas, pratos de barro avermelhado, uma pérola em forma de lágrima e dois alargadores de orelha circulares de jade verde intenso.

Mas os arqueólogos, que ignoravam por completo o que os aguardava do outro lado daquele muro – precisaram de um novo e penoso esforço para demolir um maciço de quatro metros formado de pedras e cal. O grau de umidade no recinto era tal

que a cal, ainda fresca, queimou as mãos dos trabalhadores.

Quando, por fim, os trabalhadores e arqueólogos – dominados pelo lógico nervosismo – retiraram esse recheio, apareceu ao fundo, na metade superior, o paramento inclinado da abóbada. No chão, a uns dois metros por trás do muro, havia dois degraus que conduziam a um patamar um pouco mais elevado que o piso do corredor. E ali encontraram uma segunda caixa misteriosa. Ela abarcava toda a largura do corredor e estava fechada por três grandes lajes, separadas entre si por uma grossa camada de cal. Ao retirar a última laje, os expedicionários iluminaram a caixa e fizeram uma macabra descoberta: em um espaço de 1,40 por 1,05 e 0,36 metros, jaziam os esqueletos de vários corpos humanos. Ficou comprovado que os responsáveis pelo enterro coletivo haviam depositado cal fresca diretamente sobre os corpos, uma vez que alguns pedaços do material conservavam ainda a forma dos crânios.

Segundo os especialistas, tratava-se de cinco ou seis corpos. Pelo menos um era de uma mulher, e outro, possivelmente, de uma criança. Todos eles familiares e servidores do deus Pakal.

Mas as surpresas dos arqueólogos – e muito especialmente de Alberto Ruz, que dirigia a escavação – só estavam começando. No fundo do corredor, uma vez retirado todo o recheio, observaram uma grande lápide triangular, embutida na

parede que fechava o caminho dos mexicanos. Após uma minuciosa inspeção, descobriram no canto inferior esquerdo da lápide um pequeno espaço, também triangular, cheio de pedras e cal. Ao que parecia, a grande laje havia ficado pequena na base, e os maias viram-se obrigados a fechar a abertura “dando um jeitinho”. Um “jeitinho” que, diga-se de passagem, alegrou ao extremo os arqueólogos.

A picareta do trabalhador que encabeçava o grupo penetrou com facilidade entre as pedras e a cal, e Ruz Lhuillier, com a ajuda de uma poderosa lanterna elétrica, olhou por aquele vão. Ele era o primeiro homem, depois de 13 séculos, a contemplar a câmara funerária do deus Pakal Kin, ou Escudo Solar.

“O que havia por trás da grande laje triangular era uma espaçosa câmara com relevos de estuque nos muros e um enorme monumento esculpido que a preenchia quase totalmente”, descreveu Ruz com mal contida emoção.

Dois dias depois, domingo, 15 de junho do ano do Senhor de 1952, era franqueada a entrada à cripta. Foram instantes tensos. Graves. Só a respiração agitada dos trabalhadores e arqueólogos quebrava inicialmente o silêncio denso e milenar do lugar. Com lágrimas nos olhos, Ruz e seus homens foram passeando os feixes de luz de suas lanternas pelas paredes, pelo piso e, finalmente, sobre o gigantesco sarcófago, que descansava sobre

seis suportes monolíticos e aparecia adornado com lindos relevos.

Graças a esse extraordinário achado, foi possível obter novos fundos. A exploração do interior da pirâmide sobre a qual se erguia o Templo das Inscrições pôde ser retomada quatro meses depois.

Desde o primeiro dia, uma incógnita pairava sobre a equipe de Ruz: aquele monumento que ocupava a quase totalidade da cripta era maciço? A única maneira de descobrir seria levantando aquela lápide que o cobria: um monolito retangular de 3,80 metros de comprimento por 2,20 de largura e 0,25 de espessura.

A princípio, os arqueólogos não sabiam o que pensar em relação àquele estranho relevo que adornava a tal lápide. Precisavam de mais informação. Era preciso saber se aquele bloco de três metros de comprimento, 2,10 de largura e 1,10 de espessura abrigava ou não algum cadáver. Talvez então pudessem descobrir o significado da enigmática gravação que havia na lápide sobre o monumento.

Evidentemente, naquele ano de 1952, nem os arqueólogos nem o resto do mundo, que contemplou maravilhado a descoberta, associaram o relevo da lápide a um astronauta. Entre outras razões, porque ainda não haviam ocorrido os primeiros voos tripulados ao redor da Terra.

Em 1957, como o leitor pode recordar, os russos puseram em órbita o primeiro satélite artificial. Era 4 de outubro quando a então URSS lançava o *Sputnik I*. Cinco anos depois, os norte-americanos realizavam o primeiro voo orbital tripulado^[7]. A interpretação do astronauta de Palenque foi muito posterior. A maior parte dos arqueólogos continua não aceitando que o relevo representa um astronauta.

Mas vamos deixar para mais adiante as possíveis interpretações da lápide de rochas dolomíticas.

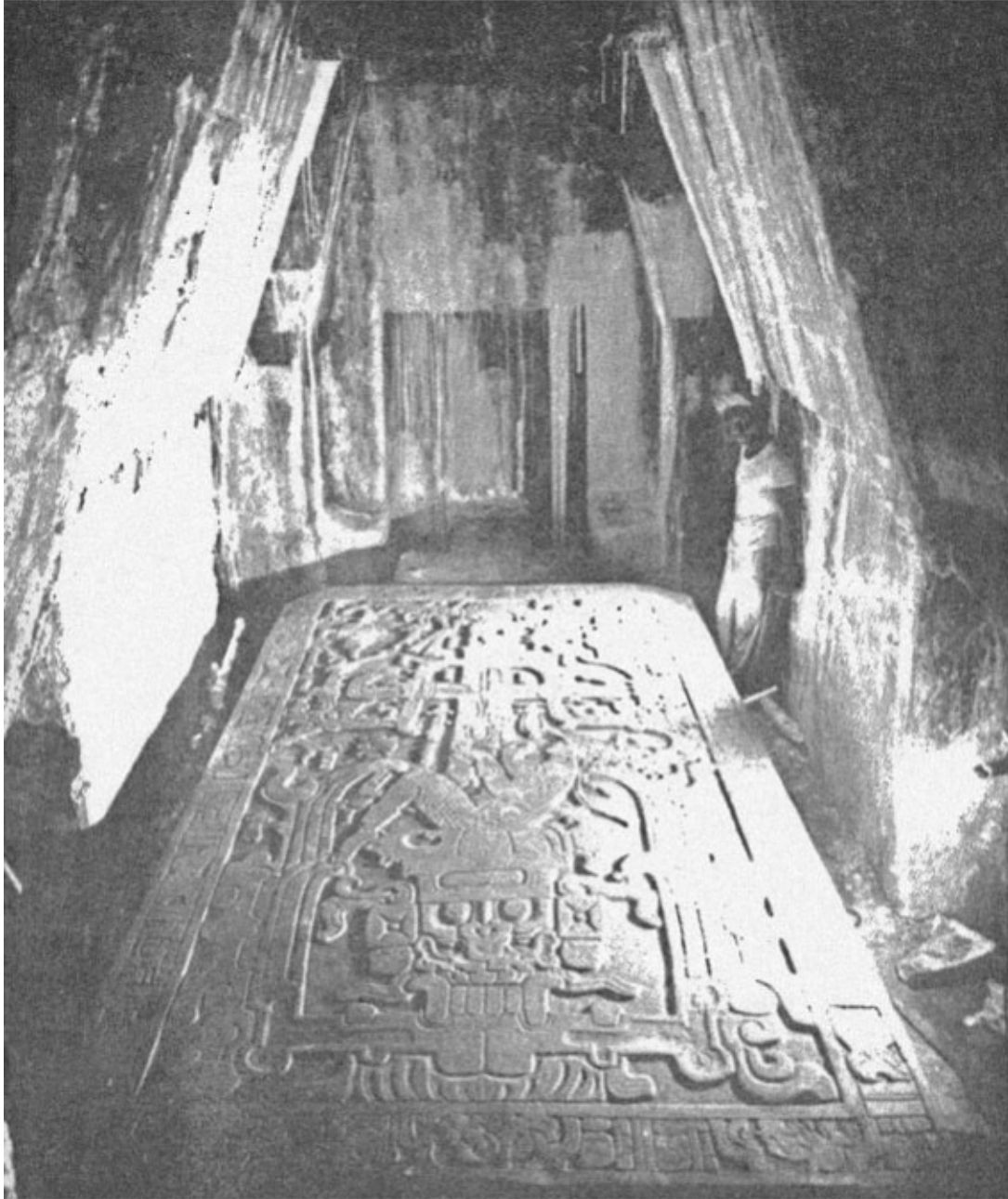
Ruz temeu que, ao tentar elevá-la, a lápide se quebraria, e preferiu investigar primeiro. Perfurou o bloco no canto noroeste, mas não encontrou nenhuma cavidade. A perfuração chegou a 1,75 metro, ou seja, mais ou menos ao centro do monólito. Mas isso se deveu ao fato de a broca não ter entrado horizontalmente. Ao contrário, a 1,05 metro, a segunda perfuração encontrou o vazio.

Um arame introduzido no buraco apresentou, ao ser retirado, partículas de tinta vermelha, e o fecho de luz de uma lanterna projetado para dentro do bloco revelou aos investigadores uma parede pintada de vermelho.

O mistério ficou apaixonante. O que continha o interior do monólito?



Momento histórico. Os trabalhadores se preparam para demolir o núcleo de pedras e cal, ainda úmido, que fechava a passagem para a grande cripta onde seria descoberto o astronauta de Palenque.



Eis aqui uma fotografia muito pouco conhecida da famosa cripta do Templo das Inscrições, nas selvas de Chiapas (México). Quando foi descoberta apresentava esse aspecto. Algumas estalactites pendiam do teto. Em primeiro plano, a formidável lápide, com a imagem do misterioso astronauta.

PAKAL: UM REI, UM MÍSTICO OU UM EXTRATERRESTRE?

Ruz e seus homens chegaram à conclusão de que, para erguer aquela lápide, precisariam, no mínimo, de macacos de caminhão. Depois de adotar todas as precauções necessárias, cortaram uma árvore de guanandi, e o tronco foi dividido em quatro pedaços de alturas diferentes. Sobre esses quatro pedaços foram situados os macacos, interpondo tábuas entre eles e as bordas da lápide, a fim de que o metal não danificasse a frágil pedra caliza e para que a pressão fosse exercida não só nos quatro cantos, mas sim distribuída ao longo dos dois extremos da lápide.

Na noite de 27 de novembro desse mesmo ano iniciou-se a manobra. À medida que os macacos levantavam a pedra – milímetro a milímetro –, os homens colocavam pedaços de tábuas empilhadas entre ela e o bloco maciço que a sustentava.

Dessa forma, se um dos macacos falhasse, a lápide ficaria devidamente assentada.

Várias horas depois, a equipe, transpirando, havia conseguido levantá-la 80 centímetros. Então, substituiu as tábuas por seis grossos troncos.

Porém, Ruz não pôde resistir à tentação e, rastejando como uma serpente, deslizou por baixo da laje, ignorando o grave perigo que representaria o afundamento da lápide, com seus quase 6 mil quilos. Ali, no grande bloco, havia uma cavidade de forma inusitada, que estava selada por outra lápide extremamente polida, cuja forma se adaptava matematicamente à cavidade. Ruz observou a presença de quatro buracos – dois em cada extremo –, com seus respectivos tampões de pedra. Tirou dois e iluminou o interior com sua lanterna elétrica. Já não havia dúvida, o bloco monolítico guardava um longo esqueleto. Portanto, todo o conjunto era um monumental sepulcro.

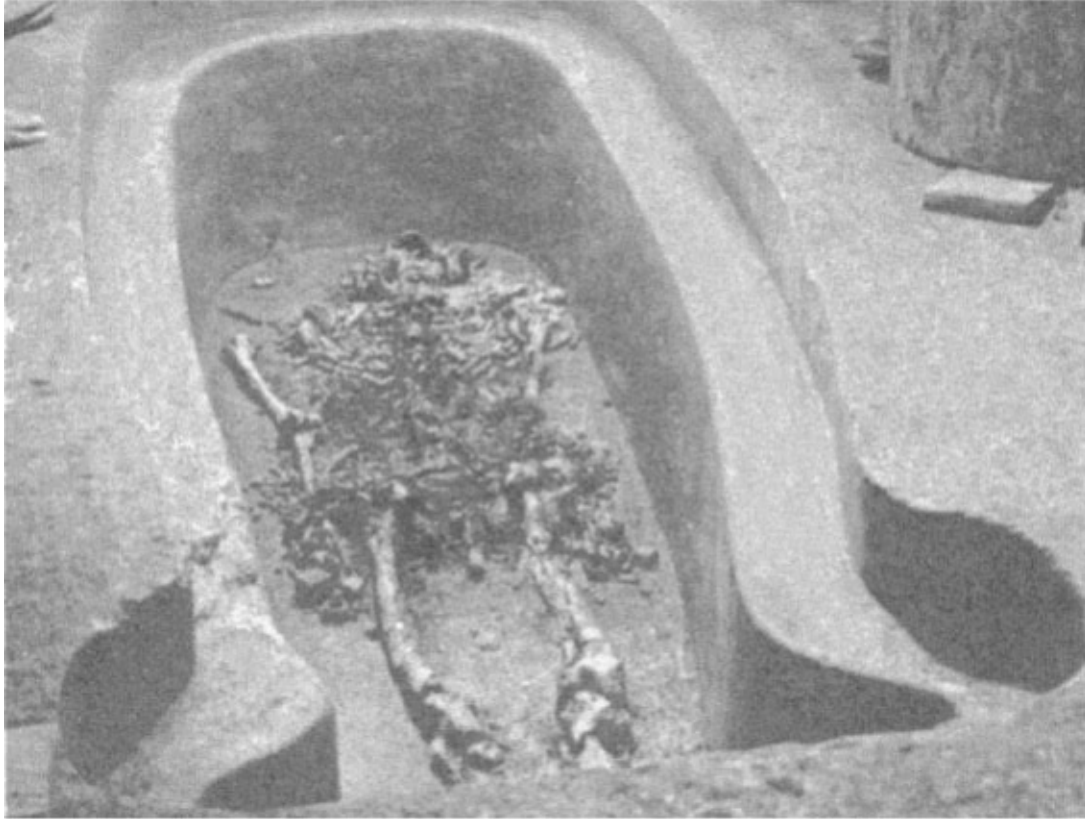
Utilizando os buracos da tampa como devia ter sido feito quando foi posto em seu lugar – talvez 1.300 anos antes –, passando entre eles e, por sua vez, colocando um pedaço de pau entre as cordas, o túmulo foi aberto.

Aquilo impressionou Ruz e seus colaboradores. As paredes e o fundo do sarcófago estavam cuidadosamente polidos e pintados com pigmento vermelho de zinabre. No centro estavam

os restos ósseos de um indivíduo que havia sido enterrado com suas joias e amortalhado em um sudário igualmente vermelho. O pano havia desaparecido, mas o pigmento da tinta tinha aderido aos ossos e adornos. Sobre o esqueleto encontraram-se as seguintes peças:

Uma máscara humana, formada por mosaico de jade, olhos de concha e íris de obsidiana. Brincos de jade representando o deus morcego. Dois tubos curtos de jade, para o cabelo. Um diadema de 41 discos de jade, cinco pérolas em mau estado de conservação. Dois alargadores e um colar com 118 contas de jade. Outra conta de jade que havia sido colocada na boca do falecido e um peitilho de 189 contas tubulares. Duas pulseiras de 200 contas de jade cada. Dois *piercings* de nariz também feitos de jade. Uma grossa conta de jade na mão esquerda e uma conta cúbica na direita. Dez anéis de jade, um em cada dedo. Outra grossa conta, também de jade, perto do pé esquerdo e uma segunda conta de jade – oca e provida de tampinhas – junto ao pé direito. Uma estatueta de jade debaixo do púbis e três alfinetes de osso.

No total, dentro e fora do sarcófago, foram encontradas mais de 900 joias de jade, a pedra mais apreciada pelos maias. Aquela civilização, como se sabe, não conhecia o ouro.



Eis aqui o sarcófago depois de aberto pelos descobridores. O misterioso deus apareceu materialmente coberto de joias, em sua maior parte de jade.

Mas quem era esse misterioso personagem? Poderia se tratar – como afirmam hoje alguns escritores e investigadores do chamado “realismo fantástico” – de um ser de outro mundo? Um astronauta, talvez? Um homem de elevada evolução mental e tecnológica que ensinou e governou aquele povo? Por que aquela ostentação de luxo e aquele túmulo monumental? A realidade é que pouco, muito pouco, sabemos do denominado deus Pakal.

O exame antropológico de seus restos nos diz que se tratava, evidentemente, de um ser humano. Quando faleceu, devia contar

entre 40 e 50 anos. Era do sexo masculino, e seu esqueleto media 1,73 metro^[8].

E prossegue o relatório médico: “[...] Parece provável que fosse um indivíduo de alta estatura, bem proporcional, sem lesões patológicas aparentes e de forte estrutura óssea. Seu crânio apresentava notável deformação tabular oblíqua, e seus incisivos estavam cortados”.

Segundo os antropólogos: “Não há dúvida sobre a origem nobre ou aristocrática do personagem. Um detalhe osteológico pode ser utilizado para confirmar essa asserção: o indivíduo, de alta estatura e compleição robusta, tinha, porém, mãos finas, delicadas, poderíamos dizer, quase femininas. Os anéis de jade que encontramos ainda colocados nas falanges de seus dedos ajustavam-se perfeitamente ao tamanho das mãos de uma mulher de corpo frágil, como o da atriz mexicana Dolores del Río, que os provou em uma oportunidade. É óbvio que o personagem do túmulo de Palenque nunca teve de realizar tarefas que significassem grandes esforços físicos. Por isso, podemos considerá-lo, com certeza, membro da aristocracia, que constituía a classe dominante, da qual procediam tanto os chefes quanto os sacerdotes”.

Estamos, então, diante de um grande chefe maia? Diante de um rei poderoso e respeitado? Ou, como aponta o próprio

descobridor da cripta do Templo das Inscrições, Alberto Ruz, foi um revolucionário nas crenças religiosas? Um místico dotado de extraordinária força persuasiva, a quem se atribuiriam milagres?

Talvez o segredo se encontre nesses seis tabuleiros cheios de hieróglifos que se conservam na fachada do templo, na parte superior da pirâmide. Ou nos que adornam as laterais do sepulcro e da célebre lápide que o recobre. Talvez a chave esteja no relevo conhecido popularmente como o astronauta de Palenque.

Porém, a escrita maia continua sendo um mistério para nós. Não obstante, há um detalhe que, em minha opinião, joga por terra a teoria de uma origem extraterrestre do deus Pakal. Refiro-me à considerável deformação de seu crânio. Como acontecia com o povo inca e outras civilizações americanas, os membros da realeza ou das classes dominantes sofriam a deformação do crânio em geral à base de tabuletas fortemente presas à cabeça desde os primeiros dias do nascimento. Com o tempo, a caixa craniana adquiria a forma de um pepino – se me permitem a comparação –, que distinguia o indivíduo do resto da comunidade.

Se essa operação só podia ser feita com sucesso sendo realizada desde a mais tenra infância, é lógico pensar que o personagem enterrado em Palenque, cuja deformação nesse

sentido é notável, nasceu naquelas selvas mexicanas.

Mas essa hipótese também não desvela o mistério do relevo da lápide sepulcral. Por que essa postura tão forçada da figura central sobre aquilo que, à primeira vista, parece efetivamente um equipamento mecânico? Será que aquele deus, ou rei, ou revolucionário, teve acesso a algum tipo de nave espacial? Seus conhecimentos poderiam proceder do contato com deuses que chegavam de outros mundos, justamente a bordo de máquinas como a que parece ter sido lavrada na pedra?

Naturalmente, tudo isso não é mais que pura especulação. E, sendo objetivo, tão pouco científicas como as investigações que hoje nos oferecem os arqueólogos. Porque, em meu curto entender, também não fica muito claro que esse relevo representa “a humanidade descendente dos quatro primeiros homens feitos pelos deuses, com massa de milho”, como dizem os citados profissionais da arqueologia.

É certo que o *Popol Vuh* – a “bíblia” maia – afirma que, depois das tentativas frustradas da criação do homem à base de barro e madeira, os deuses tentaram com massa de milho. “De milho amarelo e de milho branco se fez sua carne; de massa de milho fizeram-se os braços e as pernas do homem. Somente massa de milho entrou na carne de nossos primeiros pais, os quatro homens que foram criados”, diz o *Popol Vuh*.

Interpretar, enfim, o relevo da lápide de Palenque como sendo a reencarnação do homem na planta do milho me parece mais forçado e fantasioso, inclusive, que a hipótese de um indivíduo – talvez o deus Pakal – no interior de um aparelho tripulado que pudesse ter descido naquelas paragens.

No dia em que o homem conseguir ler os hieróglifos maias e, especificamente, os do Templo das Inscrições, saberemos então quem se aproximou da verdade.

O “PSICODUTO”: UM TÚNEL PARA A ALMA

Laurencio tinha razão de nos prevenir. Os dois lances de escada que conduzem ao fundo da pirâmide de Palenque são perigosos. A umidade era tanta que os degraus minavam água, o que os tornava extremamente escorregadios. Tanto o primeiro lance, que segue para oeste, quanto o segundo, que desemboca no fundo da pirâmide – a 25 metros abaixo do piso do santuário – apresentavam, ainda, uma considerável inclinação. Foi preciso descer por eles com todo tipo de precaução.

As trevas no santuário maia haviam sido rompidas levemente por alguns pontos de luz amarela alojados no alto do corredor, a uns dois metros de altura. A luminosidade escorria pelas escadas úmidas, conferindo um tom dourado e mágico às paredes do canal e aos quase 80 degraus.

Tanto Raquel quanto eu agradecemos aquela mudança de temperatura. Do fogo tropical da selva havíamos passado a uma

atmosfera mais suportável no negro – e até 27 anos antes – secreto corredor da grande pirâmide.

Conforme fui descendo para a cripta, as batidas de meu coração ficaram mais violentas. Ali se percebia uma densa energia. O guia parou no patamar existente entre os dois lances da escada e apontou uma espécie de segundo degrau – foi o que me pareceu a princípio – colado ao muro sul do lance superior que havíamos acabado de descer e que continuava pela parte inferior do muro oeste, perdendo-se no fundo da pirâmide, igualmente apoiado sobre os degraus e o muro norte desse segundo lance.

– É o psicoduto – anunciou Laurencio, convidando-nos a tocá-lo –, um canal oco.

O guia nos explicou que aquela espécie de serpente de placas finas e quadradas, unidas por cal, se prolongava ao longo de toda a escada como uma moldura oca. Saía do próprio sarcófago, justamente em forma de serpente, e subia em seguida como um segundo degrau inútil, até terminar verticalmente debaixo da lápide perfurada que fechava a entrada para essa escada, no piso do templo.

– Poderia se tratar – apontou Laurencio com a prudência própria de quem reconhece as limitações a que nos obrigam tantos séculos de escuridão e desconhecimento – de um conduto

mágico. Um lugar por onde a alma do falecido poderia escapar do túmulo e ressuscitar.

Eu havia lido que, de fato, o povo maia – como era o caso com os egípcios e até com os primitivos homens de Cromagnon – acreditava em outra vida depois da morte. Por exemplo, o *Popol Vuh* nos descreve a vida dos senhores de Xilalbá, o país dos mortos. A “bíblia” dos maias afirma que “jogam bola e aprontam e fazem mal aos que chegam a seu reino”.

Entre os grupos de indígenas que pude encontrar ainda na zona maia, persistem, por exemplo, costumes que evidenciam a arraigada crença na passagem para outro mundo. No ataúde, colocam os pertences de que o falecido supostamente continuaria precisando: roupa, comida, aguardente, tabaco, instrumentos de trabalho, moedas, adornos, amuletos *etc.* Em algumas terras do Yucatán, os idosos me confirmaram que preferem os enterros sem ataúde. É melhor que embrulhem os corpos em mantas ou esteiras, a fim de que, livres de uma carga pesada, possam chegar a tempo ao Juízo Final e voltar à terra no dia de finados.

Em uma missão do estado de Guerrero, e também em Huajaca, eu soube que os familiares e amigos jamais choram nos velórios e enterros maias. Dessa forma, não afligem ainda mais o morto. Orientam o cadáver no velório e no túmulo para que

possa ver o leste; e no próprio território de Palenque celebram o aniversário do falecimento com uma festança. Colocam, inclusive, a cadeira e os talheres do ausente, assim como os manjares que mais lhe agradavam.

É uma tradição muito remota para todos os povos maias que se chore pelo nascimento de um bebê e se dance e se organizem festas quando uma pessoa morre.

Pensando bem, os maias têm toda a razão. Conta Landa, na conquista espanhola do Yucatán: “Essa gente sempre acreditou na imortalidade da alma. Acreditavam que, depois da morte, havia outra vida melhor, da qual a alma gozava se afastando do corpo”.

Por outro lado, ao se referir ao Mitnal, onde vão parar os viciosos, Landa diz: “serão atormentados por demônios, passando por grandes necessidades de fome, frio, cansaço e tristeza”. E: “Essa vida boa e ruim não tinha fim, por não ter fim a alma”.

Embora Landa negue que os maias tivessem conhecimento da ressurreição dos corpos, os também especialistas Lizana e Cogolludo informam que o deus Itzamná ressuscitava os mortos. Ruz conta que, entre certos povos maias modernos, parece que a ideia dominante implica não na ressurreição da carne, e sim na transmigração da alma. Para os cakchiqueles, “o morto se

transforma em estrela que, no nascimento de um bebê, desce e se transforma em sua alma”.

A crença de que a alma dos mortos passa para os recém-nascidos se encontra também em Belize e em Yucatán, devido, dizem, ao fato de Deus não ter almas suficientes para repovoar a Terra eternamente.

A metempsicose, ou transmigração da alma de um morto a outro ser vivo, ocorre em formas específicas para certos pecadores, “que são transformados em rãs, presos em árvores ou embaixo de pedras. Se pecaram sexualmente com cunhadas ou comadres, passam aos remoinhos de vento que se formam durante a queima da montanha, antes da sementeira. Se deixaram dívidas, são transformados em perus ou veados, destinados a ser caçados por seus credores, que poderão, assim, recuperar o montante das dívidas, vendendo sua carne.

Enfim, as lendas e tradições maias são inesgotáveis, e todas elas evidenciam a sólida fé de seus indivíduos na existência de uma segunda vida.

Mas como chegaram a uma crença como essa? Por que um povo tão atrasado em alguns aspectos atingiu, não obstante, tamanha elevação espiritual? Quem lhes ensinou? Como é possível que duas civilizações tão distantes como a maia e a egípcia coincidissem na concepção de pirâmides? Por que, em

toda a América, só se encontrou uma única pirâmide funerária: a de Palenque? Será que esses dois povos tiveram mestres idênticos? Se não, como entender que as sepulturas reais do Egito coincidam com a de Palenque? Nesta, assim como nas egípcias, a cripta se encontra no coração da pirâmide, seu acesso compreende uma entrada secreta, uma escada e um corredor, e a entrada está igualmente selada com uma grande laje. O personagem enterrado usa uma máscara facial, e, junto ao sarcófago, são depositados amuletos, comida, joias etc., tal como acontecia com os faraós egípcios.

Não é muita coincidência?

Não sei quanto tempo permaneci diante da grande laje do astronauta de Palenque. Foram Raquel e o guia que me tiraram da contemplação. Estava ficando tarde.

E, com toda sinceridade, por mais que tenha tentado, não pude me livrar da sensação de que aquele relevo estava muito mais próximo da ideia de um veículo espacial que da reencarnação do homem em milho. Eram muitos os detalhes e as coincidências.

A laje triangular que fechava a cripta havia sido substituída por uma grade grossa. Dela se podia contemplar, em todo o seu esplendor, a lápide de quase seis toneladas, suspensa a pouco mais de um metro sobre o grande sarcófago. Uma iluminação

dourada e sutil destacava o relevo.

Eu havia contemplado uma réplica da cripta toda, em tamanho natural, no térreo da Sala Maia do Museu Nacional de Antropologia na Cidade do México. Mas era diferente. Ali senti, com maior força, aquela energia que forçava meu coração e arrepiava meus cabelos.

Em meio ao silêncio peguei minha pequena bússola a óleo e, disfarçadamente, tentei ver se registrava alguma alteração. Mas nada aconteceu. Então, que tipo de força remexia meus sentimentos e tirava calafrios de minhas costas?

Uma vez mais, eu me senti pequeno, indefeso. Impressionado diante do mistério e de minhas próprias limitações.

Por indicação de Laurencio, descemos os 68 degraus da escadaria externa do Templo das Inscrições, não frontalmente, como teria sido o usual, e sim com um giro lateral do corpo. Dessa forma, era menos provável uma queda pela aguda encosta.

Ao chegar à praça que se estende em frente à pirâmide, deixei-me cair sobre a redonda pedra cerimonial existente ao pé da escadaria e defini um firme propósito: A partir daquele instante tentaria, com todos os meios a meu alcance, me aprofundar no mistério de Palenque. Era importante decifrar o relevo do astronauta. E, para isso, a primeira coisa que tinha a

fazer era estudar e investigar os hieróglifos que o acompanham. Ali está a resposta.

Ao nos afastarmos da zona arqueológica, com um sol moribundo e vermelho às nossas costas já flutuando a duras penas sobre os gigantescos ciprestes de Montezuma, soube que voltaria muito em breve – dessa vez sozinho – às selvas maias.

UMMO NA SELVA MEXICANA

Acho que nunca esquecerei aquela noite de 14 de julho de 1977. Às 19h30 já havia escurecido na selva. Ao nos acomodarmos diante de uma rústica mesa de madeira, em La Cañada, um restaurante não menos tosco e primitivo no povoado de Palenque, percebemos que fazia quase 24 horas que não comíamos nada. Bem mais que o piloto mexicano De los Santos quando teve seu encontro com os três óvnis. E nem Raquel nem eu havíamos visto miragens ou alucinações.

Apesar daquele calor úmido que nos mantinha em um perpétuo banho de suor, ficamos felizes ao ver o menu do dia: postas de robalo e *mole*[*] verde. Como se não bastasse, o cozinheiro nos falou de *quesadillas*, *enchiladas*, *tacos* de frango e feijão frito. Um repertório de *tapas*, ou aperitivos, como resumem os mexicanos. Tudo isso bem regado pelo doce vinho rosado de Yucatán.

O trajeto longo e atento pelos templos e o palácio da zona arqueológica havia nos aberto um apetite de lobo. Conforme avançou a noite, a algazarra da selva, com o canto de milhares de papagaios e gralhas e as sempre misteriosas “senhas” das corujas, foi penetrando a cobertura de folhas de palma e bambu do local.

Algumas pessoas consumiam chá ou cerveja nas mesas contíguas e contemplavam com descaso e parcimônia os numerosos turistas – a maioria japoneses e nórdicos – que foram entrando. Uma hora depois de nossa chegada, o estabelecimento apresentava um aspecto caótico e uma desordenada mescla de conversas em espanhol, inglês, japonês e sueco.

Lembro que estava distraído com um dos jornais que havia comprado naquela mesma manhã no aeroporto da Cidade do México. Estava com a cabeça inclinada sobre uma das notícias e, com a mão direita, mexia mecanicamente o café. Só Raquel notou a aproximação daquele homem a nossa mesa. Quando levantei os olhos do jornal, encontrei, diante de mim, do outro lado da mesa, um indivíduo que sorria para nós. Era de estatura mediana, tinha cabelo preto e pele morena, quase cor de oliva, mas suas feições não eram próprias daquele território maia. Era de uma compleição muito mais forte e musculosa que o pessoal

de Palenque. Eu diria que guardava certa semelhança com o clássico biótipo mediterrâneo.

Como pude comprovar ao longo daquela noite inesquecível, nem seu sotaque era mexicano. “Como estão as coisas?”, perguntou ainda sorrindo.

Raquel e eu trocamos um olhar fugaz. Estava claro que nenhum dos dois o conhecia, mas por pura educação, respondi com um “muito bem”, mais carregado de estranheza que de outra coisa.

Em décimos de segundo, enquanto o homem continuava em pé, com os dedos levemente apoiados sobre a tábua da mesa, passaram por minha mente as mais díspares possibilidades quanto à identidade e, especialmente, às intenções daquele súbito personagem. No entanto, todos os meus medos se dissiparam quando nosso interlocutor, que não devia passar dos 45 anos, pronunciou as palavras óvni e astronauta de Palenque.

Minha confusão já era total, e, instintivamente, guiando-me pelas sensações, levantei-me, convidando-o a se sentar conosco. Ele assim o fez.

Não houve constrangimento algum naqueles primeiros minutos de nosso encontro. Como se nos conhecesse desde sempre, aquele homem de olhos pretos e penetrantes se interessou por nossas impressões sobre o citado astronauta.

Enquanto dávamos respostas vagas e fórmulas de cortesia, comecei a me fazer algumas perguntas: “Quem era esse indivíduo? Por que havia se dirigido a nós, se naquele momento mais de 50 pessoas enchiam o restaurante?” E, acima de tudo, “por que havia começado a conversa com o assunto do óvni?”.

Era impossível que ele soubesse quem eu era e qual era minha tarefa no México. Meus livros já haviam chegado à América do Sul e ao próprio México, mas era totalmente improvável que pudessem me identificar ali, no meio da selva de Chiapas. Tinha de haver outra explicação.

Como se tivesse adivinhado meus pensamentos, o homem comentou: “Não tenha medo, estou aqui, possivelmente como você, cumprindo uma missão”.

Ele deve ter lido a incredulidade em meu rosto, porque imediatamente sorriu. Naquele instante, cheguei a pensar que havíamos convidado um louco para se sentar à nossa mesa. Mas não. Observei-o cuidadosamente, e Manuel Garza Rodarte – assim disse que se chamava – parecia uma pessoa extremamente sensata, de modos educados e sem a menor sombra de uma possível paranoia ou qualquer outra perturbação mental.

Conforme fomos adentrando a conversa, essas dúvidas se dissiparam por completo.

– Mas não entendo – respondi –, por que fala de uma missão? E que missão você tem?

Manuel não respondeu às minhas perguntas e, sem perder aquele enigmático sorriso, recomendou-me que tivesse calma.

– Vou tentar responder a todas as suas perguntas, mas, vamos por partes.

Aquilo não tinha pé nem cabeça. Eu não conseguia compreender, mas me propus a revelar aquele novo mistério e chegar ao final – supondo que houvesse algum.

Pedi mais café. Nos olhos de Raquel descobri a mesma curiosidade, ou uma maior, que a que me enchia desde o princípio. Manuel não aceitou nada e continuou falando.

– Sei que a lápide da cripta do Templo das Inscrições o intriga. O que acha do... astronauta?

Era o cúmulo. Como ele sabia que eu tinha um interesse tão profundo por aquele relevo? Acalmei-me pensando que podia se tratar de uma simples e lógica dedução. Eu era um turista europeu que visitava Palenque, e todo o mundo que vê essa lápide se faz perguntas.

– Tenho minhas dúvidas sobre essa teoria de um astronauta maia – insinuei querendo lhe dar corda.

E antes que ele pudesse articular uma palavra, foi minha vez de perguntar:

– E você, o que me diz? Era realmente um astronauta, tal como nós o entendemos?

– Não. Também não acho que essa lápide esteja nos falando de um astronauta maia. Isso, para mim, é uma profecia. O deus que foi enterrado debaixo do Templo das Inscrições era um profeta. Mais ou menos como Buda, Maomé *etc.* Ele sabia que o homem, um dia, circunvalaria o planeta e quis que isso ficasse refletido sobre seu túmulo.

– Mas isso é só mais uma teoria – argumentei um tanto decepcionado.

– Se um dia se conseguir decifrar os hieróglifos que contornam a lápide, você vai ver.

– Supondo-se que isso seja verdade, como o deus Pakal poderia saber que...

– Pakal-Kin – corrigiu-me. – O maia enterrado em Palenque era conhecido por esse nome. E isso significa Escudo Solar. Por que acha que o chamaram assim?

– Não sei.

– Sabe muito bem.

Manuel pronunciou aquelas palavras como se fosse um pai repreendendo carinhosamente um filho. Fiquei perturbado.

– Embora os arqueólogos o associem a outras interpretações – prosseguiu –, você sabe que a mitologia e as tradições de

muitos povos do mundo estão intimamente ligadas à presença de fenômenos que, na época, só podiam ser assimilados como algo sobrenatural ou divino. Os deuses que desciam dos céus em carros de fogo, escudos solares, serpentes emplumadas ou nuvens luminosas não eram mais que o que hoje começamos a conhecer como astronautas ou viajantes do espaço.

– De acordo com isso, o deus Pakal-Kin, ou Escudo Solar, pode ter tido alguma ligação com esses seres do espaço que nos visitaram há milhares de anos?

– Sem dúvida. Por isso, talvez, ele tenha tido acesso a conhecimentos superiores. E por isso, talvez – Manuel concluiu – recebeu o nome de Pakal-Kin.

– Não entendi. Se esse contato com seres mais adiantados foi real, como explicar que o povo maia não tenha passado do horizonte neolítico? Como entender que não lhes ensinaram, por exemplo, o uso da roda, dos metais, do arado etc.?

– Tudo está programado nos universos. E, nesse momento, aqueles que desceram sobre estas terras só tiveram influência, talvez, na evolução do povo maia. Por isso não lhes mostraram isso que você está dizendo.

As perguntas começaram a brotar com maior fluidez:

– Então, que papel você acha que têm esses seres do espaço em um mundo como o nosso?

– Nem todos têm o mesmo nível espiritual. Ou, se preferir, nem todos estão na mesma dimensão. Os seres em que você acredita (e que são conhecidos desde antigamente como anjos ou enviados) vêm desempenhar uma tarefa, de certo modo, parecida com a dos professores em uma escola infantil.

– Por que fala de universos e dimensões?

– Porque existem outros que o homem nem sequer pode imaginar.

– Físicos?

– Sim, mas essa concepção é muito distante da que você conhece.

– Isso é como não dizer nada.

– Você poderia fazer uma criança de três anos compreender a realidade da fusão e da fissão nucleares? Porém, você sabe que esse mundo é real.

– E como e quando chegaremos a esses universos?

– Repito, tudo está programado pela Grande Energia.

– Também nossa passagem, agora, por esta vida?

– Evidentemente. Quando você completar sua missão, morrerá. Pode ter certeza de que, nem aqui nem em nenhum outro lugar, se dá de presente um único minuto. Cada um de nós deve passar por centenas de reencarnações. Depois, quando o nível espiritual já tiver atingido as cotas precisas, muda de

dimensão.

- Quantas dimensões existem?
- Isso só quem conhece é a Grande Energia.
- Diga-me, então, de onde somos realmente?

O curioso personagem que estava à minha frente me observou com resignação. Como se eu não tivesse entendido o que ele tentava me dizer. Porém, sem dúvida alguma, não exteriorizou esse sentimento. E me respondeu com uma única frase:

– Pobre do ser humano que tem pátria! Porque seu lugar é muito pequeno no Universo.

– Antes, você falou do nível espiritual. Quando o homem pode saber que está mentalmente maduro?

– Está maduro aquele que se autocritica. Mas isso só os deuses conseguem. Os humanos sempre encontram justificativas para seus erros.

Manuel continuou falando. Tanto minha mulher quanto eu permanecemos mudos. Em um momento da conversa – e sem a menor relação com o que estávamos falando –, Manuel pegou uma caneta e escreveu a palavra ummo em uma das margens do jornal que havia ficado sobre a mesa. Aquelas letras foram traçadas a uma enorme velocidade – talvez em décimos de segundo – e de tal forma que, embora ele estivesse sentado de

frente para mim, eu as pudesse ler na posição correta.

Mas o homem prosseguiu com o tema que nos ocupava:

– Quem nos ataca e critica tem essa missão. Só assim é possível que encontremos a verdade e que continuemos buscando. Não pode haver perfeição sem essa crítica.

Não pude mais me conter e o interroguei sobre a palavra que havia escrito e que, evidentemente, estava traçada com a intenção de que tanto Raquel quanto eu a pudéssemos ler sem dificuldades.

– Ummo, um planeta? – perguntou ele por sua vez. – Não tem por que ser um planeta.

Então, eu tomei a caneta e tracei naquele mesmo jornal o conhecido sinal – uma espécie de H com uma terceira barra no centro – que, dizem, corresponde ao emblema desse mundo.

– Talvez você saiba – comentei – que em 1967 houve um avistamento óvni sobre uma localidade espanhola denominada San José de Valderas. Aquele óvni, que foi fotografado, levava em seu ventre esse mesmo sinal, e quem afirma ter recebido informes dos ummitas foi advertido com antecedência da aparição da nave.

Manuel pegou novamente a caneta e, prolongando cada uma das barras laterais do H, traçou circunferências. Em seguida, desenhou o sinal de + no centro do círculo da esquerda e o de –

no da direita. E me pediu que prestasse atenção ao que acabava de fazer.

– Sei a que se refere quando fala do planeta ummo. Eu vi um desses óvnis em 1964, em companhia de outra pessoa. Mas repito que esse sinal não tem necessariamente de representar um planeta.

Embora eu ardesse de desejo de perguntar sobre o que dizia ter visto em 1964 – três anos antes do de San José de Valderas! –, procurei não interromper sua exposição.

– Esse pode ser o sinal do Universo. Tudo nele se move e tem dois sentidos: positivo e negativo.

– Então, os conceitos do bem e do mal?

– São relativos e, evidentemente, complementares. Sem um não pode existir o outro.

– Isso significa que a ideia do bem e do mal pode ser constante em todo o Universo?

– Se os mundos se encontrarem em nosso mesmo espaço-tempo, sim. Vou dar um exemplo. Imaginem três planetas dentro de nosso cosmo. Um vive no futuro. Outro no passado, e um terceiro, em nosso presente. Neste último, os conceitos de beleza e maldade podem ser similares aos nossos. Mas você quer saber o que foi que eu vi em 1964.

Assenti.

– Bem, eu estava caçando com outra pessoa ao leste do México, em Veracruz. Eram 18h30 de um dia luminoso de verão. De repente, quando caminhávamos pela montanha, vimos os cães voltando assustados. Levantamos os olhos e, a uns 80 metros, descobrimos um grande disco prateado. Ele permaneceu alguns segundos diante de nós, a pouca altura, e depois disparou na horizontal, afastando-se. Na parte inferior tinha um desenho como esse que você traçou que ocupava todo o ventre da nave.

Se Manuel estivesse dizendo a verdade, o avistamento desse óvni com o famosa H em uma das faces do disco ratificava a autenticidade do caso de San José de Valderas, extremamente discutido atualmente. Mas como comprovar que aquele homem estava relatando algo verídico? Eu só podia confiar em sua palavra. Porém, isso não é suficiente para um investigador. Então pedi que me desse o nome de seu companheiro. Manuel concordou sem problemas. Contudo, até agora, não pude localizar essa segunda testemunha vital. Mas sei que, se não estiver morto, cedo ou tarde o encontrarei.

Nossa conversa se prolongou até a madrugada bem avançada. Antes que ele se fosse, formulei duas últimas perguntas. Primeira: Qual ele entendia ser o caminho da felicidade?

A essa, Manuel respondeu assim:

– É muito simples. Tentem sempre fazer que sua mente e seu corpo estejam em equilíbrio, em harmonia.

Segunda: Por que havia se dirigido justamente a nós naquele restaurante?

Mas a essa questão o enigmático personagem da selva palenquiana respondeu com aquele longo e reconfortante sorriso. Jamais tornei a vê-lo.

No dia seguinte, quase ao amanhecer, enquanto Raquel dormia, fui até o povoado e indaguei sobre Manuel Garza Rodarte. De fato, ele era conhecido em Palenque como guia profissional da zona arqueológica. Vivia ali fazia alguns anos e era respeitado por sua seriedade e honradez. Contudo, pouco pude saber de sua origem e passado. Somente que havia chegado do norte.

Dias depois, ao voar de volta para a Espanha, comecei a compreender a importância daquela viagem ao país asteca e, muito especialmente, a importância daquele encontro na selva de Chiapas.

AVIACO 501: A NUVEM QUE PAROU O TEMPO

A comissária de bordo Ana Fernández de la Calzada, chefe de cabine daquele voo 501 da Aviaco, de Valência a Bilbao e Santander, perguntou ao comandante por que estavam demorando tanto a chegar ao aeroporto da última cidade.

– Os passageiros – comentou a comissária de bordo com Carlos García Bermúdez – estão inquietos. O tempo está ruim em Santander também?

Nem os passageiros daquele avião Caravelle nem as comissárias de bordo podiam suspeitar, naquele momento, o que estava acontecendo na cabine de comando.

Conheci o comandante Bermúdez pouco depois de minha viagem ao México. O aeroporto bilbaíno de Sondica sempre foi uma espécie de maldição faraônica para as companhias aéreas, sem falar para os usuários. As péssimas condições meteorológicas que reinam naquela região, unidas à falta de

auxílio radioelétrico à navegação aérea, situam o citado aeroporto de Bilbao entre os mais desconfortáveis e perigosos.

Graças a essas nada gratas circunstâncias, um dia me vi sentado em frente ao jovem comandante da Aviaco, Carlos García Bermúdez. Havia chegado até mim a agradável notícia de um recorde. Apesar de todas essas adversidades que pairavam sempre sobre Sondica, o comandante Bermúdez tinha acabado de realizar sua aterrissagem número mil nas pistas do mencionado aeroporto basco. Portanto, era o piloto com mais experiência – para não dizer vontade – dentre todos que entravam e saíam daquele “buraco”, e meu jornal me incumbiu de fazer uma ampla entrevista com o herói.

Assim, meu primeiro encontro com Carlos nada teve a ver com o assunto óvni. Era outono de 1978 e, a partir daquela tarde, no grande salão do Hotel Ercilla, na capital biscainha, nossa amizade foi crescendo. Fiquei surpreso. Apesar de seus poucos 37 anos, Carlos García Bermúdez já somava mais de 10 mil horas de voo. Dessas, 7 mil como comandante.

Naquela primeira conversa, Carlos me falou de seus tempos como piloto de caça. Cinco anos voando no Messerschmitt 109 em Albacete, na 37ª Ala de Transporte com o Douglas DC3; seus voos pelo deserto, em El-Aaiún; seis anos fumigando por toda a Espanha, Turquia e Argélia, e aquele percalço nos Palácios

(Sevilha), quando uma nuvem de mosquitos entupiu seu radiador, e ele salvou a vida graças a sua serenidade e seu sangue frio. Depois, em 1968, foi requerido para participar como piloto de combate das filmagens de *A batalha da Inglaterra* e voou novamente no Messerschmitt e no Spitfire.

Em dezembro desse mesmo ano, entrou nas linhas aéreas civis. Primeiro na Companhia Transeuropa, por meio da qual conheceu todos os aeroportos europeus. Uma de suas rotas mais frequentes foi a de Palma-Viena-Moscú, transportando equipes de pescadores russos. Depois passou para a companhia Aviaco, onde estava há mais de dez anos, pilotando o Caravelle. Seu profissionalismo e sua perícia ficam, enfim, totalmente fora de qualquer questão.

No fim de nossa entrevista – como ocorre quase sempre – acabei tocando no assunto que me preocupa: os óvnis. O comandante Bermúdez me assegurou que nunca tinha visto nada. E mais: considerava-se cético. “Eu, enquanto não vir com estes olhos...”

Quem podia imaginar que, poucos meses depois – em janeiro e março de 1979, respectivamente –, esse comandante seria testemunha, junto com outros pilotos, de dois fatos mais que misteriosos?

Pela segunda vez, a comissária de bordo abriu a porta da

cabine e interrogou os pilotos. O que estava acontecendo naquele trajeto Bilbao-Santander? Se o tempo normal de voo de um Caravelle entre um ponto e outro oscila entre 12 e 15 minutos, por que já passavam de 25?

Poucos dias depois daquele 31 de janeiro de 1979, tornei a ver o comandante Bermúdez. Felizmente para mim, estava com ele o copiloto, Antonio Pérez Fernández, outro grande profissional e grande amigo. Tanto um quanto o outro não conseguiam encontrar uma explicação satisfatória para o acontecido em 31 de janeiro.

– Naquela tarde – contaram-me os pilotos – estávamos fazendo um voo regular entre Valência e Bilbao. O tempo e as condições meteorológicas estavam bons. Porém, ao chegar a Sondica, a visibilidade se reduziu drasticamente, e o aeroporto ficou sem teto. Era impossível aterrissar, então nos dirigimos ao aeroporto alternativo. Nesse caso, Santander. Não era a primeira vez que acontecia uma coisa dessas. Uma vez em Santander, os passageiros seriam levados por terra até Bilbao, e rumamos para o aeroporto alternativo. Na vertical de Bilbao, pedimos autorização para descer de 24 mil pés – que era nosso nível de voo desde Valência – até 12 mil. Dessa forma, conforme nos aproximássemos de Santander, iríamos descendo. De Bilbao a Santander são umas 40 milhas. Pois bem, quando estávamos a

umas 24 milhas de Sondica, entramos em uma nuvem de tipo lenticular, muito luminosa e densa. Aquela luminosidade tão intensa não nos pareceu anormal. Há muitas nuvens que nos obrigam, inclusive, a colocar óculos escuros. Porém, assim que perfuramos a nuvem, os instrumentos de navegação enlouqueceram. Falharam quatro RMI, dois MHR4B, os dois HZ4, o radar meteorológico, os dois VHF e o DME.

– E em que consistem?

– Os RMI, ou *Radio Magnetic Indicator*, são bússolas eletrônicas. Na realidade são seis, posto que dois equivalem aos dois MHR4B. Três dessas bússolas eletrônicas são controladas pelo comandante, e as outras três, pelo copiloto. Tanto um bloco quanto o outro são independentes entre si quanto ao fornecimento de energia elétrica. Portanto, a falha de uma unidade não afeta o segundo bloco. Quanto aos MHR4B, são também bússolas eletrônicas, mas integradas a indicações de radiais VOR. Este consiste em uma estação que envia sinais aos 360 graus. Os dois HZ4 são outros tantos horizontes artificiais, e os VHF são dois sistemas de rádio que recebem e transmitem simultaneamente e que são também independentes entre si.

– E o DME?

– Um medidor de distância. Poderíamos chamá-lo de hodômetro.

– Tudo falhou ao mesmo tempo?

– Instantaneamente. Assim que entramos na nuvem, as bússolas, as seis, começaram a girar enlouquecidas. Umas para a direita, e outras para a esquerda. E as seis ao mesmo tempo! Os horizontes artificiais, que sempre são atrelados aos eixos do avião, estavam fora de si. Enquanto um aparecia invertido, como se o avião voasse de barriga para baixo, o outro indicava como se estivéssemos virando a 90 graus para a direita. Em seguida, posicionou-se para a esquerda. Foi de enlouquecer!

– O que aconteceu com o hodômetro?

– Começou a marcar para trás... o cúmulo!

– Não entendi.

– Ao passar sobre Bilbao, nosso DME, ou “guia de distância”, começou a contar as milhas que íamos percorrendo. Ou seja, partiu do zero em Bilbao e, ao chegar à milha número 22 – que foi quando entramos na nuvem –, parou e começou a contar para trás! Como se o Caravelle tivesse dado a volta e estivesse voltando para o aeroporto de Bilbao. Chegou a zero milha e ainda retrocedeu mais, até menos nove milhas.

– Como se voassem para Pamplona?

– Exatamente. Mas isso não era possível.

– Por que não?

– Porque nosso rumo era oeste (entre 290 ou 270 graus, se

bem me lembro). Por último, o DME parou. Apareceu uma barra vermelha que cruza o monitor e que adverte que o aparelho está desligado ou fora de serviço. Mas isso não era possível, porque o equipamento de DME continuava ligado, com a correspondente indicação “ON”.

– E como sabia que seu rumo era oeste?

– Pela bússola de água. Era a única que, graças a Deus, ainda funcionava. Ela não tem a precisão das eletrônicas (que marcam até os graus), mas, pelo menos, indicava claramente o oeste.

– Quanto tempo durou aquilo?

– Sete minutos. Ao sair da nuvem, tudo voltou ao normal.

– O radar também falhou?

– Sim. Desligou quando entramos na nuvem. Até esse momento funcionava e fazia as varreduras corretamente.

– E não conseguiram comunicar a situação às torres de Santander ou Bilbao?

– Impossível. As duas estações de VHF ficaram mudas. Nem emitíamos nem podíamos receber. Ficamos chamando sem parar nas frequências de Santander e Bilbao, já que precisávamos saber as condições do tempo no primeiro aeroporto. Embora as notificações anteriores confirmassem que estava bom, já fazia mais de uma hora. Era importante que conhecêssemos a meteorologia. Se o tempo tivesse mudado, e Santander estivesse

igualmente sem teto, o problema começaria a se complicar. Contudo, nossas chamadas foram inúteis. Depois soubemos, ao aterrissar em Santander, que aquela torre ficara nos chamando durante todo esse tempo, mas também não nos encontraram. Um avião Fokker, que havia decolado desde San Sebastián com o mesmo rumo que nós, embora em um nível mais baixo, escutou Santander quando tentava nos localizar por rádio. Foi estranho.

– Por quê?

– Os VHF não transmitiam nem recebiam. Nem mesmo a onda portadora. Às vezes, acontece de alguém chamar e não ser ouvido, mas se nota que existe a emissão e se ouve a portadora. Nesse caso, não. Aconteceu como quando se tira um telefone do gancho, se assopra e não se percebe nenhum som.

– Com tudo isso, a que hora o Caravelle entrou na nuvem?

– Às 16h45.

– Vamos prosseguir. Ocorreu alguma falha nos geradores?

– Nenhuma. O avião tem um painel (o painel de pânico) que registra qualquer emergência. No entanto, curiosamente, não apontou falha alguma. Estávamos preocupados justamente pela presença de qualquer incidência no abastecimento elétrico. Mas não aconteceu nada. Checamos tudo: geradores, alternadores, transformadores, amplificadores, inversores *etc.* Checamos os voltímetros, amperímetros e até as últimas fontes de energia do

avião. E nada! Em princípio, tudo andava às mil maravilhas.

Ao sair da misteriosa nuvem branca – sete minutos depois de entrar nela –, os pilotos recuperaram o fôlego ao ver que os instrumentos tornavam a responder.

– Foi igualmente instantâneo. Ao deixar a nuvem para trás, tudo ficou como no início. O hodômetro, por exemplo, pulou para a milha número 22, que era a que, mais ou menos, indicava ao entrar naquele pesadelo. E o radar ligou imediatamente. Coisa estranha, porque esses equipamentos sempre precisam de alguns minutos de aquecimento. Evidentemente, embora não tenhamos citado, o piloto automático também ficou desligado. Porém, isso foi uma consequência lógica, com a falha dos dois horizontes artificiais. Uns 40 segundos antes de deixar a nuvem – acrescentou o comandante Bermúdez –, eu disse a Antonio que devíamos rumar para o norte, em direção ao mar. Dessa forma, estaríamos livres daquela nuvem. Se o último horizonte artificial (o de emergência) tivesse falhado enquanto voávamos dentro da formação nebulosa, nossa situação teria sido seriamente comprometida.

– Esses 12 sistemas haviam funcionado corretamente antes de sobrevoar Bilbao?

– Sim. Ao realizar a checagem correspondente, antes de decolar em Valência, tudo estava em ordem.

Mas as surpresas não haviam terminado com a saída da nuvem lenticular. As duas ou três entradas da comissária de bordo na cabine, interessada pelas razões daquela estranha demora na chegada do Caravelle a Santander, já alertara os dois pilotos. Efetivamente, os relógios do avião marcavam um tempo excessivo para um voo que deveria ter levado no máximo 15 minutos.

– O que marcavam os relógios da aeronave ao aterrissar em Santander?

– Algo mais surpreendente ainda: 32 minutos de voo desde Bilbao!

– Isso significa que, se a rota havia sido constante para o oeste, o Caravelle devia ter chegado a Astúrias...

– Isso mesmo. E, com exceção desses cerca de 40 segundos em que viramos para o norte, nosso rumo esteve sempre correto.

– Qual foi o consumo de combustível do avião?

– O previsto para 32 minutos de voo. Além do mais, os anemômetros indicavam perfeitamente a velocidade.

– Não entendi.

– Nós também não.

Resumindo, isso quer dizer que o avião permaneceu no ar 17 minutos a mais do que logicamente teria precisado para aterrissar em Santander.

– Pensaram na possibilidade de que o Caravelle estivesse voando em círculo?

– É impossível. Já comentamos que nos guiamos pela bússola, e o avião não abandonou em nenhum instante o rumo oeste.

– Que dimensões teria aquela nuvem?

– Nossa velocidade de cruzeiro era de uns 300 nós. Se ficamos sete minutos dentro dela, eu calculo que entre 30 e 40 milhas.

– Havia mais nuvens?

– Ao sair daquela massa luminosa encontramos um céu totalmente azul e aberto. Só abaixo de nós havia outras nuvens, mas não eram como essa.

– Eu me pergunto se tudo não podia se dever a algum fenômeno externo, como as famosas cargas de energia estática.

– Achamos que não. Não poderia ter afetado tantos equipamentos ao mesmo tempo. Além do mais, que me diz desse excesso no tempo de voo?

– O que fizeram ao chegar a Santander?

– Pedimos aos mecânicos que checassem o sistema elétrico, os instrumentos *etc.* Porém, não encontraram nada de anormal. Naquela mesma noite, às sete, decolamos para Bilbao. As condições meteorológicas haviam melhorado, e pudemos

aterrissar em Sondica.

– Houve alguma outra alteração?

– Nada. O voo foi perfeito.

– E a famosa nuvem?

– Não chegamos a vê-la.

– Que visibilidade havia enquanto voavam – já não sei se podemos dizer assim – dentro da nuvem?

– Nula.

– Então, não viram nada fora do normal?

– Se está se referindo a óvnis, não.

– E os passageiros ou os demais membros da tripulação?

– Também não. Só a chefe das comissárias entrou várias vezes, um pouco preocupada com a demora. Nesse sentido, os passageiros também notaram o excesso de tempo.

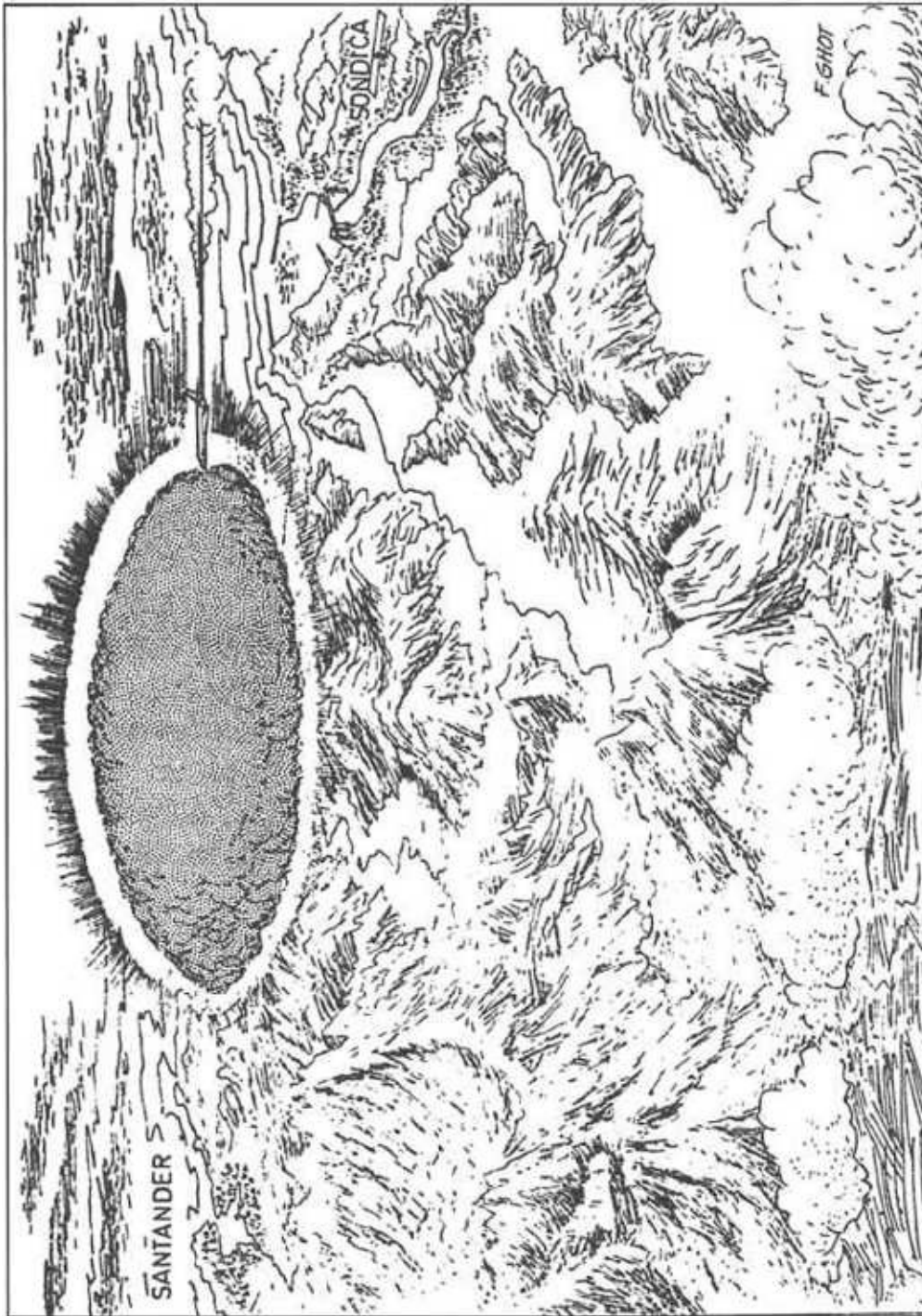
É realmente difícil entender esse caso. Se a alteração dos sofisticados instrumentos de navegação não se deveu a uma falha do avião – conforme atestam seus pilotos –, onde estava sua origem? Como explicar que o DME, ou medidor de distância, ficasse paralisado, retrocedesse, parasse novamente e, por último, ao sair da nuvem, voltasse a sua posição inicial: 22 milhas?

E, pior ainda, o que aconteceu com esses 17 ou 20 minutos a mais? A explicação não parece fácil.

Antes de mergulhar nos possíveis argumentos, é preciso considerar que o caso dos pilotos espanhóis não é único. Há outros testemunhos, curiosamente detectados em áreas mágicas e intrigantes como o Triângulo das Bermudas ou o mar do Diabo, em frente às costas do Japão, e para cujas águas, diga-se de passagem, pretendo viajar em breve.

O célebre investigador Charles Berlitz compilou alguns testemunhos que guardam certa semelhança com o que acabo de expor. Diz Berlitz: “Às vezes, as insólitas névoas ou nuvens eletromagnéticas parecem alterar também o horário: assim, verifica-se, por exemplo, o incrível ganho de tempo experimentado em voo por Bruce Gernon Jr., em 4 de dezembro de 1970, quando ia da ilha de Andros a Palm Beach”.

O incidente, que sugere uma aberração tempo-espço, é confirmado pelo diário de bordo, o copiloto, a equipe de terra e, inclusive, as contas de combustível. Gernon é piloto formado, com umas 600 horas de voo, em sua maior parte entre as Bahamas e a Flórida. Tem 29 anos, mede 1,80 metro, é de compleição robusta, e seu enfoque do voo é eminentemente prático. Sua excelente memória para os detalhes lhe permite recordar com perfeição os singulares acontecimentos daquele voo.



No desenho, uma representação da misteriosa nuvem que apareceu entre Bilbao e Santander, na qual o Caravelle entrou. O que aconteceu nesses sete eternos minutos que o avião permaneceu dentro dela?

Acompanhado de seu pai como copiloto, decolou de Andros em um Beechcraft Bonanza A36 e voou sobre os bancos das Bahamas em rota para Bimini. Enquanto subia para a altitude proposta de 3.100 metros, descobriu diante de si uma nuvem de forma elíptica^[9]. Declarou o piloto:

– Estava ali, imóvel, inofensiva. Eu estava me ajustando a meu plano de voo, de modo que não pensei nela. Se o tivesse feito, teria percebido que devia estar muito mais alta. Sobrevoei-a enquanto subia à razão de 300 metros por minuto, mas descobri que ela também subia, exatamente à mesma velocidade que eu. Às vezes me ultrapassava e, depois, se colocava outra vez à minha altura. Estimei que devia ter uns 24 quilômetros de largura. Pensei em descrever um giro de 180 graus e tentar voltar para Andros, mas, finalmente, consegui atravessá-la, e o céu ficou claro. Porém, quando tornei a olhar, vi que a nuvem havia se tornado gigantesca e se curvava em um enorme semicírculo, com outra parte à nossa frente, de uns 18 mil metros de altura. A base da nuvem parecia entrar diretamente no oceano, diferente de outros cúmulos, que têm por baixo precipitação ou espaço livre.

Gernon tentou voar contornando-a, mas, para sua consternação, descobriu que se encontrava no buraco de uma gigantesca rosquinha, procurando uma saída. Vendo uma

abertura, precipitou-se para ela, que ao mesmo tempo diminuía, até se transformar em uma espécie de túnel, ou buraco cilíndrico, na estranha nuvem. Ao chegar ao orifício, a uma velocidade crítica de 370 quilômetros por hora, sua largura havia se reduzido a uns 60 metros e continuava diminuindo.

– Era como olhar pelo cano de uma escopeta – relatou Bruce.
– Parecia um túnel horizontal com um quilômetro e meio de extensão, apontando para Miami. Do outro lado, eu podia ver um céu claro e azul entre o túnel e a Flórida.

Gernon entrou com seu avião a uma velocidade crítica pelo túnel. Observou que as paredes eram de um branco fosforescente; estavam claramente definidas, e pequenos flocos de nuvem giravam em torno delas no sentido horário.

– Se o piloto automático não tivesse mantido as asas alinhadas no horizonte, eu provavelmente as teria feito girar com a rotação das nuvens e teria ido lateralmente contra as paredes – continuou ele.

Durante os últimos 20 segundos, as pontas das asas chegaram a roçar as paredes do túnel de ambos os lados. Naquele momento, Gernon sentiu uma total ausência de gravidade por vários segundos.

Ao sair do túnel, encontrou uma neblina esverdeada e opaca, em vez do céu azul visto anteriormente. Embora a visibilidade

potencial parecesse se estender durante vários quilômetros, nada se via, exceto a mesma neblina branco-esverdeada. Quando tentou determinar a posição, viu que todos os instrumentos magnéticos de navegação estavam dançando, e que era impossível estabelecer contato com a torre de controle do radar. Segundo seu horário de voo, devia estar se aproximando das ilhas de Bimini. De repente, surgiu da neblina, por baixo do avião, o que parecia ser uma ilha, mas a uma velocidade imensa. Então, o rádio captou o controle de radar de Miami, informando que um avião estava voando para o oeste sobre Miami. Gernon respondeu que deviam ter identificado outro aparelho, porque seu Bonanza, segundo o horário de voo, devia estar ainda sobre Bimini.

Naquele instante, aconteceu algo ainda mais inusitado:

– Subitamente apareceram à minha volta grandes rachaduras na neblina, como se estivéssemos contemplando uma paisagem por uma persiana. Corriam paralelas a nossa direção de voo. As rachaduras foram ficando cada vez maiores, e pudemos identificar Miami Beach diretamente abaixo de nós.^[10]

Quando ele aterrissou em Palm Beach, Gernon notou que o voo havia durado apenas 45 minutos, em vez dos 75 normais, e que havia sido indireto, cobrindo 400 quilômetros em vez de 320. Porém, como o avião podia ter coberto 400 quilômetros em

45 minutos, com uma velocidade de cruzeiro máxima de 298 quilômetros por hora?

O piloto quis chegar ao fundo da questão. Checou os recibos de combustível de voos anteriores e viu que, habitualmente, o avião vinha gastando uma média de 150 litros no mesmo percurso. Contudo, dessa vez só havia consumido 110 litros. Isso, segundo Gernon, “se encaixava na meia hora que faltava, posto que o Bonanza teria utilizado 37 litros de combustível para voar durante 30 minutos, percorrendo uns 160 quilômetros”.

Embora não tenha nenhuma explicação segura para esse salto no tempo, Bruce Gernon Jr. sugere que, enquanto se encontrava no túnel, a formação nebulosa podia estar avançando a uma velocidade de 1.600 quilômetros por hora, explicando ao mesmo tempo a economia de gasolina. Aponta igualmente a fantástica coincidência de que Mike Roxby, piloto de Merritt Island, Flórida, tenha morrido pouco depois, quando seu pequeno avião entrou em uma nuvem e caiu.

As variações horárias inexplicáveis registradas são, às vezes, mais curtas que a meia hora perdida por Gernon, e outras, muito mais longas, como aconteceu com Carlos García Bermúdez e Antonio Pérez. Em um dos primeiros estudos de casos investigados por Berlitz, descrevem também outra variação tão breve quanto surpreendente: a dos dez minutos desaparecidos

em um voo da National Airlines a Miami.

O avião, que desapareceu do radar durante dez minutos antes de iniciar as operações de aterrissagem, reapareceu depois e aterrissou normalmente. Os pilotos, surpresos ao ver na pista ambulâncias, carros de bombeiros, extintores etc., mostraram-se ainda mais desconcertados quando o pessoal da torre e de salvamento perguntou se tinham tido dificuldades enquanto estavam fora do radar. Segundo o piloto e o copiloto, nada de anormal havia acontecido, com exceção do voo por dentro de uma névoa que durou uns dez minutos. Diante das insistentes perguntas a respeito de seu desaparecimento do radar, checaram os relógios e viram que estavam dez minutos atrasados. Então, consultaram o cronômetro do avião, os relógios dos auxiliares de voo e até, discretamente, os de alguns passageiros, comprovando que todos eles, inexplicavelmente, estavam dez minutos atrasados. Ou seja, o mesmo lapso de tempo que haviam permanecido fora do radar.

E o que dizer do caso daquele piloto que entrou em uma nuvem solitária quando estava muito perto de Bimini? Ao sair dela, 15 minutos depois, sem identificar ventos contrários nem outras condições pouco habituais, encontrou-se aproximadamente na mesma posição de antes de entrar na nuvem.

O que, ou quem, estamos enfrentando? Por que o Caravelle espanhol consumiu entre 17 e 20 minutos a mais que o habitual no voo entre Bilbao e a capital da Montanha? Acaso foi congelado ou petrificado em pleno voo? Claro que não, posto que o consumo de combustível foi proporcional a esse tempo extra. Por outro lado, os pilotos – de cuja perícia e honradez não se pode duvidar – garantem que o rumo da aeronave se manteve constante: sempre para o oeste.

O que nos resta, então? Sem desprezar, claro, outras teorias talvez muito mais fantásticas, é possível – só possível, insisto – que a nuvem que se interpôs no caminho do Caravelle fosse muito mais que uma simples nuvem. Existindo muitos casos conhecidos no mundo – e nos quais os óvnis aparecem intimamente vinculados a essas misteriosas nuvens –, inclino-me a pensar que, talvez dentro dessa formação nebulosa, fosse possível encontrar uma ou várias dessas naves. Nesse caso, e por razões que ninguém pode saber, os supostos óvnis submeteram o avião a um desconcertante processo de desaceleração do tempo humano. Há, inclusive, a possibilidade de que o “pacote” nebuloso se deslocasse em sentido contrário ao do Caravelle – ou seja, rumo ao leste –, mantendo sempre a aeronave em seu seio, por meio de algum procedimento que nem sequer podemos imaginar. Isso, creio, explicaria de alguma maneira a freada do

hodômetro e sua inexplicável marcha a ré, como se o avião – segundo palavras dos pilotos – voasse em sentido contrário: para Bilbao, Pamplona *etc.*

Sei que tudo isso não são mais que puras elucubrações. No entanto, que outra explicação se pode dar?



O comandante Bermúdez, à esq., no comando de um Caravelle. Ninguém sabe explicar o que aconteceu quando entraram na gigantesca nuvem. (Foto: Betargi.)



O copiloto do Caravelle, Antonio Pérez Fernández (hoje comandante), outro grande profissional da aviação espanhola que protagonizou também a estranha aventura do voo 501 da Aviaco, entre Valência-Bilbao e Santander. (Foto: J. J. Benítez.)

UM ÓVNI SEGUIU A CHEFE DAS COMISSÁRIAS

Coisas do destino? Não sabemos o que pensar. O caso é que aquela agradável comissária de bordo da companhia Aviaco, Ana Fernández de la Calzada – chefe das comissárias no Caravelle que navegou pelo interior da nuvem fantasma –, também havia sido testemunha de outro objeto voador não identificado. Em uma de minhas várias entrevistas com os pilotos do referido voo, Ana – cujo testemunho foi igualmente fundamental – falou de sua experiência, na madrugada de 2 de agosto de 1974. Sem dar muita importância ao fato, expôs:

– Às 3h30, 4h da madrugada, estava indo com um amigo pela estrada de Madri a Santander. Ao subir o porto de El Escudo, vi uma luz no céu. Era uma estrela impressionante. A atmosfera estava limpa, e vimos que nos seguia. Paramos o Mini. A luz (muito amarela e luminosa) parou também. Estava exatamente acima de nós. A verdade é que me assustei. Por quê?

Não sei bem. Estava claro, isso sim, que aquilo, um óvni ou o que quer que fosse, estava nos observando. Nosso veículo era o único na estrada. Quem estaria nos seguindo? E, acima de tudo, por que parou quando nós paramos? Vou dizer uma coisa, Juanjo: Eu não acreditava em óvnis. De verdade. Mas agora... O caso é que entramos no carro depressa. O objeto desceu e pousou, ou ficou muito perto, não sei bem, em um vale, à direita da estrada. Então, pudemos vê-lo melhor. Era amarelo, redondo e cintilava. Talvez não estivesse nem a 800 metros do Mini. Meu medo aumentou. Ligamos o carro e, ao começar a andar, o objeto se elevou, seguindo-nos até o alto do porto. Nesse momento, despontava o alvorecer, e ele desapareceu.

Ao concluir seu relato, perguntei à comissária de bordo se se atreveria a comparar aquele objeto com algo conhecido, pela forma de voar, características *etc.* Ana foi categórica:

– Em absoluto. Aquilo, além de tudo, não fazia barulho. Se fosse um avião, helicóptero ou qualquer outro aparelho conhecido, eu não teria ficado com medo.

– Por que acha que sentiu esse medo?

Ana hesitou.



Ana Fernández de la Calzada, chefe das comissárias do voo 501 da Aviaco. Alguns anos antes do encontro com a enigmática nuvem entre Bilbao e Santander, ela teve oportunidade de observar um objeto voador não identificado no porto de El Escudo. (Foto: J. J. Benítez.)

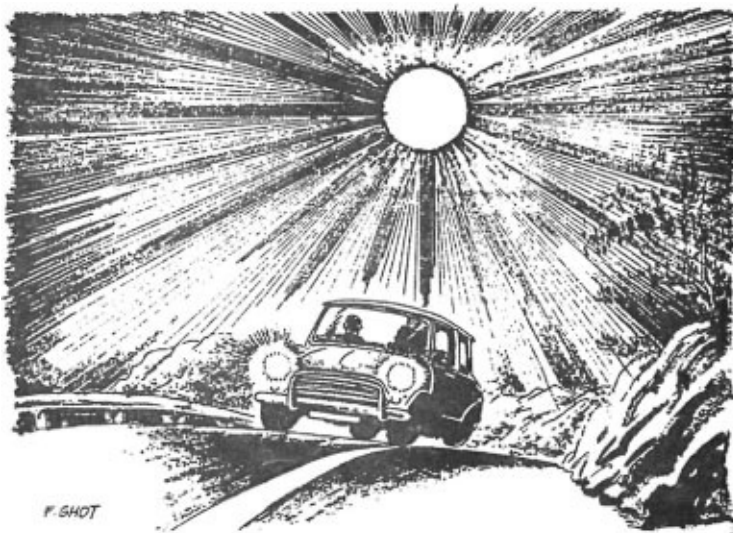
– Também não poderia explicar isso muito bem. Talvez eu soubesse, ou percebesse, que estava diante do desconhecido. Diante de algo muito superior.

- Agora você acha que os óvnis são realidade?
- Não é que eu ache. Eu sei, posto que vi um.
- Pareceu-lhe um objeto sem controle?
- Nada disso. O óvni voava. Seguia o mesmo caminho que

nós. Parou quando nós paramos. Ficou assim uns minutos, e na hora que entramos no carro, desceu na vertical. Possivelmente aterrissou. Soltava luz intermitente e, quando arrancamos, se elevou. Estabilizou-se em determinado nível e nos seguiu outro bom tanto. Isso pode ser chamado de “sem controle”? Quem tripulava esse objeto sabia perfeitamente o que estava fazendo.

A lógica da comissária de bordo me deixou sem fala. Tal como aconteceria, um mês e meio depois de sua aventura com a nuvem, com os pilotos Carlos García Bermúdez e Antonio Pérez Fernández e uma segunda tripulação, também da Aviaco, formada pelo comandante Martín L. Sedó García Tuñón e o copiloto Pedro Pérez Núñez.

O encontro desses dois aviões com outro óvni gigantesco já entrou nos anais da moderna ciência que chamamos de ufologia.



Na madrugada de 2 de agosto de 1974, um óvni de grande brilho desceu no porto de El Escudo.

A comissária de bordo Ana Fernández de la Calzada foi testemunha ocular da aparição e das evoluções do objeto.

FORTALEZA VOADORA NA AEROVIA PAMPLONA- BARCELONA

A princípio, assim que o vi, fiquei em silêncio. Demorei alguns segundos, talvez um minuto, a comunicar ao copiloto. Também não tinha muita certeza do que estava à frente do avião. Ao nos aproximarmos um pouco mais, fiquei atônito. Fiz um sinal a Antonio, que, “casualmente”, como você diz, também voava comigo naquela tarde de domingo, 11 de março de 1979. “Veja”, disse a ele. E o copiloto colou o nariz no para-brisas do DC-9. Sem nem sequer me olhar, soltou um “Que diabos é isso?”.

Quando, na segunda-feira seguinte, dia 12, Carlos García Bermúdez e Antonio Pérez Fernández aterrissaram em Bilbao, não demoraram a me ligar. “Venha para o hotel!” – disseram em um tom urgente –, “Precisamos contar uma coisa para você.”

Quando os pilotos me deram um primeiro resumo do que tinham visto na tarde anterior, fiquei tão surpreso quanto eles. Haviam se passado apenas 40 dias desde a experiência com a nuvem, no voo entre Bilbao e Santander. Como podia ser? Felizmente para eles, não eram as únicas testemunhas. Mas vamos começar do início.

Às 17h10 desse domingo, Carlos e Antonio, como disse, pilotavam uma aeronave DC-9 da Aviaco. Era o voo 174. Haviam decolado de Bilbao e se dirigiam a Barcelona, seguindo a aerovia UG23 (“Verde Superior 23”). O céu estava limpo. Azul. Com um sol brilhante. Sem uma única nuvem. Tudo corria às mil maravilhas.

– Ao chegar a umas 25 milhas a leste de Pamplona – ou seja, a pouco mais de 46 quilômetros –, vi uma massa escura. Antonio e eu nos olhamos, mas nenhum dos dois sabia o que dizer. Seria uma nuvem? Conforme nos aproximamos, aquela cor quase preta foi ficando mais clara, como chumbo.

– Mas onde estava aquilo? No solo, no ar?

– Flutuando! Isso era o incompreensível. Nós estávamos um pouco mais altos. Bem, liguei o radar. E nada!

– Nem como nuvem?

– Nem como nuvem. A tela não dava sinal algum. E, conforme chegávamos a sua altura, Antonio e eu vimos que

estávamos diante de algo com formas definidas.

– Não era uma nuvem?

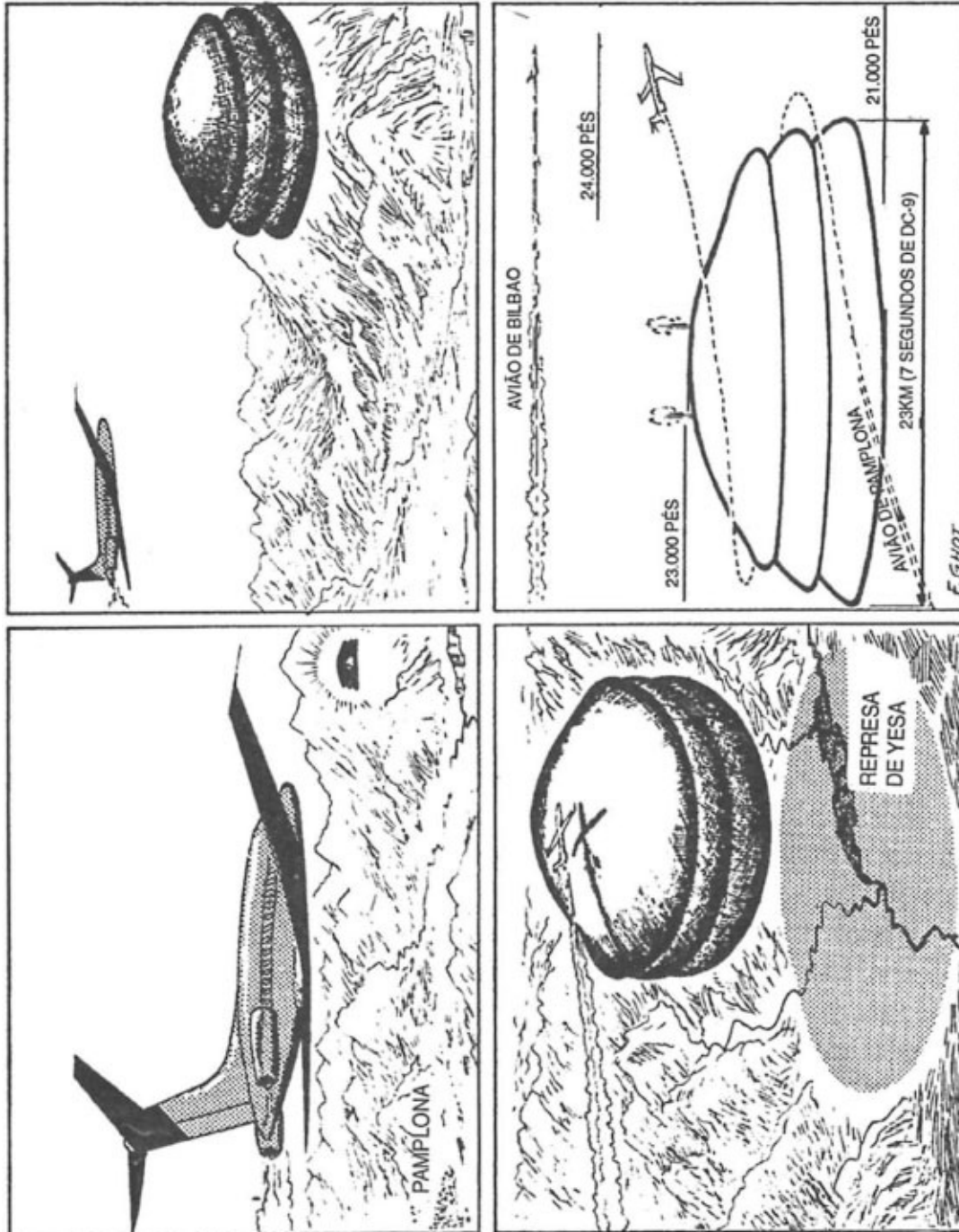
– Não. Categoricamente, não. Era simétrico. Passamos por cima, bem na sua vertical, e era evidente que suas arestas estavam absolutamente definidas. Repito – acentuou Carlos – que suas formas eram perfeitas.

Antonio, que acompanhava atentamente a conversa, assentiu.

– Visto de cima, parecia uma seta, e o conjunto nos fez lembrar três pratos, ou discos, sobrepostos. De fato, a cor era cinza chumbo.

– Imagino – comentei em uma nova tentativa de encontrar uma solução racional – que devem existir nuvens que adquirem formatos estranhos.

– Não. Repetimos que aquilo não era uma nuvem. Qualquer formação nebulosa, por mais geométrica que seja, apresenta deformações: algo como farrapos, partes desfiadas. Além disso, não oferece uma sensação de solidez como aquilo. Parecia estático no centro da aerovia. Bem, se se movia, era muito lentamente. Lá embaixo, em terra, vimos sua sombra. Era perfeitamente oval.



O primeiro avião que enxergou a enorme fortaleza flutuante foi o DC-9 pilotado por Carlos García Bermúdez e ia de Bilbao a Barcelona. “Era perfeitamente simétrico, e suas arestas – detalharam os pilotos – estavam absolutamente definidas. Aquilo, certamente, não tinha nada a ver com uma nuvem comum.” O segundo avião, que decolou de Pamplona rumo a Barcelona,

deu uma volta completa em torno dela. “O tamanho daquilo era monstruoso”, comentou o comandante.

– Que dimensões podia ter?

– Você não vai acreditar.

– Vamos lá.

– Precisamos de uns sete segundos para atravessá-lo e o fizemos pelo centro. Se nosso DC-9 voava a umas sete milhas por minuto, aquela coisa tinha, pelo menos, três quilômetros de diâmetro.

– Chamaram a torre de controle de Madri?

– Pretendíamos, mas, no fim, desistimos.

– Por quê?

– Depois do que aconteceu com aquela nuvem no voo Valência-Santander? Não! É quase certeza de que não teriam acreditado. Porém, graças aos céus, assim que deixamos para trás a gigantesca seta, outro avião que decolava do aeroporto de Pamplona começou a chamar a torre de Madri. Era um DC-9, também da nossa companhia. “Madri! Madri! Tem algum sinal de radar com um objeto voador não identificado, a umas 25 milhas ao leste de Pamplona? Madri! Na escuta?” “Negativo, não tenho nenhum registro”, respondeu Madri. Você não pode imaginar a alegria que sentimos ao escutar a chamada do

comandante Sedó.

– A que distância esse DC-9 voava de vocês?

– A uns três ou quatro minutos. Então, esse segundo avião da Aviaco pediu permissão a Madri para dar uma volta completa no objeto, e a torre de Madri autorizou. Sedó, então, foi descrevendo o mesmo que nós havíamos visto. Logo, um terceiro avião, dessa vez da Iberia, que passava nesse momento sobre Pamplona rumo à França, notificou Madri da presença do misterioso objeto. Aquele novo testemunho nos incentivou a chamar a torre. Peguei o microfone e disse: “Ratifico completamente o que relatou o Iberia e também o Aviaco Pamplona-Barcelona. Vimos o objeto bem na aerovia e no ponto descrito pelos voos anteriores”.

– E o que Madri respondeu?

– Nada, que já tinha notícia do fato, mas que não havia sinalização no radar.

– Se fosse um corpo sólido ou metálico, teria de aparecer na tela, não é?

– Sim. Principalmente tendo em vista as dimensões do objeto. A não ser, claro, que aquilo gozasse de algum sistema para evitar ou absorver os sinais do radar.

– Pode ser.

– Não é que “pode ser”. É que era. Do contrário, a

monstruosa massa que aqueles três discos formavam teria aparecido em nossos radares, nos de Madri e, evidentemente, nos do Comando da Defesa Aérea.

– Estava claro, então, que o objeto era metálico?

– Sim, mas parecia estar coberto por algo extremamente estranho.

A partir desse momento, os dois DC-9 da Aviaco continuaram falando por uma frequência especial e comentaram o acontecido.

Poucos dias depois dessa nova entrevista com Carlos e Antonio, o comandante Martín Sedó me recebia gentilmente em seu domicílio, em Madri. Àquela altura, junto com meus bons amigos Bermúdez e Antonio Pérez, eu havia amadurecido a ideia de criar uma espécie de associação, ou clube, formado por pilotos espanhóis – tanto civis quanto militares –, que se sentissem atraídos pelo tema dos óvnis. Eu já conhecia um bom número de profissionais que tinham sido testemunhas diretas e outros que, enfim, queriam conhecer e investigar tão transcendental assunto com o máximo de rigor e seriedade.

Naquela mesma segunda-feira, 12 de março, o comandante Bermúdez me ajudou a elaborar uma primeira lista de pilotos, a quem, dias depois, comuniquei uma reunião preparatória ou de contato para 10 de abril. Infelizmente, uma série de viagens não

previstas até então nos obrigou a adiar a reunião.

A segunda convocatória – por carta pessoal minha – foi marcada novamente para 10 de maio de 1979. Tudo estava pronto quando, 48 horas antes, eu soube que nesse mesmo dia 10 eu teria de ir para a África, em uma nova viagem com Suas Majestades, os reis da Espanha.

Para a reunião haviam sido convocados oficialmente uns 20 comandantes e copilotos das linhas aéreas espanholas. Ao voltar da África – e embora eu tivesse notificado por telefone e telegrama quase todos os interessados de minha impossibilidade de estar presente –, li em uma revista especializada que havia sido criada uma Coordenadoria de Informação Óvni entre os pilotos civis, por iniciativa de dois membros da referida revista.

O fato não merece maiores considerações. Neste país, já se sabe, uns deitam na cama, e outros é que levam a fama. Assim como acontece em outras ordens da vida, na classe ufológica deste país jamais poderá existir uma união sincera e sólida. Pelo menos enquanto não desaparecerem os ciúmes ridículos, a inveja e, evidentemente, a considerável nuvem de ufólogos de botequim que se comportam como o cão de *El perro del hortelano*.
[*]

O triste é que essas situações, longe de contribuir para o desenvolvimento da investigação, dizimam as possibilidades de

grupos e indivíduos que se esforçam honesta e sinceramente para colaborar com algo para desvendar o mistério óvni. Por isso, talvez, eu prefira continuar sozinho. Mas não vamos perder o fio da meada.

O que foi que o comandante Martín Sedó, da Aviaco, viu quando foi autorizado a dar uma volta completa com seu DC-9 em torno àquela seta gigante?



O comandante Martín Sedó, um dos mais veteranos e bravos pilotos espanhóis. Após solicitar autorização a Madri, fez um giro completo em volta do monstruoso objeto que flutuava sobre Navarra.

O BRAVO COMANDANTE SEDÓ

Acho que tanto Josefina, a mulher de Sedó, quanto seus cinco filhos, acompanhavam a narrativa do comandante com a mesma curiosidade que eu.

– Naquela mesma manhã – começou Martín, enquanto me oferecia uma reconfortante xícara de café –, eu havia voado de Barcelona a Pamplona. A área estava encoberta, e fizemos o voo em meio a nuvens, com toda a normalidade. Aterrissamos no aeroporto navarro e, após uma escala de uns 45 minutos, decolamos novamente rumo a Barcelona. Saímos de Pamplona às 15h52, mais ou menos. O céu havia mudado. Agora estava totalmente aberto, sem uma única nuvem. Viam-se os Pirineus com enorme nitidez. Iniciamos a subida até o nível previsto: 24 mil pés. Quando nos encontrávamos em 15 mil, comecei a ver algo que, àquela altura, confundi com uma solitária nuvem lenticular. Pedro Pérez Núñez, o copiloto, e eu, fizemos um

comentário: “Vamos virar um pouco para a direita, porque isso vai nos chacoalhar”.

– Ou seja, aquilo que vocês identificaram desde o primeiro momento como uma nuvem, não?

– Qualquer pessoa que a tivesse visto da terra ou de um nível como o nosso teria acreditado que era uma simples nuvem cinza perolado com bordas negras. Estava perfeitamente definida. De modo que decidimos desviar um pouco. Esse tipo de nuvem é formado por efeitos de vento e, em uma câmara de turbulência, fica encerrada a nebulosidade. São perigosas, já que, em geral, nas zonas superiores e inferiores da nuvem ocorrem fortes perturbações. Ao chegar aos 21 mil pés exatamente, nos situamos no mesmo nível que a nuvem. Sua forma era esta.

Martín Sedó pegou meu caderno de anotações e desenhou o perfil do objeto.

– Isso – comentei – tem a clássica forma de um prato de barriga para baixo.

– Parecia um disco voador. Sua base começava aos 21 mil pés, como disse, e terminava aos 23 mil. Ou seja, aquilo tinha uma altura de 2 mil pés.

– Em metros?

– Uns 600. Eu estava com o DME ligado, e o objeto, ou o que fosse, estava situado a 21 milhas, ou 42 quilômetros de

Pamplona.

– Direção leste?

– Sim. Especificamente em uma rota 120 e sobre a vertical do pântano de Yesa. Aos 23 mil pés distinguimos a cúpula. Era brilhante. Mas não era só um objeto. Havia três ali! Estavam sobrepostos, como se estivessem colados um sobre o outro, e perfeitamente claros e definidos. A forma do conjunto me recordou esses isolantes dos postes de alta tensão. Aquilo era tão estranho e surpreendente que chamei a torre de Madri.

– Por que diz que lhe pareceu estranho?

Sedó apontou o desenho e respondeu:

– Porque não era nada conhecido por nós. Não se tratava de uma nuvem, isso era evidente. O que podiam ser, então, aqueles três enormes discos um sobre o outro, flutuando imóveis a 21 mil pés de altura? Perguntei à torre de Madri se tinham algum sinal de radar naquele ponto e me responderam negativamente. Nesse momento, um avião da Iberia que ia pela rota de Castejón para a França, a uns 31 mil pés de altura, confirmou que estava vendo aquela nuvem também. À frente, como você sabe, voava Bermúdez, que havia passado sobre a vertical do objeto. De modo que pedi autorização para fazer um 360.

– O que é um 360?

– Uma volta completa em torno da insólita nuvem.

– Desculpe, como foi a história do radar?

– Chamei a torre de Madri e perguntei se estavam captando algo no radar, mas a cobertura de Madri não chega bem até ali. Então, chamaram Siesta, em Calatajud. O radar militar nos deu uma senha, e então nos viram dando a volta em algo. Para eles, tratava-se de uma zona de silêncio.

– O objeto emitia eco?

– Nenhum. Ao contrário. Os militares captaram a nós e registraram o giro que estávamos praticando, mas, no centro desse 360, o radar só percebia o que eles chamam de zona de silêncio. Como se houvesse uma anulação ou talvez uma absorção do raio.

– O giro foi completo?

– Sim. Começamos a 21 milhas de Pamplona e o concluímos a 25. Ou seja, eu calculo que o diâmetro do objeto devia ser de umas duas milhas, aproximadamente.

– Três quilômetros e 700 metros!

O comandante Sedó compreendeu meu espanto.

– Parece impossível, não é? Mas era isso mesmo. E se mantinha quieto. Com uma sombra que se projetava sobre a represa de Yesa.

– Você observou janelas, emblemas, algo?

– De lado era perfeito. Como três pratos totalmente

simétricos e sobrepostos. Com as bordas muito pretas, e o resto de uma cor cinza-pérola. Mas era todo liso. Não vi nada disso.

– Era metálico?

– Não, eu não tive essa sensação. A princípio me pareceu uma massa gasosa que envolvia alguma coisa. Em um momento do giro cheguei muito perto e pensei em lançar nele o jato dos motores para ver se desmanchava. Mas, ao chegar quase a cem metros, notei que não era uma superfície gasosa. Eu estava diante de uma massa sólida!

– O que o fez mudar de ideia? Por que não lançou o jato dos motores?

– Porque, antes de tudo, vem a segurança dos passageiros. Aquelas 80 pessoas estavam pagando para ir de Pamplona a Barcelona, não de Pamplona para o céu.

– Havia algum tipo de luminosidade?

– Sim. Ao vê-lo contra o sol, aquilo produzia um efeito muito estranho. A cúpula, por exemplo, era nítida. Perfeita. Brilhante. Mas não se tratava do brilho de uma superfície metálica, que reflete o sol. Tanto o copiloto quanto as três comissárias de bordo que entraram na cabine também o viram e concordaram comigo que a parte externa daquilo parecia camuflagem. Como se estivessem escondendo algo dentro. Se na viagem de ida, de Barcelona a Pamplona, os três discos estavam

ali, poderiam ter passado perfeitamente inadvertidos entre as nuvens. Mesmo depois, ao se abrir o céu, qualquer observador da terra os teria confundido com uma nuvem lenticular.

– Quanto tempo durou o giro?

– Uns cinco minutos.

Durante esse tempo, o comandante da Aviaco foi transmitindo à torre de Madri o que estava vendo.

– Por último, nós nos afastamos e subimos a 24 mil pés, que era nossa altitude de cruzeiro, rumo a Barcelona. Justamente nesse momento, ao nos afastar do objeto, pudemos vê-lo contra o sol e notamos duas linhas que saíam do disco superior. Pareciam dois jorros ou emanações.

– Ocorreu alguma anormalidade nos instrumentos de navegação?

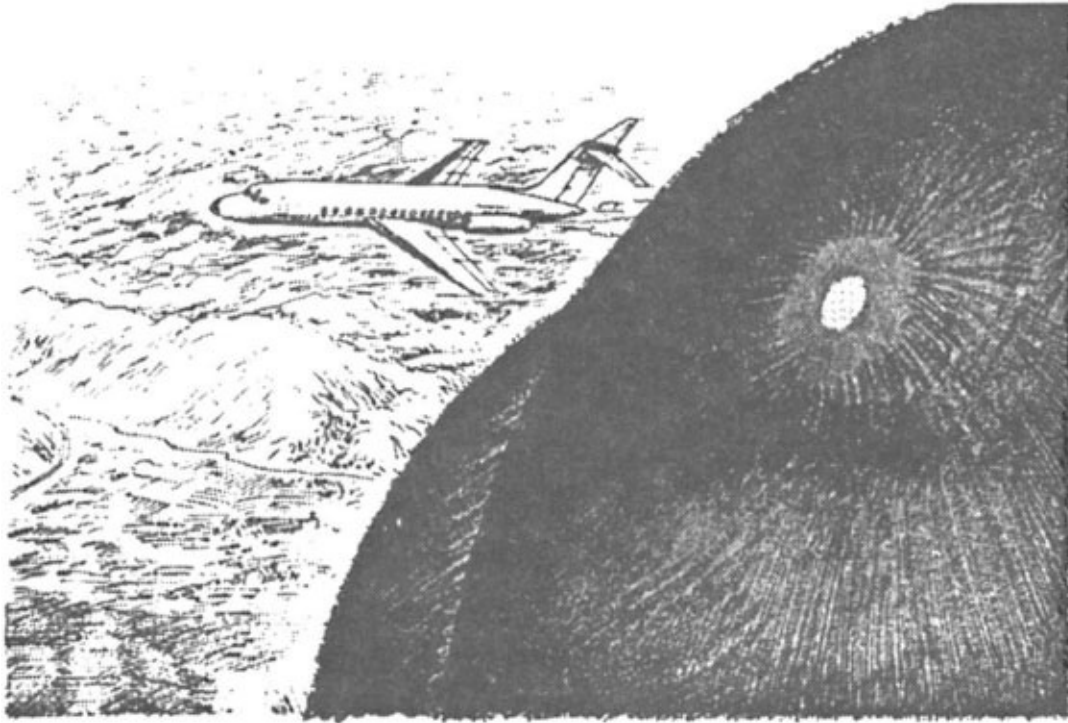
– Nada.

– Soube se o Comando da Defesa chegou a ordenar a saída dos caças?

– Nesse momento, não. Quando chegamos a Barcelona, Pedro, o copiloto, ligou para o controlador, que confirmou que a torre de Madri havia pedido ao radar da Defesa que mandassem os interceptadores, mas a base de Zaragoza não julgou oportuno. Depois de tudo isso, imaginei que o comandante do Fokker que fazia a rota San Sebastián--Barcelona havia sido igualmente

testemunha do óvni. Ele passou por Pamplona 30 ou 45 minutos depois que nós, e o objeto estava sobre a vertical da província de Logroño. Isso queria dizer que a nuvem havia se deslocado contra o vento. Naquele dia, vinha do Noroeste. Sendo um anticiclone, devia girar para a direita. A essa altitude, o vento poderia atingir entre 20 e 25 nós. Como se explica que pudesse voar contra a corrente de ar? E com um vento de quase 50 quilômetros por hora!

Pouco depois dessas entrevistas com os pilotos espanhóis, tive acesso aos dados meteorológicos daqueles dias do mês de março de 1979. O Serviço Nacional de Meteorologia, com sede em Madri, confirmou o seguinte em relação à área de Pamplona: conforme havia dito o comandante Sedó, naquele 11 de março, o vento tivera direção norte-noroeste. Às 7h, sua velocidade havia sido de 11 quilômetros por hora. Às 13h, de 22 quilômetros por hora, e às 18h, de 25 quilômetros por hora. Se o encontro com a nuvem fantasma havia ocorrido a partir das 16h dessa tarde, era totalmente impossível que uma nuvem normal pudesse se deslocar da região de Yesa, em Navarra, para Logroño, em La Rioja. Dentre outras razões, porque o vento soprava, como já me havia anunciado o piloto da Aviaco, em sentido contrário.



O mais impressionante é que o gigantesco óvni não foi captado pelo radar militar de Zaragoza. Os militares só percebiam uma zona de silêncio.

Pensando, inclusive, em um possível erro na data do avistamento do óvni-nuvem, consulte também os ventos que haviam se dado na mesma área do aeroporto navarro nos dias imediatamente anterior e posterior ao 11 de março. Este foi o resultado:

Às 18h do dia 10 de março, o vento tinha direção norte-noroeste, com uma força de 19 quilômetros por hora. A essa mesma hora do dia 12 de março, a direção do vento era a mesma – norte-noroeste – com uma intensidade de 25 quilômetros por hora.

Nos dias 6, 8, 9, 13, 21 e 23 do mesmo mês, o vento esteve calmo. Isso significa, simplesmente, que nem o dia 11 de março nem os dias anteriores ou posteriores ofereceram condições meteorológicas propícias para que uma nuvem qualquer pudesse se mover do leste ao sudoeste, que foi a direção seguida pela “superfortaleza” voadora.

– Os passageiros o viram?

– Não sei com certeza. Mas creio que não.

– Como pode ser?

– Porque o tamanho era enorme, e o DC-9 estava muito perto. Eles, pela janelinha, só poderiam apreciar uma massa cinza. Era diferente visto da cabine.

– Desculpe que insista nesse ponto... Que palavra utilizaria para tentar definir a cobertura, se é que a podemos qualificar assim, da nuvem?

Sedó pensou alguns segundos e acabou respondendo:

– Talvez gás sólido.

– Já havia visto algo parecido?

– Nunca. Meu copiloto e as comissárias de bordo também não. E veja que já atravessamos nuvens estranhas!

– Se alguém lhe dissesse que dentro dessa camuflagem podiam se esconder três óvnis, tal como os conhecemos, o que você pensaria?

O comandante sorriu:

– Olhe, sou um homem de mente aberta. Acredito que o Universo é suficientemente grande para que muitas outras criaturas vivam nele.

– Mas o que pensaria?

– Eu não sei o que se escondia debaixo daquela estranha formação, o que lhe digo é que tenho certeza de que não era natural e que podia servir de proteção ou camuflagem para outra coisa.

Martín Sedó está atualmente há sete anos na companhia Aviaco, com mais de 12 mil horas de voo. Foi piloto militar, fumigador, e é considerado na aviação nacional um dos profissionais mais bravos e frios ao mesmo tempo. Ele bem havia demonstrado isso no encontro com a superfortaleza voadora.

O que eu não sabia enquanto entrevistava o comandante Sedó é que, poucas horas antes de seu encontro com o gigantesco óvni, o piloto veterano, em uma rotineira escala em Madri-Barajas, havia debochado do ainda recente avistamento de outro objeto voador não identificado por parte de dois companheiros da Aviaco.

Ironias do destino? Ou estava perfeitamente previsto que Martín Sedó se encontraria, naquele meio-dia do sábado, 10 de

março, com os pilotos Miralles e José Antonio Silva? Mas, apesar das lógicas brincadeiras, Sedó, que conhece bem os citados profissionais, afastou-se da mesa onde almoçavam Silva e Miralles com a alma encolhida. Algo – muito grave – havia acabado de acontecer sobre Madri.

MADRI: UM ÓVNI EM DIREÇÃO PROIBIDA

Foi engraçado. A última vez que falei com José Antonio Silva foi em 1974, no programa do canal TVE *Semanal Informativo*. Naquela ocasião, foi ele quem me entrevistou. Eu tinha acabado de voltar do Peru e contei aos telespectadores espanhóis minhas experiências com o polêmico IPRI (Instituto Peruano de Relações Interplanetárias).

Meu primeiro encontro com os óvnis – em 7 de setembro daquele ano nos areais de Chilca – provocou uma considerável agitação nacional. Agora, cinco anos depois, tornei a ver Silva, em sua casa de Madri, e era eu quem o entrevistava. No cúmulo dos paradoxos, também por causa dos óvnis.

José Antonio Silva divide seu tempo, há anos, entre duas áreas que o apaixonam por igual: o voo e a televisão. Atualmente é um dos mais populares e sérios profissionais da televisão em nosso país^[11]. Lembro que, ao concluir o programa, naquele mês

de novembro de 1974, Silva me falou de seu grande interesse pelo assunto óvni. “Até agora não tive sorte. Nunca vi um”, disse-me ele.

Cinco anos depois, José Antonio Silva já não pode dizer o mesmo. No fundo, o destino parece se divertir às nossas custas.



José Antonio Silva, também testemunha da presença óvni nos céus espanhóis.

Apesar de aquele 21 de abril de 1979 ter sido um dia de folga na intensa vida de José Antonio Silva, o piloto da companhia Aviaco me dedicou boa parte da manhã. Este foi seu relato, enquanto acariciava Marlen, sua cadela dinamarquesa: – Fazíamos um voo de Pamplona a Madri. Voávamos em um avião

DC-9. Antonio Miralles era o comandante, e eu, o copiloto. Miralles, como talvez saiba, é um dos pilotos mais competentes da Aviaco. Foi capitão do exército, inspetor e instrutor. Também voava conosco, entre as comissárias de bordo, María Aburto, que, além de tudo, é piloto. E uma piloto fora de série. Passou de primeira em Salamanca. Poucos conseguiram de primeira.

– Ela ia como comissária de bordo?

– Sim. Lá pelas 13h30, com um céu aberto, vento calmo e uma visibilidade de dez quilômetros, dirigíamos-nos ao VOR de Madri. Nesse ponto, uma vez autorizados, descemos a 4 mil pés e começamos a aproximação ao aeroporto de Barajas. Nisso, um avião da Iberia que ia à frente e que procedia do Sul chamou Madri: “Alô, Madri”, –comunicou o Iberia ao controle de Paracuellos–, “tenho um tráfego à vista. Está a nossa esquerda.” “Sim” –respondeu Paracuellos–, “efetivamente. Você tem um tráfego à vista. Está na tela do radar há duas horas, mas não sabemos o que é. Demos o alerta a Torrejón. A princípio, achamos que devia ser um helicóptero, mas, não, já vimos que não pode ser. Agora está a dez milhas e à sua esquerda.” O Iberia confirmou essas palavras do controle de Paracuellos. “Sim, de fato. Aí está.” E Paracuellos repetiu que se tratava de um eco primário.

– Podia ser um avião de pequeno porte distraído?

– Não. Ao ouvir isso, peguei o microfone e, brincando, disse ao avião da Iberia: “Vejo vocês no programa do doutor Jiménez del Oso!”

– Aquele tráfego não incomodava o avião da Iberia?

– Não. Tanto que passou ao controle da torre de Barajas, e se prepararam para aterrissar. Quando estávamos a umas cinco ou seis milhas de “Charli Papa Lima” – o VOR de Madri –, chamamos a comissária de bordo e, meio de brincadeira, meio a sério, comunicamos sobre o óvni. Continuamos descendo, e, ao chegar aos 4 ou 5 mil pés, a torre de Madri ligou: “Aviaco, tem outro tráfego à vista?” A verdade é que o controlador não se atrevia a dizer “objeto não identificado”. “Agora devia estar à 12 pés”, prosseguiu a torre de Madri. À 12 pés, como sabe, é muito perto”. Começamos a olhar. Madri aparecia ao fundo. Mas não enxergávamos o tráfego. Até que, por fim, sobre a cidade de Madri vimos um brilho. Estava muito longe e meio borrado sobre a cidade. Então, Miralles comentou: “Deve ser aquilo!” Eu até disse que não, que aquilo parecia um brilho do solo. Mas não, porque aquilo se movia e se deslocava para nós! E seu tamanho aumentava claramente!

– Como era?

– Como um ponto de flash. Como esses flashes contínuos de televisão. Igual. Com um brilho extraordinário e sem forma.

Continuou aumentando, e, então, nós comunicamos que o estávamos vendo. Autorizaram a aproximação. Na verdade, nesse momento nós estávamos mais atentos à manobra que ao óvni. Viramos e continuamos descendo. E o óvni se colocou a nossa esquerda, voando em paralelo com o DC-9. Eu chamei Paracuellos de novo e disse: “Alô, o tráfego está do nosso lado”. “Sim, está paralelo a vocês”, responderam.

– Quer dizer que continuavam captando-o no radar do controle de Paracuellos?

– Isso mesmo.

– A que distância podia estar do avião de vocês?

– Perto. Mais para cá do Cerro de los Ángeles e muito baixo. Talvez a uns 3 mil pés. A luz continuava muito intensa, e a forma, talvez, um pouco ovalada.

– E o volume?

– Muito maior que um avião Jumbo.

– Ficou à altura de vocês?

– Sim, e a umas sete milhas de distância.

– Até onde os seguiu?

– Nós o perdemos de vista por causa dos edifícios do bairro do aeroporto. Então, voou junto a nós até muito baixo. Talvez seguisse a trajetória da autopista. E aterrissamos.

– Por quanto tempo o viram no total?

– Entre quatro e cinco minutos. Quando chegamos em Barajas, fomos almoçar, e um dos controladores da torre foi falar conosco. Explicou que aquele tal objeto estava havia umas duas horas por ali. Que se aproximava dos aviões e os acompanhava em suas manobras de aterrissagem. Mas isso não foi tudo. Depois, soubemos que o óvni havia se situado na aerovia. E voou para Charli Papa Lima e Castejón. Quando se encontrava em um ponto chamado Yebra, a 16 milhas, dividiu-se em três.

– Em três objetos?

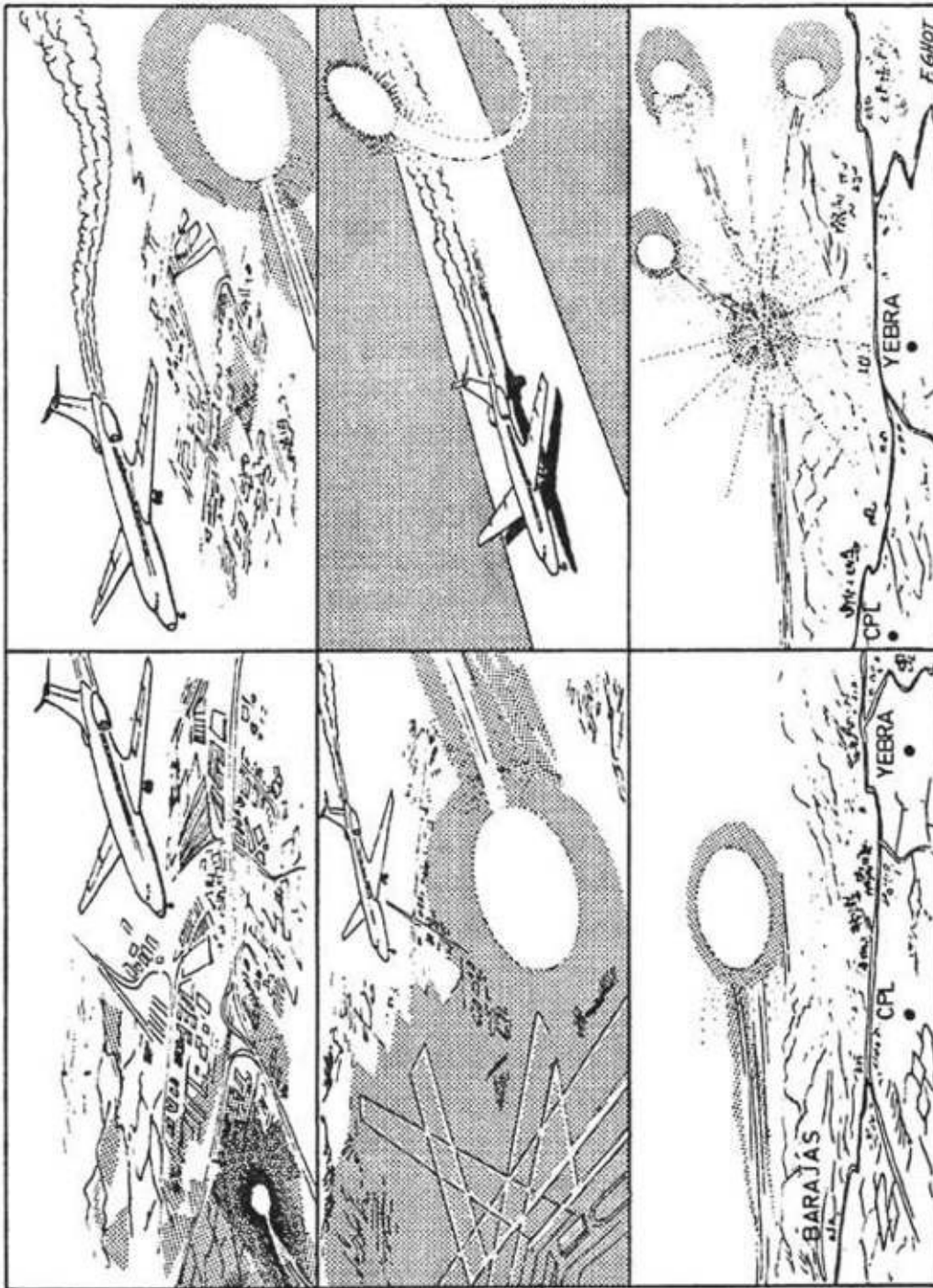
– Isso. Ficaram um tempo voando pela área e, pouco depois, uniram-se de novo. E o óvni se afastou a uma velocidade descomunal.

– Tudo isso captado nas telas de radar de Paracuellos?

– Tudo. O óvni utilizou materialmente a aerovia, como se fosse um avião. Com uma diferença substancial, claro.

– Qual?

– Nós usamos essa aerovia para entrar em Barajas, e o óvni fez o contrário. Saiu por ela!



Ao se aproximar do aeroporto internacional de Madri-Barajas, um objeto ovalado e muito brilhante se posicionou na lateral esquerda do avião de Miralles e Silva. Ao aterrissar, o óvni desapareceu da vista dos pilotos. Por último, o objeto – com o dobro do tamanho de um avião

Jumbo – dirigiu-se para o ponto conhecido como Yebra, dividindo-se em três.

MIRALLES: “ERA COMO UM FUSO”

Meses depois, em um voo de Madri a Bilbao, a sorte voltava a me acompanhar. Ali, no comando daquele DC-9 da Aviaco, estava justamente o comandante Miralles. E com o copiloto, José Luis Chisbert, como testemunha, Antonio foi confirmando tudo que Silva me havia relatado.

Sim, vimos uma forma ovalada. Como um fusão. E de um branco fosco. Curiosamente, enquanto nos acompanhava às 9h, o óvni foi se acomodando às sucessivas mudanças de velocidade do avião. Note que fomos passando de uns 240 nós a 130, e o objeto se mantinha sempre em nosso nível e velocidade. Uma vez no restaurante do aeroporto de Barajas, o controlador de Paracuellos foi até nós e informou que o objeto, uns 20 minutos depois de nossa aterrissagem, havia se afastado pela aerovia que havíamos utilizado na aproximação a Madri, dividindo-se em três ao chegar ao chamado ponto Yebra! Que avião humano pode

fazer uma coisa dessas?

Tal como dizia Miralles, o objeto havia se comportado de maneira absolutamente anormal. Nem é preciso dizer que nessa região – a poucos quilômetros de Barajas – o tráfego aéreo é tão denso que nenhum avião militar ou civil pode se permitir o perigoso luxo de brincar com as aeronaves de passageiros, acompanhando-os em suas delicadas manobras de aproximação e aterrissagem. A essas horas – em plena luz do dia –, qualquer tráfego (avião de pequeno porte, caça ou jato de passageiros) teria sido reconhecido facilmente pelos pilotos. Mas não foi assim. A explicação, pra mim, é impressionantemente simples: aquele objeto de forma ovalada e de um tamanho possivelmente superior ao de um Boeing 747 nada tinha a ver com nossos aparelhos. Aquilo, simplesmente, era uma nave tripulada alheia à Terra.

Mas se o óvni havia permanecido duas horas sobre Madri, por que não foi dado o lógico alerta militar? Até hoje, não pude descobrir.

Enquanto Miralles fazia aquilo descer, falou-me de outro caso igualmente inexplicável:

– Já faz uns 13 ou 14 anos. Voávamos em um Britania, da Inglaterra a Palma. Era um voo *charter*, e lembro que Salazar era o comandante. Eu era copiloto, na ocasião. A noite estava

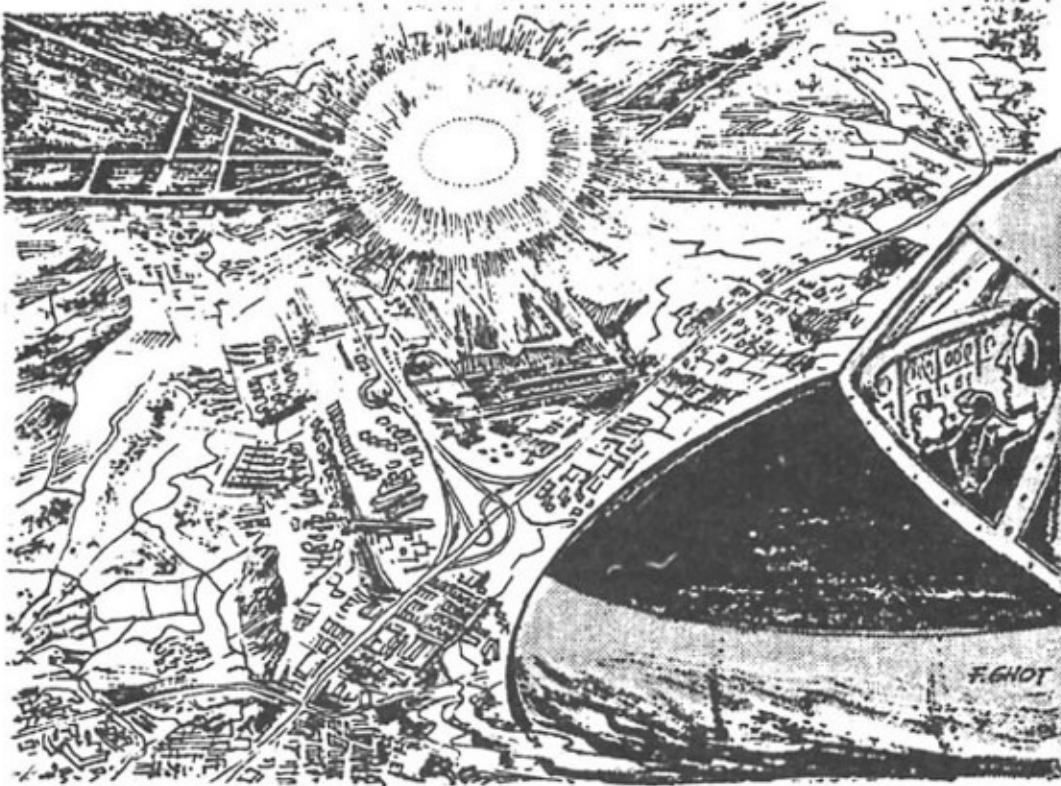
fechada, e o tempo, totalmente aberto. Pois bem, sobre Bagur, um objeto de grandes proporções e de cor alaranjada cruzou nosso caminho. Seguia direção sudoeste. Foi questão de oito ou dez segundos, mas todo mundo na cabine o viu. Ficamos perplexos. Era redondo! Ao consultar a torre de controle nos disseram que o único tráfego conhecido era outro avião que voava de Roma a Madri, mas que estava muito longe. Posso garantir que tinha uma velocidade dos diabos.

Quando a criatura – o DC-9 – tocou a pista de Sondica, não pude evitar um último comentário:

– Por mais que tente, não consigo entender como vocês conseguem fazer descer essas coisas.

Miralles sorriu calmamente, enquanto apertava minha mão, e respondeu:

– Nós também não, J. J.



O óvni ficou duas horas nas telas do radar do Centro de Controle de Voos de Paracuellos del Jarama, nas proximidades de Madri-Barajas.



O comandante Antonio Miralles definiu a forma do óvni como um fuso. “Evidentemente – acrescentou – aquilo era dirigido de forma inteligente.” (Foto: J. J. Benítez.)

UMA NAVE-MÃE SOBRE O MEDITERRÂNEO

Às vezes, eu me pergunto por que ainda me surpreendo em determinadas situações. Não deveria, a esta altura...

Naquele 11 de julho de 1979, ocorreu um desses curiosos acontecimentos. Depois de dirigir sem parar de Bilbao à cidade gaditana de Barbate, eu estava cansado, mas precisava continuar. As investigações com os pilotos espanhóis não estavam concluídas, longe disso. Naquela mesma noite de 11 de julho, eu precisava chegar a Palma de Maiorca. Ali, completaria o segundo bloco do trabalho com comandantes das companhias Spantax, TAE e Transeuropa.

Uma vez registrados alguns recentes avistamentos óvni no sul da península, minha primeira intenção foi seguir para Granada. Meu grande amigo Mariano Carmona Almendros havia me falado de outros casos não menos interessantes ocorridos naquela província. Depois, forçando a marcha, precisava passar

por Alicante, onde outro querido colega, Luis Giménez Marhuenda, havia protagonizado um excepcional avistamento.

Supondo que meu velho 124 não explodiria por esgotamento no meio da estrada, à meia-noite decolaria do aeroporto valenciano rumo às ilhas Baleares. Porém, tudo se complicou. Um dos eventos óvni, acontecido em águas do estreito de Gibraltar, tinha uma importância maior do que eu havia imaginado. Assim, todos os meus planos foram por água abaixo.

No início da tarde de quarta-feira, 11 de julho, eu continuava na província de Cádiz, com a passagem do avião Valência-Palma de Maiorca no bolso. Só restava uma possibilidade, e me dirigi ao aeroporto de San Pablo, em Sevilha. Milagrosamente, conseguiram me colocar no voo de Spantax que chegava das Canárias e que casualmente, se dirigia a Palma.

Uma vez no Convair Coronado, respirei tão profundamente que uma das comissárias de bordo veio até mim, perguntando se precisava de alguma coisa.

– Sim – disse eu, enquanto lutava com a bolsa das câmeras, tentando acomodá-la entre as pernas –, um uísque duplo.

Ao decolar, chequei a agenda de trabalho. Um dos comandantes que eu devia encontrar nas Baleares – justamente da mesma companhia que naquele momento me levava a Palma – era Pedrito Montero. Esse piloto, segundo minhas

informações, havia sido testemunha do que nós, investigadores, chamamos de uma nave-mãe óvni. Seguindo um primeiro impulso, dirigi-me a uma das comissárias de bordo:

- Pode me dizer quem é o comandante?
- Não o ouviu pelos alto-falantes?
- Não, claro. Do contrário, não perguntaria.
- É o comandante Pedro Montero.

Uma sacudida me percorreu dos pés à cabeça.

– Você o conhece? – perguntou-me a comissária.

– Sim. Ou melhor, não. Pode lhe entregar um cartão meu? É que eu investigo casos de óvnis e gostaria de falar com ele.

A bela comissária de bordo me olhou um tanto perplexa. Mas concordou gentilmente. Minutos depois, voltou até minha poltrona e me convidou a entrar na cabine.

Desta forma conheci o comandante Montero, um piloto de 48 anos, com mais de 22 mil horas de voo. Enquanto cruzávamos a península, no meio de um céu que ia ficando vermelho, Pedro me contou o acontecido quando realizava um voo entre Marselha e Palma. Foram testemunhas da entrevista o copiloto, Antonio Tugores, e o mecânico de voo, Jesús Baos.

– Não tenho certeza se foi em 1977 ou 1978, mas podemos checar. Eu estava voltando com passageiros e devia estar a umas 90 milhas da costa de Maiorca. Nesse momento, escutei outros

aviões – quatro ou cinco – falando de umas luzes estranhas. Todos voávamos na mesma área, sobre o Mediterrâneo. De fato, quando me encontrava ao sul de Nice, vi uma luz muito estranha. Estava às 3h30 de minha posição e um pouco mais baixa. Se eu voava então a 33 mil pés, aquilo devia estar a uns 25 mil. Permanecia imóvel. Olhei melhor e vi que eram várias luzes vermelhas que davam ao objeto uma forma circular. Estavam fixas. daquelas luzes saíam outras (também vermelhas), que subiam e desciam. Não tenho certeza, mas acho que vimos outras brancas. Desciam formando um leque até a superfície do mar e depois subiam à mesma velocidade. Era uma velocidade rápida: parecida com a dos jatos. Entravam e saíam do objeto ao mesmo tempo. Perguntamos à torre de controle de Barcelona se os detectava, mas a resposta foi negativa. Eu calculo que, dada a respeitável distância à qual se encontrava de nós, o óvni devia ser muito maior que um Jumbo. Dez minutos depois, iniciamos a descida para Palma e não o vimos mais.

Ao perguntar a Pedro Montero o que acreditava que podia ser aquilo, ele respondeu:

– Um óvni. O que tradicionalmente se conhece como objeto voador não identificado.

– Algo terrestre?

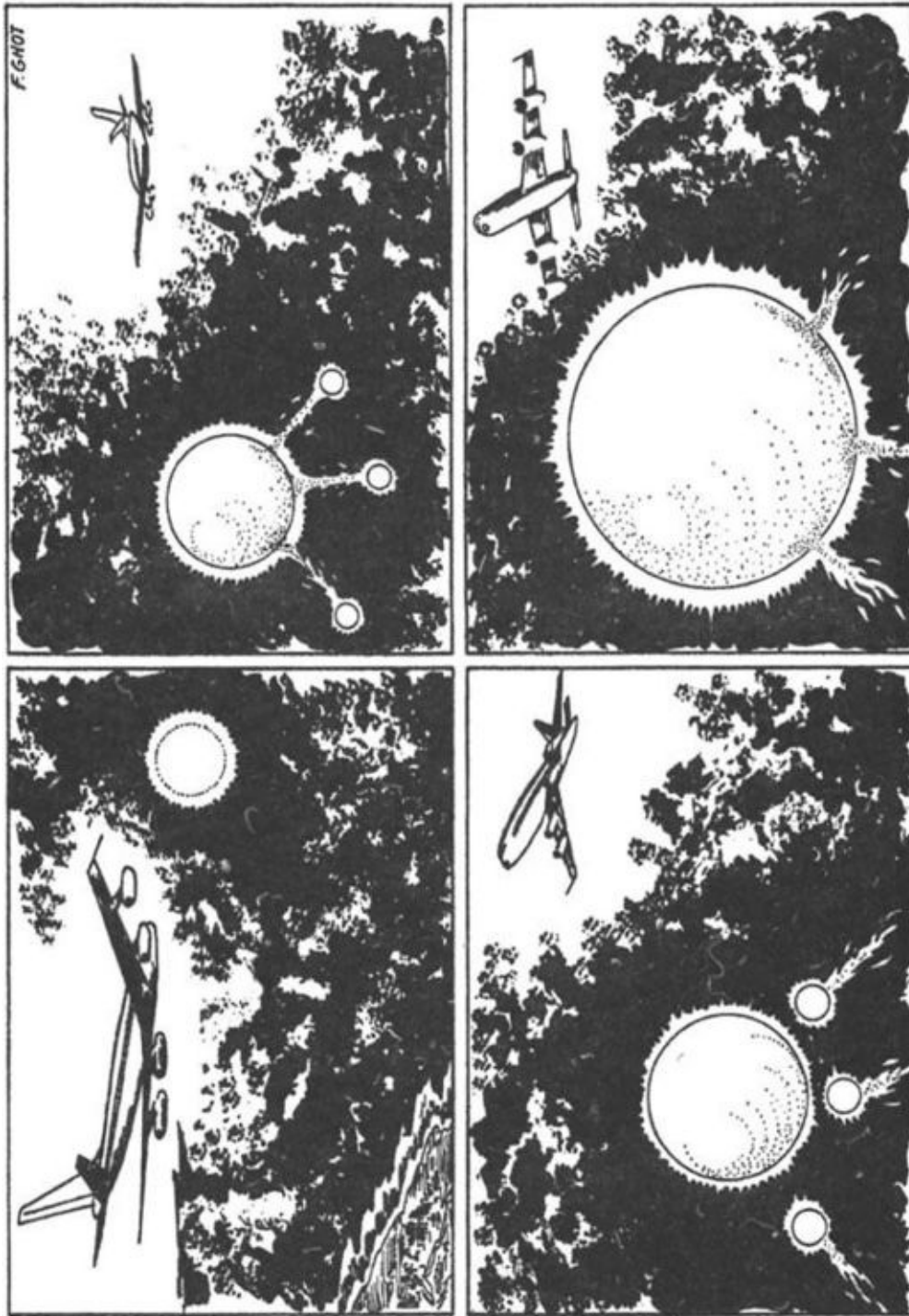
– Não creio. Não existe avião ou helicóptero com tais

características.

Um perigoso vento em cisalhamento nos deu as boas-vindas no aeroporto de Palma. Montero, sem se alterar, revelando nervos de aço, permitiu que o jovem copiloto enfrentasse aquela turbulência.

Foi quando realmente desejei um uísque duplo.

Depois daquele encontro com o comandante da Spantax, tudo foi muito mais tranquilo para mim. Nos dias seguintes, tanto Pedro quanto Marisa Sabaté – outra gentil comissária de bordo da mesma companhia – proporcionaram-me sua mais desinteressada ajuda. E, graças a eles, pude duplicar o número de entrevistas programadas.



Possivelmente, o óvni visto pelo comandante Montero sobre o Mediterrâneo era uma nave-mãe. Dele entravam e saíam outros objetos menores.

UM PETROLEIRO A 30 MIL PÉS DE ALTURA

Nessa nova busca por pilotos testemunhas de óvnis, encontrei um caso que guarda alguma semelhança com o de Montero. Foi protagonizado, dentre outros, pelos comandantes Fortunato Lazarán Olmo, da companhia TAE, e Camps e Delachica, da Spantax. Todos eles com mais de 10 mil horas de voo.

Foi, igualmente, sobre as águas do Mediterrâneo. E também à noite.

– Os dois aviões – reconstruiu Lazarán – dirigiam-se a Palma, seguindo a rota de Marselha. Neste momento não posso recordar a data exata.

– O que aconteceu?

– Camps ia na frente. Mais ou menos a umas 70 milhas. Eu os ouvi falar de um objeto voador não identificado que estavam vendo. “Está à nossa esquerda”, dizia o Spantax, “entre 50 e 200

milhas de distância!” Olhei naquela direção e vi uma enorme bola luminosa, de uma tonalidade violeta forte. Mantinha-se em nosso nível, e a intensidade luminosa aumentava. Acho que havíamos percorrido umas 40 milhas desde Marselha. Aquele objeto devia estar entre as ilhas de Córsega e Menorca. Porém, o que mais causou estranhamento a todos foi seu volume. Era muito maior que um petroleiro! Apaguei as luzes do avião para apreciá-lo melhor, e, de fato, ratifiquei minha primeira ideia: se aquele objeto fosse um petroleiro em chamas, seu tamanho, a essa distância, não teria alcançado tamanhas proporções.

– Mas o óvni estava no ar.

– Sim. À nossa altura, que devia ser de uns 30 mil pés. Chamei a torre de controle de Barcelona, mas não o viram na tela. Então, pedi permissão para desviar, e me concederam. Continuamos vendo aquela esfera, totalmente imóvel e brilhante, durante mais cem milhas. De repente, embaixo da grande bola apareceram mais três esferas menores da mesma cor violácea. Ficaram ali uns 30 segundos e depois se elevaram até se fundir com a esfera grande. Nesse momento, a intensidade da luz aumentou.

– Ao entrar na nave-mãe?

– Sim, justamente. A seguir, o conjunto desapareceu de nossa vista.

– Afastou-se?

– Não. Acho que se apagou ou simplesmente desapareceu. Eu não saberia explicar como.

– Que tamanho aquela esfera podia ter?

– Sem dúvida, maior que a lua cheia.

Para qualquer investigador medianamente experiente, tanto o caso de Pedro Montero como o de Lazarán e Camps se encaixam no que, em ufologia, denominamos naves-mães. Esse tipo de óvni geralmente tem grandes dimensões e parece servir como portador das menores, também qualificadas como de exploração.

Foram vistas em muitas ocasiões, fixas a grandes alturas, enquanto outras naves minúsculas entram e saem delas. As formas mais comuns dessas nave-mães ou portadoras – a julgar pelos milhares de testemunhos recolhidos em todo o planeta – são justamente a esfera, como a descrita pelos comandantes, o grande charuto ou cilindro e o delta.

É estranho que se aproximem da terra. Quase sempre foram detectadas ou observadas a alturas consideráveis. Esse comportamento parece lógico. Se essas naves monstruosas – algumas vezes de até quatro quilômetros de diâmetro ou extensão – se aproximassem de núcleos urbanos, as consequências poderiam ser desastrosas. Além do pânico

coletivo que causariam, esses objetos criam sem dúvida formidáveis campos magnéticos e eletromagnéticos, que talvez perturbassem nosso abastecimento elétrico, nossos sistemas coletivos de transporte, veículos *etc.*

Se, além do mais, parece mais que provado que não desejam um contato direto e aberto com nossa civilização, é lógico – supondo que sua lógica tenha alguma semelhança com a nossa – que se mantenham em níveis prudentes e praticamente escondidos.

Quando decidem explorar ou investigar nossos campos, cidades ou instalações militares, utilizam outro tipo de veículo muito mais reduzido. São os típicos óvnis que se veem às centenas de milhares há séculos. Óvnis discoidais, esféricos, ovalados *etc.*, que foram vistos tanto sozinhos como em esquadrilhas. Assim como aconteceu em 8 de julho de 1979 com outro grande profissional do ar: o comandante J. Antonio Sierra San Jorge, da companhia TAE.

A SAUDAÇÃO A UMA ESQUADRILHA ÓVNI

É um grande mérito, penso eu, que um velho piloto de combate reconheça que sentiu medo. Isso foi o que, com toda a sinceridade, disseme hoje o comandante Sierra, com uma experiência de 10 mil horas de voo. A entrevista transcorreu em seu chalé, perto da cidade de Palma.

O ocorrido ainda estava fresco em seu ânimo. O encontro com a esquadrilha óvni havia acontecido no domingo, 8 de julho. Portanto, fazia só uma semana. Na presença de meu grande amigo, o também comandante Pedrito Montero, entramos no assunto:

– Eram 2h da madrugada. Fazíamos um voo entre Dublin e Las Palmas, via Santiago de Compostela e Porto Santo, na ilha da Madeira. Ao chegar ao ponto que denominamos “Veram”, a umas 250 milhas de Porto Santo, escutamos um avião da companhia portuguesa TAP. Havia algumas luzes à sua

esquerda. Tanto Vadell, o copiloto, quanto Rocha, o mecânico, e eu, olhamos na direção indicada pelo TAP. Voávamos quase em paralelo e na mesma rota. E lá estavam: oito luzes em formação!

– Em uma única esquadrilha?

– Não, em duas. Iam em grupos de quatro. Eram luzes brancas, puxando para o laranja-amarelado. Estavam às 9h de nossa posição. Às vezes, a intensidade luminosa aumentava, e davam a sensação de ser uma única luz forte. Voavam sobre o mar a um nível inferior ao nosso, que era de uns 37 mil pés. Depois de dez minutos observando-os, ocorreu-nos a ideia de fazer sinais com as luzes das asas do DC-8. Depois de 30 ou 40 sinais de luz, uma das esquadrilhas – porque a outra havia desaparecido – começou a se aproximar. Sentimos medo, e Rocha me pediu que não fizéssemos mais sinais de luz. Não fizemos. Então, a esquadrilha de quatro luzes parou de se aproximar do avião e desceu para o Atlântico. Era formidável! Quando passou, a superfície do mar se iluminou. Às vezes, parava sobre o oceano. Em outros momentos voou atrás de nós.

– Quanto tempo ficaram à vista de vocês?

– Uns 40 minutos. Ao chegar a umas cem milhas de Porto Santo, não os vimos mais.

– A que velocidade se moviam?

– Mais ou menos na mesma que nosso avião: a umas oito

milhas por minuto. A princípio, ligamos o radar e os vimos a umas 50 milhas. Houve um momento em que se colocaram às 8h de nossa posição (atrás), e o volume da luz aumentou. Depois se afastaram outra vez.

– Por que tiveram medo?

O comandante Sierra deu de ombros.

– Veja, nunca se sabe... As duas formações estavam tripuladas, isso era evidente, mas não eram aviões. E tinham aquela luz que iluminava o mar! Ficamos com um pouco de medo porque todos tivemos consciência de que estávamos enfrentando algo desconhecido. Superior. Naquele momento, não podíamos avaliar suas intenções.

– Podiam ser artefatos de nosso mundo?

– Não sei. Duvido.

Penso, como já comentei em outras oportunidades, que esse medo que a maior parte das testemunhas de óvnis sente está plena e absolutamente justificado. O homem que enfrenta de repente, inesperadamente, uma ou várias dessas naves passa por um duplo processo. Por um lado, a testemunha – salvo exceções – sofre as reações próprias de quem se depara com algo desconhecido, insuspeitado e nem remotamente imaginado. Guardadas as devidas proporções, o terror que essas pessoas podem experimentar teria certa semelhança com o que talvez

pudesse provocar em qualquer um de nós a repentina presença de um dinossauro na esquina de nossa casa. No caso do óvni, com o agravante de que o objeto não pode ser identificado com a mesma rapidez ou facilidade que o monstro antediluviano.

Como se não bastasse, temos de acrescentar um segundo fator: em décimos de segundo a testemunha toma consciência da avassaladora superioridade do que está diante de seus olhos. Seu medo aumenta, posto que ninguém nessa situação está em condições de fazer uma dissecação fria e objetiva da possível bondade ou agressividade do óvni ou dos que evidentemente o tripulam. Se, ainda por cima, a pessoa tiver consciência de que a nave que está se aproximando, ou que a persegue, é um engenho extraterrestre, seu pânico pode remontar a cotas mais altas. Embora, insisto, haja exceções, o normal é que qualquer testemunha – tenha o nível cultural que tiver – acabe sempre fugindo, vítima de um forte choque.

O que fazer quando não se pode fugir, e um gigantesco óvni se aproxima da testemunha? E, acima de tudo, o que fazer quando essa testemunha é o comandante de uma aeronave de passageiros? Esse foi o caso de um piloto da companhia brasileira Varig quando cruzava o espaço aéreo espanhol. Um segundo avião – da companhia Aviaco – foi testemunha ocular de tudo o que aconteceu naquela noite nos céus da Espanha.

UMA CASA DE CINCO ANDARES... QUE VOA

A notícia do caso do avião da Varig e do da Aviaco que voava imediatamente atrás chegou até mim no fim de 1976. Em 1978, os controladores aéreos de Sevilha, que participaram do ocorrido, atenderam a meu pedido, e pudemos fazer um programa para TVE. Nele, José Galindo Moya – que naquela madrugada estava de serviço na torre de controle de Sevilha – e outros profissionais do mesmo lugar expuseram esse e outros fatos diretamente relacionados a objetos voadores não identificados.

Pouco depois da gravação do programa, transmitido no espaço *Más Allá*, do doutor Jiménez del Oso, e já plenamente ocupado na busca de pilotos que tivessem visto óvnis, marquei uma entrevista com o comandante Prieto, que naquela noite pilotava o Aviaco 225, de Madri a Sevilha. Neste momento, estou seguindo a pista do comandante brasileiro.

Saturnino Rodriguez Prieto, de 40 anos, casado, três filhos e 16 anos como profissional, com 11 mil horas de voo, teve a gentileza de me buscar no aeroporto de Madri. Pouco depois, e em um hotel no centro da capital, detalhou-me assim sua experiência: – Estávamos fazendo um voo noturno para Sevilha e Málaga, e nos preparamos para a decolagem. Eu pilotava um DC-9. À nossa frente rodava o 707 da Varig. Estava muito carregado e andava pesadamente. Acho que se tratava do voo RG-753.

– Tudo isso em Madri?

– Sim, em Barajas. Dali íamos para Sevilha. O Varig, como sabe, fazia um voo transatlântico, para o aeroporto brasileiro do Galeão. Chamei a torre e perguntei se podia decolar antes do Varig. “Negativo”, respondeu. “Espere.” E esperamos. A torre nos fez esperar três ou quatro minutos. Às 2h30 da madrugada, decolamos. Como pode imaginar, estávamos de olho no Varig.

– Por quê?

– Porque víamos que a distância entre nós e aquele avião era cada vez menor. Devíamos estar a umas oito milhas, o que não é uma distância regulamentar. Alertamos a torre, e ela nos disse que já havia notado, que tínhamos razão. Então Madri me disse que mantivesse um nível inferior e que eles dariam os níveis livres do Varig. Assim, fomos nos mantendo a 21 mil, 23 mil pés.

Justamente para ficar longe do avião brasileiro, que ia subindo, e exatamente na mesma rota que nós, até Hinojosa del Duque. Se o Varig subia à razão de 700 pés por minuto, nós o fazíamos a 1500 ou 2 mil. Ou seja, a proporção era absurda. Enfim, continuamos mantendo a distância e o nível. Até que o copiloto – Elías Moro – me disse: “Olhe. Agora está à nossa frente”. Achei estranho. E comentei com Elías: “Você o está vendo aí na frente?” “Sim”, respondeu, “está vindo para cá.”

– Quanto tempo tinham de voo?

– No máximo 15 minutos. Faltava pouco para chegar a Hinojosa. Foi quando meu copiloto fez aquela observação. Primeiro vimos uma luz, perfeitamente redonda. Era como um farol que ia crescendo. Na parte de trás, havia algo como umas janelinhas. Essa foi nossa primeira impressão, ao vê-lo ainda longe. Em outras palavras, como se aquilo tivesse forma de fuso ou cilindro, com janelas no centro. Mas, ao vê-lo mais de perto, vimos que não era isso. Aquele foco de luz que o suposto cilindro tinha no nariz era um gigantesco objeto de forma lenticular.

Pedi ao comandante Prieto que fizesse alguns esboços. Efetivamente, o piloto desenhou um óvni típico, com a conhecida forma de lentilha.

– O que nos pareceram janelinhas eram outros objetos, menores, que se moviam seguindo o grande em direção NNE. Havia cinco ou seis e soltavam... não sei como explicar... Talvez como quando você queima um plástico e caem alguns pedaços em chamas? Algo assim, mas com um brilho enorme. Como quando se funde alguma coisa metálica a uma temperatura elevada.

– Acontecia a mesma coisa com o grande?

– Não, só com os pequenos.

– Mas, desculpe, Nino. Você estava dizendo antes que o copiloto o alertou sobre uma luz...

– Sim, isso. Quando a vimos, achamos que podia se tratar de um avião. Talvez o Varig, e fizemos sinais de luz.

– Em que nível voavam?

– Impossível saber. Isso depende do tamanho dos objetos. Se eram muito grandes, então deviam voar muito alto. A única coisa que posso dizer é que, independente de seu volume e sua altura, nós o vimos do tamanho ou maior que um Jumbo.

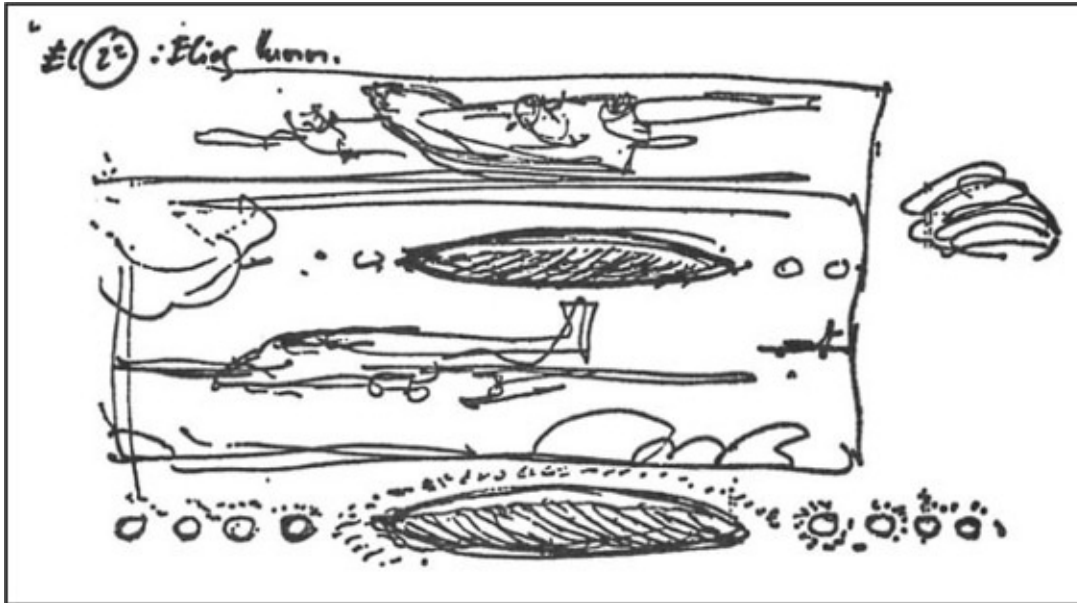
– Ou seja, podia ser gigantesco.

– Certamente. Quando estava mais perto, quase em nosso zênite, ocupava uns dois terços do para-brisas do DC-9.

– Passou muito acima de vocês?

– Não. No máximo, a 10 mil pés.

– A propósito, houve alguma resposta a seus sinais de luz?



De acordo com os pilotos, testemunhas do encontro óvni, esse era muito maior que um Jumbo. (Esses aparelhos atingem 98 metros de comprimento.) O formidável objeto brilhante levava uma escolta de óvnis menores. Pelo menos – segundo as testemunhas – quatro de cada lado.

– Não. O objeto que ia à frente manteve a mesma intensidade luminosa. A única coisa que vimos foi que os objetos ou naves menores mudaram de rumo e se dirigiram para o leste.

– Qual era a cor das naves que iam atrás?

– Igual a esse amarelo-acinzentado do centro da nave grande. Então, chamei a torre de Madri e perguntei se havia algum tráfego por essa rota. “Negativo. Deve ser um óvni”, respondeu.

– Disseram isso?

– Sim, mas de brincadeira. Como querendo dizer: “Como você me pergunta isso se sabe que essa é uma aerovia de descida?” Foi nesse momento que o Varig e um Iberia que se dirigia ao Rio responderam: “Então, deve ser um óvni, porque nós também o vimos.”

– Observaram simultaneamente o Varig e os óvnis?

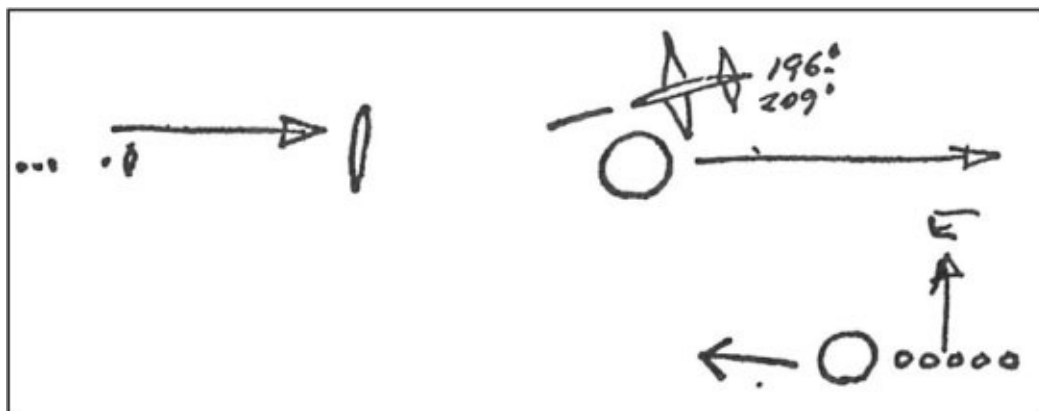
– Não. Quando não víamos mais o Varig, porque o tiraram da aerovia, começamos a contemplar aquelas luzes. Por isso, Elías achou que era o avião brasileiro. Ao aterrissar em Sevilha, um guarda particular do aeroporto comentou: “Que susto vocês nos deram!”. “Por quê?”, perguntei, intrigado. “É que passou um avião por aqui, e eu disse: ‘Acendam as luzes que o Aviacos se antecipou’. Mas eu estranhei, porque não havia barulho”. Naturalmente, o pessoal do aeroporto disse que ele estava louco. Que ainda faltavam 20 ou 30 minutos para que chegássemos. Então, insisti com o guarda particular: “Mas o que foi que você viu?”. “Um avião redondo. Branco. Passou por aqui. E tinha outros atrás. O grande foi para lá, e os pequenos, naquela outra direção”. Justamente para o leste, para onde nós havíamos visto os cinco ou seis óvnis que voavam em formação desviarem.

– Isso quer dizer que foi acima do aeroporto sevilhano que se deu a separação.

– Isso. Quando o grande passou por cima de nós, já estava

sozinho.

- Observaram algum detalhe na nave-mãe?
- O ventre era estriado. Como uma placa de uralita, mas brilhante. Enfim, fomos tomar um café em San Pablo, em Sevilha, e ali a torre nos comunicou que pouco depois de nossa aterrissagem o óvni tinha sido visto em Lisboa por um avião da TAP que decolava. Já no avião, a torre nos informou que uns 40 minutos antes de nosso encontro no céu, aqueles objetos estavam sobre as Canárias e que haviam sido detectados por outro avião da companhia South African.



Outro desenho feito pelo comandante do voo 225 da Aviaco. O rumo da aeronave era 196° ou 209°. O óvni ia em direção contrária. Em determinado momento, os objetos menores abandonam a formação e se dirigem para o leste.

- Os passageiros viram?
- Não. Só uma comissária de bordo que entrou na cabine nesse momento. Ficou de queixo caído.

- O que mais o impressionou?
- O tamanho. Aquela primeira nave era descomunal.
- E como era seu voo?
- Horizontal e perfeitamente estável.
- Lembro que o Varig comentou que aquele óvni tinha a altura de uma casa de cinco andares.
- Sim, podia ser. Leve em conta que eu voava mais baixo, de modo que o Varig deve tê-lo encontrado quase de nariz. Perguntamos a Madri se o haviam captado no radar, mas estava fora de serviço. Então, consultamos Zaragoza, e nos disseram que não o tinham registrado. Isso queria dizer que, se a cobertura do radar é de 45 mil a 60 mil pés, e aquele óvni voava acima desse nível, qual seria seu tamanho real, então? Devia ser monstruoso!
- E a velocidade dos óvnis?
- Igualmente incrível. Pudemos vê-los entre um e dois minutos. Pois bem, nesse tempo percorreram uma distância enorme. Quarenta minutos antes, foram observados sobre as Canárias e, uns 15 ou 20 minutos depois de nossa travessia sobre Hinojosa, estavam em Lisboa, depois de ter orbitado previamente o VOR de Cáceres. Se com a visão abarcamos umas 150 milhas, aquela coisa as cobriu em dois minutos, no máximo. Isso representa uma velocidade aproximada de 4 mil milhas por

hora. Uma barbaridade!

– Que diferença de volume havia entre a nave grande e as pequenas?

– Se déssemos à nave-mãe um valor dez, as que a seguiam deviam ser um dois. Menos até.

– Imagino que o tempo estava bom, não?

– Excelente. E com uma lua linda.

– Já havia visto algo parecido?

– Jamais. E posso lhe garantir que vale a pena.

– Então, acredita em óvnis?

Nino me olhou com espanto.

– Mas, homem, se eu os vi!

Eu continuo me perguntando: Depois de escutar testemunhos como esses, de profissionais da aviação, quem pode continuar duvidando? Quem questiona a existência dos óvnis?

Às vezes, quando vamos reunindo tantas provas, o ânimo desfalece diante da insensatez dos hipercríticos e da falta de informação de boa parte daqueles que negam o fenômeno. Mas, como dizem, a vida é assim.

“UMA NAVE GRANDE VEM EM MINHA DIREÇÃO”

Meses depois de minha entrevista com o comandante do voo 225 da Aviacó, Nino Prieto, e embora, como disse, continue seguindo a pista do piloto do avião brasileiro, chegou até minhas mãos o texto integral a conversa mantida naquela madrugada entre a torre de Sevilha e a aeronave da companhia Varig. Eis aqui a conversa em questão, em verdadeira primeira mão:

3h10

RG753 Boeing 707, brasileiro, VARIG: Torre de controle Sevilha, sobre Hinojosa del Duque nível 310. Vocês têm algum avião em direção contrária?

3h13

Torre de controle Sevilha: Nenhum. Só um DC9, de Madri para Sevilha, mas está a seis minutos atrás de você, em nível 250.

3h14

RG753 (VARIG): Sevilha, informo que uma aeronave grande vem na minha direção e a uma velocidade enorme; pode estar tanto a 31 mil quanto a 41 mil pés. Não posso verificar.

3h15

AO-225 (AVIACO): Sevilha. Ratifico o que disse o comandante do RG. Eu também cruzei com ele, e não era um avião por conta do tamanho, da velocidade e das cintilações vermelhas que emitia.

3h16

Torre de controle Sevilha: Deve ser um objeto não identificado. Vou avisar a Defesa Aérea, quem sabe podem vê-lo na tela.

RG-753: Pode ter sido um asteroide, mas não creio, porque seu voo era horizontal e parecia dirigido.

3h17

AO-225: Certamente não era um asteroide. Era uma nave enorme.

3h20

Torre de controle Sevilha: (Uma vez dadas as instruções próprias do controle e refeito da surpresa, chamamos a torre de

Madri para avisar que um óvni estava entrando em seu espaço aéreo, e, então, Madri respondeu que nesse mesmo momento dois aviões que voavam pela aerovia G-7, entre Madri e Lisboa, haviam notificado tê-lo visto sobre Cáceres e não em voo reto, mas fazendo círculos sobre a cidade.)

3h21

Torre de controle Sevilha: (Chamamos a torre de Lisboa e perguntamos se sabiam do assunto. Informam que sim, pois o controlador do aeroporto de Lisboa o havia visto e tinha sido informado pelo piloto de um B-707 da TAP, que o viu no momento de decolar rumo à Espanha.)

3h22

Torre de controle Sevilha: (Saio para perguntar ao guarda que vigia o recinto, e, antes de eu lhe dizer qualquer coisa, ele diz: “Já sei o que você quer”. Eu os vi passar sobre as antenas em grande velocidade. Para Carmona [Norte]. Talvez fossem mais, mas as árvores os cobriam. Eram quatro objetos, vermelhos, e não faziam nenhum barulho.)

3h25

Torre de controle Sevilha: (Chamei Iberia-Aeroporto para falar com o piloto do AO-225, que já havia aterrissado em San

Pablo, Sevilha. Ele disse que, atrás da grande aeronave, chegou a contar oito pequenas naves que a escoltavam. Todas iguais e cintilando um vermelho brilhante. O pessoal do estacionamento e das pistas o viu sobre o aeroporto antes.)

Muitas outras testemunhas, tanto em terra como no mar, observaram também a passagem dessa nave-mãe e da escolta que a seguia. Porque, em vista das declarações, era isso: uma imensa nave portadora e outros óvnis menores ou de exploração, que realizaram uma audaz incursão pelos céus das Canárias e da península Ibérica.

COM OS REIS, À AMÉRICA

E chegou novembro de 1978. O mês anunciado para a viagem de Suas Majestades, os reis da Espanha, ao México, Peru e Argentina. Aquele desejo de dom Juan Carlos e dona Sofia de que eu os acompanhasse por terras americanas, expresso na China pelos monarcas ao diretor de meu jornal, havia me enchido de alegria. Era uma honra que compensava tantas amarguras.

Porém, o destino parecia se divertir às minhas custas. Dias antes da partida, o diretor do jornal me comunicou que eu não poderia viajar. Ao que parece, dificuldades econômicas e profissionais o obrigavam a tomar essa decisão. Fiz todas as tentativas e pressões imagináveis. Recorri inclusive à possibilidade de tirar minhas férias do ano seguinte, arcando eu mesmo com os gastos do périplo. Foi inútil. Uma após outra, todas as minhas propostas foram rejeitadas.

Ninguém pode imaginar até que ponto chegou minha

tristeza. Mas o destino continuava se divertindo, e, umas 48 horas antes da saída do primeiro avião com os jornalistas, uma ligação do palácio da Zarzuela ao diretor da *Gaceta del Norte* mudou o rumo dos acontecimentos. Correndo, precipitadamente, quase sem conseguir entender o que estava acontecendo, eu me vi no aeroporto de Barajas a bordo de um Jumbo da Iberia, entre funcionários do Gabinete de Informação Diplomática e 30 jornalistas da imprensa, rádio e televisão que iam cobrir uma viagem apaixonante.

Alguns dos colegas eram velhos amigos. Outros pude conhecer a fundo ao longo daqueles 17 dias. Assim, hoje nos une uma amizade que duvido que descarrile, nem nesta nem em vidas futuras.

Apesar de minha timidez congênita, em poucos minutos de voo meu coração estava inflamado com as brincadeiras e o esclarecido bom humor do pessoal. Ali apertei pela primeira vez a mão de Alberto Schommer, o ilustre mestre da fotografia. Mais que mestre, mago da imagem. Também, a de Pilar Cernuda, os olhos verdes mais calorosos da expedição, e a de Ignacio Gabilondo – A “voz” –, sobre cuja humanidade quase cósmica eu tinha amplas referências.

Conheci também Anita Zunzarren, outra jornalista cuja aura branca e luminosa, reveladora da eterna menina que ela carrega

dentro de si, a cidade trepidante não havia danificado. Jaime Peñafiel, incansável buscador do ouro da verdade. Aparentemente de volta. Gianni Ferrari, parco em palavras, mas de coração bem-disposto. Um farol que iluminou muitas de minhas negras singraduras. Finalmente, Ramón Rato, Pepe Oneto, Pilar Narvión e tantos outros.

Ali, enquanto cruzávamos o Atlântico, Ignacio Gabilonda, diretor de *Hora 25*, o popular programa da rede SER, e Pilar Cernuda, da Colpisa, ratificaram-me tudo o que os pilotos e outras testemunhas do óvni que interceptou o avião da Aviaco, no voo para Pequim, haviam me relatado meses antes. Eles também foram testemunhas da passagem do luminoso objeto voador não identificado. Como eles, outros jornalistas que também faziam essa mesma viagem ao México.

Como era meu costume, no meio do trajeto solicitei permissão para falar com os pilotos. Indalecio Rego, comandante do Jumbo, e o resto da tripulação me receberam gentilmente na cabine.

Na verdade, é tranquilizador voar com o piloto que ostenta o recorde mundial em horas de voo: 40 mil. Rego, que além de comandante da Iberia é formado em direito, ciências políticas e ciências econômicas e é membro do quadro diretivo do Instituto Ibero-americano de direito aeronáutico e do espaço e da aviação

comercial, havia alcançado até esse mês de novembro de 1978 a “desprezível” quantidade de 18 milhões de quilômetros e mais de 2 mil travessias do oceano Atlântico.

– Porém – insinuou ele um tanto decepcionado –, você vê, nunca consegui ver um óvni.

– Não posso acreditar. E você, o que pensa desse assunto?

– Dos óvnis? Conheço muitos outros colegas que afirmam tê-los visto. Como não vou acreditar! Além do mais, Deus Nosso Senhor tem de ter posto outras muitas criaturas nesse céu.

Ángel Álvarez, a voz de veludo da rádio Nacional, que fazia parte da tripulação daquele Jumbo, interveio e comentou que ele os tinha visto.

Ao longo da conversa com os pilotos, não pude desviar minha atenção dos comandos e daqueles três computadores que, segundo me explicaram, eram os que realmente conduziam o grande pássaro. “Nós nos limitamos a supervisionar. Somos como vigilantes”, explicaram-me.

De fato, dois dos pilotos, de papel na mão, checavam os dígitos luminosos dos cérebros eletrônicos. “Tudo está programado. Ao chegar a determinados pontos, o avião muda de rumo e segue o itinerário previsto. Tudo automaticamente”, prosseguiram.

E pensei: “Como é possível que o ser humano negue ou

resista a aceitar a existência de outras civilizações mais avançadas e, possivelmente, muito mais antigas que a nossa, cujas naves dominam uma tecnologia ainda virgem para nós?”. O que teria dito minha avó se alguém a tivesse tirado de sua Barbate natal e a sentado diante dos três computadores daquele Jumbo? Como podemos ser tão presunçosos e nos elevar ao cume da sabedoria se nem sequer somos capazes de controlar algo tão primitivo como a chuva? Suponho que nossos netos rolarão de rir ao saber que seus antepassados evitavam a chuva... abrindo um guarda-chuva.

Se hoje tornamos realidade os bebês de proveta, os transplantes e a navegação submarina, por que não supor que daqui a cem ou mil anos o homem poderá dirigir as naves aéreas ou espaciais mediante a amplificação de sua força mental? Por que sentir náuseas, então, diante da ideia de outros mundos que já tenham superado esses cem ou mil ou 100 mil anos que nos separam ainda desses sonhos?

MEUS AMIGOS ME CHAMAM DE ÓVNI

Poucas horas depois de nossa chegada ao México – Distrito Federal –, a comitiva espanhola que precedia o avião real foi para Cancun, no golfo do México. Ali aconteceria o primeiro contato dos monarcas espanhóis com o país asteca.

Sob o ardente sol do Yucatán, os jornalistas foram tomando posições. Quem imagina que uma viagem com os reis é uma simples e confortável excursão está estrepitosamente enganado. Tanto Suas Majestades como quem as acompanha são submetidos a um ritmo vertiginoso, extenuante. Mal termina um evento e já está à espera uma visita, uma recepção ou dezenas de conversas.

Ao longo daquelas semanas pude observar – e muito de perto – dom Juan Carlos e dona Sofia. Acho que só corações tão espartanos quanto responsáveis podem resistir a tamanha aceleração. Conforme fomos queimando as horas à espera do

avião real, minha emoção diante do reencontro com os reis me fez sentir frio. Frio em plena selva, às margens daquele Atlântico azul, lavrado pelo sol dos maias!

Diante da impossibilidade de levar todos os repórteres à zona arqueológica de Chichén Itzá – um dos mais esplendorosos conjuntos cerimoniais daquela região maia onde nos encontrávamos e que seria visitado por dom Juan Carlos e dona Sofia naquela mesma tarde –, o Governo do México forneceu um helicóptero, que levou um reduzido grupo até as pirâmides. O resto deveria esperar em Cancun.

Enquanto eu passeava com outros colegas pelas brancas praias desse florescente império turístico mexicano, senti a necessidade de também ir até Chichén Itzá, em pleno Yucatán. Não pensei duas vezes. Aluguei os serviços de um táxi, e saímos feito um foguete. Em menos de 45 minutos, o motorista devorou os cem quilômetros por uma estrada aceitável, na qual ainda era obrigado a ficar de olho na mata.

Um considerável número de pessoas – a maioria, camponeses de cabelos pretos lisos e pele envernizada – esperava às portas da zona arqueológica. Alguns seguravam grandes fotografias de dom Juan Carlos e de dona Sofia. Ali, enquanto eu preparava minhas câmeras fotográficas, conheci Norberto González Crespo, diretor do Centro Regional do

Sudeste, um dos mais experimentados arqueólogos que tinha justamente a missão de acompanhar os reis em sua visita às pirâmides de Chichén.

Ao pé da grande escadaria do Templo das Serpentes, Norberto me falou das frequentes aparições de óvnis sobre a selva. Ele mesmo tinha visto em uma madrugada, enquanto navegava pela costa, uma esfera vermelha que cruzou sobre a lancha, iluminando a água e os ocupantes da embarcação com um tom avermelhado.

Era desconcertante. Será que existe algum lugar do mundo onde essas naves não tenham aparecido?

Uma hora depois de minha chegada a Chichén Itzá, o capitão da polícia mexicana nos advertiu de uma mudança de planos. O avião dos reis da Espanha tinha acabado de aterrissar em Cancun, mas a iminente chegada da noite tornava impossível o traslado dos monarcas até as pirâmides maias. Assim, a visita havia sido cancelada.

Na manhã seguinte, já na capital federal, tive oportunidade, na tribuna reservada à imprensa, de presenciar a calorosa recepção do povo do México a Suas Majestades. É curioso. Apesar de minha absoluta impermeabilidade para a política, meu coração balançou ao escutar as primeiras notas do hino nacional.

A partir daquele momento, a passagem dos reis pelos

diferentes estados mexicanos foi um tornado de vivas, emoção e constantes sessões de trabalho. Nem nessa ocasião, nem nos dias seguintes na Cidade do México, tive coragem suficiente para me aproximar dos reis. Às vezes, me pergunto por que minhas reações são tão paradoxais. Não temo enfrentar mil perigos ou romper até as mais duras barreiras para realizar uma reportagem ou uma entrevista, porém, naquele momento, minha timidez me deteve e me manteve a certa distância, sempre escondido na nuvem de personalidades, policiais e fotógrafos que os cercavam. Para mim, era suficiente vê-los. Meu coração estava feliz.

Até que, em uma manhã ensolarada, os jornalistas foram à embaixada espanhola no México. No vestíbulo, quando menos esperávamos, dom Juan Carlos apareceu. Com esse estilo descontraído que o caracteriza, foi cumprimentando, um após o outro, correspondentes e fotógrafos. Para quase todos teve um gesto, uma brincadeira ou uma pergunta.

Ao estreitar minha mão, o rei sorriu e, com ar divertido e simples, comentou:

– Homem, Juanjo Benítez! Ainda bem que veio!

E, dirigindo-se aos jornalistas que o cercavam, prosseguiu com um excelente humor:

– A primeira coisa que a rainha exigiu foi que Benítez, o dos

óvnis, viesse. Eu, claro, bati continência e respondi: “Às suas ordens!”.

O rei, em meio à farra geral, acompanhou aquelas palavras adotando a posição de sentido e batendo continência.

Acho que o rubor acendeu até minhas pestanas. Pouco a pouco fui percebendo o caráter afetoso do rei. Para qualquer pessoa que não o conheça, é possível que a gravidade de seu rosto nos atos oficiais leve a uma conclusão precipitada.

A partir daquela manhã na embaixada espanhola no México, meus colegas e amigos não me conheciam mais pelo nome ou sobrenome, e sim por “o do óvni”. E devo reconhecer que a alcunha não me desagrada.

O DESCONHECIMENTO DOS “SUMOS SACERDOTES”

Meu primeiro encontro com dona Sofia em terras mexicanas foi na cidade de Veracruz. Apesar da obrigatória brevidade, jamais esquecerei seu gesto. Eu continuava me mantendo, como sempre, a uma prudente distância, distraído entre as dezenas de acompanhantes. Mas naquela tarde, enquanto percorríamos as suntuosas dependências da prefeitura da cidade, a rainha me viu. Apesar de naquele instante eu me encontrar a vários metros atrás dela, a rainha voltou sobre seus passos, congelando a marcha de metade da comitiva. Com um sorriso que nascia do coração, estendeu-me a mão.

Foi um gesto tão súbito e amável que fiquei perturbado, e apertei sua mão enquanto inclinava levemente a cabeça. No entanto, não consegui articular uma palavra.

Dona Sofia prosseguiu a visita, mas eu já não conseguia mais

raciocinar direito.

Na véspera de nossa partida do México, os reis dedicaram duas horas ao Museu Antropológico. Sem sombra de dúvidas, um dos mais bem cuidados e mais cheios do mundo. A rainha, especialista em temas arqueológicos, gosta muito dessas visitas.

Eu havia passado muitas horas naquelas soberbas salas e havia comentado com meus colegas sobre a magnífica réplica da cripta de Palenque existente no térreo da denominada Sala Maia. Possivelmente, uma das peças mais famosas.

Embora todos tivéssemos consciência do programa apertado e das muitas galerias de que consta o museu, ficamos desagradavelmente surpresos ao saber que, por falta de tempo, o citado túmulo do astronauta de Palenque não seria mostrado aos reis. Aquilo nos deixou indignados. Pilar Cernuda e Ana Zunzarren, com firmeza, aproximaram-se de dom Juan Carlos e dona Sofia insinuando que justamente na Sala Maia havia uma maravilhosa réplica da lápide de Palenque.

Aquilo foi mais que suficiente. O manifesto interesse de dona Sofia obrigou os organizadores a conduzi-los até o recinto subterrâneo. Uma vez ali, na presença do relevo do deus Pakal, alguns jornalistas – dentre os quais eu me encontrava – comentaram em voz alta a semelhança da gravura da lápide com uma cápsula espacial. Aquilo acabou deixando o diretor do

museu nervoso, que aludiu de imediato à teoria oficial: a reencarnação do homem em milho.

Dona Sofia se virou para nós e esboçou em seus lábios um sorriso de cumplicidade.

Naquela mesma noite, tive a oportunidade de conversar com os dois ufólogos mais famosos do mundo, pois o investigador mexicano Carlos Ortiz de la Huerta oferecia um jantar em sua residência. Entre outras pessoas, havia convidado o doutor Hynek e Jacques Vallée. Ambos estavam presentes naqueles dias em algumas conferências sobre óvnis, na Cidade do México.

Meu amigo Fernando Téllez, que tão bons serviços havia me prestado, também estava no jantar. Ao nos apresentar, Hynek se mostrou vivamente interessado nos documentos oficiais que o governo espanhol me fornecera sobre 12 casos de óvnis. “Trata-se de um passo muito importante. Tomara que todos os governos do mundo sigam o exemplo de seu país!”, disse ele com entusiasmo.

Mas, ao longo da noite, conforme o diálogo era estimulado, julguei notar algo em Hynek – e muito especialmente em Jacques Vallée –, que me desanimou. Tanto um quanto o outro pareciam se encontrar, ufologicamente falando, em uma espécie de beco sem saída. Não tinham respostas claras. Quando me interessei por suas opiniões a respeito da origem dos óvnis,

ambos se esquivaram habilmente da resposta. Não sei se aquilo foi uma manobra de evasão ou desconhecimento.

Mas, diga-se de passagem, eu sou o primeiro a reconhecer que no tema óvni, quanto mais se investiga e se aprofunda, menos se sabe. Não obstante, eu imaginava que os “sumos sacerdotes” da ufologia mundial – e acredito que demonstraram isso categoricamente – já teriam, àquela altura, alguma noção sobre essa polêmica origem. Mas não. Nem Hynek nem Vallée foram suficientemente transparentes para que saibamos a que nos ater. Isso, dados os anos que carregam nas costas de luta na área e os milhares de relatórios que chegam a suas mãos, é incompreensível.

Vallée, de condição muito mais simples e indulgente, foi um pouco mais explícito. Não pôde nem quis tirar da conversa suas últimas hipóteses sobre o parentesco dos óvnis e os fenômenos psíquicos. O magro e introvertido Vallée havia levado vários anos para chegar a essas conclusões. Até então, tanto ele quanto o pelotão de ufólogos que o admiram haviam rasgado as vestes cada vez que alguém, em qualquer congresso ou publicação, abria timidamente a primeira página dessa possibilidade. O investigador em questão era agraciado com as gratificações de “anátoma”, “falsário”, “visionário” ou “charlatão”.

Agora, em uma dessas divertidas reviravoltas da vida, os

ufólogos de salão viam-se obrigados a considerar – do ponto de vista científico, era o que faltava! – a nova teoria dos “sumos sacerdotes”.

– Então – perguntei a Vallée, como se não soubesse de nada –, existe a possibilidade de que os óvnis tenham algum tipo de relação com os fenômenos paranormais?

– Acredito nisso, sim. Há muitos dados, fatos e informações que confirmam isso.

– Então, você repudiaria a possibilidade de um contato com esses óvnis, por meio da mente, por exemplo?

– Em princípio, não. Vou lhe dizer uma coisa – disse, franzindo suas densas sobrancelhas –, estou começando a suspeitar que a maior parte dos casos óvni pode ser criação de nossa mente.

– Quer dizer que eu posso “fabricar” um óvni com o poder de meu cérebro? Desculpe – respondi mostrando meu total desacordo –, mas isso é mais fantástico que a própria existência dos óvnis. O que me diz das marcas que deixam em terra? E das vertiginosas velocidades registradas nas telas de radar? E das alterações nos instrumentos dos aviões? E dos animais que mutilam?

A partir desse instante, nossa conversa ficou tão enrolada e confusa que Hynek – não sei se pelo avançado da hora ou porque

aquela conversa com tantos acólitos o irritava – levantou-se e desapareceu.

Ao vê-lo ir embora, tive a sensação de que a glória havia subido à cabeça do bondoso Hynek. Claro que cobrando milhares de dólares (uns 200 mil, por exemplo, pela assessoria no filme *Contatos imediatos de terceiro grau*), a quem não aconteceria o mesmo?

TRÊS HORAS COM A RAINHA

Uma semana depois de iniciada a viagem, nossas forças começaram a falhar. Naquele mesmo dia de nossa chegada à cidade de Lima, não tive opção senão conceder uma trégua a meus ossos doloridos. Então, depois de uma benéfica chuveirada, esqueci o mundo e fui dormir. Mas, poucos minutos depois, quando já me considerava um homem feliz, tocou o telefone. Era o inabalável Fernando Gutiérrez, chefe de Informação da Zarzuela. Um homem querido por todos os jornalistas graças a seu jeito calmo.

Ele me aguardava no vestíbulo. Era importante que falasse com ele. Ao que parecia, Sua Majestade, a rainha, queria saber se na manhã seguinte – e em uma de suas pouquíssimas horas vagas dentro do programa da visita oficial ao Peru – eu poderia conversar com alguns representantes do IPRI (Instituto Peruano de Relações Interplanetárias). Dona Sofia sabia da existência

desse instituto, dedicado à investigação astronômica, arqueológica e ufológica, e desejava se informar sobre seus projetos, descobertas *etc.*

Acho que nunca me vesti tão rápido. Uma vez acomodado diante de Fernando, ele me expôs os detalhes. Pouco depois, eu o acompanhava ao Palácio do Governo, na Praça de Armas. Acontecia ali um jantar de gala, com a presença de Suas Majestades, os reis, e o governo inteiro do Peru. Ao terminar, o próprio general secretário da Casa Real, Sabino Fernández Campo – um dos homens mais bondosos que já conheci e a quem sempre imaginei, não como general, mas como monge cartuxo –, marcou a hora da visita à residência dos reis em Lima. Por volta das 10h30 da manhã, Sua Majestade, a Rainha, nos receberia com muito prazer.

Naquela noite não consegui conciliar o sono. De manhã bem cedo – quase ao alvorecer –, eu me dirigi à sede do IPRI, no distrito de Barranco, um dos bairros nobres de Lima. Acho que no trajeto rezei tudo o que sabia para que o presidente, Carlos Paz, estivesse em casa. E tive sorte.

Carlos Paz ficou tão surpreso quanto lisonjeado. À hora prevista, dona Sofia entrava em um dos salões da residência real, em uma das alas contíguas ao Palácio de Governo, onde esperávamos. A aceleração de meu coração diminuiu com a doce

presença da rainha. Tudo era muito mais fácil quando ela falava.

A entrevista – na qual estavam presentes também a esposa de Mondéjar, ministro de Assuntos Exteriores, Silvia de Oreja; o general Sabino, Carlos Paz e eu – prolongou-se durante quase três horas. Em todo esse tempo – simplesmente delicioso –, o assunto central foi o mistério dos óvnis.

DONA SOFIA SOBREVOA OS PAMPAS DE NAZCA

Pouco antes de sair do palácio, o general Sabino prometeu me ligar naquela mesma tarde. De acordo com as poucas horas livres que o programa permitia, tentariam satisfazer o desejo dos monarcas de visitar as gigantescas pistas e desenhos dos pampas de Nazca, ao sul do país, ou o museu do doutor Javier Cabrera, na cidade de Ica. Neste último, Cabrera conseguiu reunir entre 11 mil e 15 mil pedras gravadas, ao que parece, por uma civilização remota^[12].

Os dois projetos entusiasmavam os reis e, em especial, a dona Sofia. Mas a falta de tempo – como sempre, o pior inimigo – obrigava o sacrifício de muitas ideias. No fim da tarde encontrei um recado do general no Hotel Sheraton, onde nos hospedávamos. Ao ligar para Sabino Fernández Campo, ele me explicou que não havia tempo para muita coisa, que a Força Aérea havia posto à disposição dos reis uma aeronave, e, bem

cedo no dia seguinte, iríamos nele até os pampas de Nazca.

– Seria maravilhoso – insinuou o general – se María Reiche, a matemática alemã, pudesse acompanhar a rainha nesse voo. Sua Majestade tem muito interesse em conhecê-la.

Não precisava falar mais nada. Cerca de 15 minutos depois eu estava na linha com o Hostal del Turista da cidade de Nazca, onde María reside habitualmente; ela é também conhecida como a *Bruxa dos Pampas*. Uma mulher admirável que, em seus 75 anos, ainda trabalha e estuda as enigmáticas pistas, linhas e figuras do Vale de Ingenio. Pistas e desenhos que, como é sabido, só podem ser observadas do ar.

Mas, meu Deus, María Reiche tinha ido para Lima a fim de se submeter a um tratamento médico. Ainda por cima, os responsáveis pelo hostal não tinham nem a mais remota ideia de em que clínica ou hospital podia estar a matemática. E, como o boxeador que acaba de levar um golpe direto no meio da mandíbula, assim me deixei cair à beira da cama.

O que fazer? Em Lima há mais de cem clínicas e hospitais. Ora, que se dane! Levantei-me de um salto e peguei a lista telefônica. Se María estivesse na capital peruana, eu a encontraria. Nem que tivesse de mobilizar a Guarda Nacional!

A primeira hora foi tão infrutífera que quase joguei a toalha. Não havia possibilidade humana de encontrar aquela mulher.

Acendi um novo cigarro, tentando pensar. Meu relógio marcava 2h da madrugada. E María e eu devíamos estar às 8h daquela mesma manhã às portas do palácio!

Um nó, áspero como cortiça, atravessava fazia tempo minha garganta. Pela enésima vez consultei minha agenda. Até que, por fim, meu dedo indicador apontou um nome salvador: Palacín, o piloto e gerente da Companhia Cóndor, velho amigo que havia alguns anos já voava todos os dias sobre os pampas de Nazca mostrando aos turistas as pistas em questão.

– Alô, quem fala?

A voz meio apagada de Palacín do outro lado da linha recompôs meus pensamentos. Quando lhe expliquei o problema, o piloto veterano disse:

– Pois a estrela da sorte o acompanha, meu velho. María está aqui, em minha casa.

– É possível que ela acompanhe a rainha nesse voo?

– Acho que não haverá problemas.

– Mas e seu tratamento médico?

– É um simples *check-up*. Amanhã justamente ela pretendia voltar aos pampas.

Às 7h30 da manhã, Palacín e María Reiche apareceram no Sheraton. Tudo estava pronto. Uma hora depois, uma potente aeronave Fokker 28 das Forças Armadas peruanas decolava da

base de Lima rumo a Nazca. Nele iam Sua Majestade, a Rainha, – dom Juan Carlos não havia podido ir por conta de suas obrigações oficiais –, as esposas de Mondéjar e de Marcelino Oreja, alguns assistentes da casa real e o próprio general Sabino.

Além de Maria, abordamos a aeronave Palacín, um dos homens que mais vezes sobrevoou a pampa, Pilar Cernuda, Anita Zunzarren, Alberto Schommer e eu. E junto com os pilotos militares que tripulavam a aeronave, um general do Alto Estado-maior peruano.

Dona Sofia, alegre e cordial, foi acompanhando com grande atenção as explicações da matemática sobre a natureza, as dimensões e a possível origem daquelas figuras. Primeiro, diante de um mapa que María havia aberto sobre uma pequena mesa. Depois, aos 15 ou 20 minutos de voo, já diretamente sobre os pampas de Nazca.

Tanto a rainha quanto todos os que a acompanhavam puderam admirar aquela enorme planície ocre, salpicada aqui e ali por algumas lombadas sobre as quais também haviam sido traçados os quilométricos desenhos e pistas. Mas alguma coisa não estava bem. Ao que parece, o piloto não seguia a rota desejada por María Reiche. Após se desculpar, a matemática se levantou e caminhou a curtos passos para a cabine, murmurando não sei o que em alemão.

Dona Sofia aproveitou a momentânea ausência de María para comentar, jocosa:

– É uma verdadeira alemã!

Palacín complementou com uma frase que corroborou a ideia da rainha.

– Pelo visto, não está satisfeita com o itinerário do piloto... E vai obrigá-lo a voar por onde ela disser.

E assim foi. Em poucos minutos, a senhora de brancos cabelos explicava a dona Sofia que a rota determinada por ela era melhor para distinguir as figuras e os desenhos. Apesar da considerável velocidade da pequena aeronave, todos pudemos contemplar as intrigantes pistas – nas quais hoje um avião poderia aterrissar –, o macaco, a aranha, o colibri, as espirais etc., que, na opinião da matemática, constituem o maior calendário astronômico do mundo.

Opinião da qual não compartilho totalmente, diga-se de passagem.

Uma hora depois, a aeronave se dirigia novamente à cidade de Lima. Mas, antes, sobrevoou a costa de Paracas, entre a capital peruana e Nazca, a fim de que dona Sofia observasse também o não menos famoso candelabro, ou tridente. Outra misteriosa obra, traçada sobre um inexpugnável precipício, que, assim como acontece com Nazca, só pode ser admirado do ar.

“Como puderam fazer isso?”, era a pergunta sempre presente na boca da rainha. Foi uma pena – e assim reconhecemos todos – que dom Juan Carlos não tivesse podido esquecer por uns minutos suas obrigações e dar aquela escapada até os impenetráveis mistérios de Nazca e Paracas.



Dona Sofia escuta atentamente as explicações de María Reiche, a matemática alemã que estudou os enigmáticos desenhos e pistas dos pampas de Nazca, no Peru, durante mais de 30 anos. (Foto: Alberto Schommer.)

NASCE A SOPA

O primeiro percalço da expedição real – mas, por sorte, de caráter passageiro – seria protagonizado por dona Sofia quando, na véspera de nossa partida do Peru, visitamos a cidade sagrada dos incas: Machu Picchu. Vários helicópteros haviam nos levado aquela manhã de Cuzco até a esplanada retangular de relva alta, ao pé do Pequeno Picchu, em pleno centro do bairro da cidade sagrada. O guia manifestou sua preocupação. Se os reis não chegassem quanto antes, as nuvens que já escondiam o cume das montanhas vizinhas acabariam se derramando sobre Machu Picchu. Isso bloquearia os helicópteros. Mas os rostos se iluminaram quando o eco de um helicóptero repicou entre as paredes do estreito vale, e um ponto vermelho e brilhante ao sol dos Andes avançou para nós.

Uma vez na esplanada, o rei saltou a terra, munido de uma câmera fotográfica. “Esta ocasião merece uma estreia, não

acham?”), disse o rei enquanto respirava a plenos pulmões. Após uma rápida consulta a Schommer sobre a eficácia de sua nova câmara, dom Juan Carlos iniciou a visita às ruínas. Atrás dele, a rainha.

Desde o início – e apesar de seus esforços –, notei certa palidez no rosto de dona Sofia. Seu sorriso não era como o de outros dias. Desaparecia quase imediatamente ao brotar em seus lábios. Também seus olhos não mostravam aquele azul mediterrâneo. Imaginei que o ritmo desapiadado daquela viagem a havia abalado.

Mas não. O problema nasceu com o chamado Mal da altura. A quase súbita passagem do nível do mar aos 3.400 metros da cidade de Cuzco, sem alguns minutos para a devida aclimação, a havia afetado. Quando a comitiva subia pela cidade sagrada a caminho do *intihuatana*, ou relógio solar dos incas, a rainha preferiu parar e descansar. Dom Juan Carlos, em plena forma, continuou subindo, deixando para trás metade da expedição.

– Estou exausta – comentou a rainha com um fio de voz enquanto se sentava à sombra de uma das construções. Aquela indisposição de dona Sofia e as nuvens ameaçadoras, que estariam sobre nós em uma hora, aceleraram a volta a Cuzco. Quando chegamos ao Dorado Inn, nosso hotel, os jornalistas tiveram de recorrer também ao chá de coca, a fim de repor as

energias e acabar com o crescente mal-estar provocado por aquela diminuição da pressão, consequência natural da altura a que nos encontrávamos.

Aquela viagem ao Peru jamais se apagará de minha mente. Justamente em tão lendária terra, nasceu – e de que maneira! – uma irmandade, mais que amizade, entre sete dos profissionais da histórica visita. Sete compadres que, em uma inesquecível noite no restaurante Trece Coronas, em Lima, fundaram a fraternidade SOPA (Sociedad de Periodistas Amigos [Sociedade de Jornalistas Amigos]), com base em pontos inquietantes como o “descarrilismo”[*] – não importa em que sentido –, a poesia (venha de onde vier), o deleite dos momentos mágicos, o estrondo, o riso e a exaltação do Amor.

Obviamente, aqueles anarquistas do espírito não podiam ser outros além de Ignacio Gabilondo, Pilar Cernuda, Ana Zunzarren (observe-se o acratismo de nossa sociedade, em que até o representante da rádio foi posto em primeiro lugar), Gianni Ferrari, Jaime Pefiafiel, Óvni e Alberto Schommer, único membro capacitado para tocar o sino, que vem a ser como o cordão umbilical que nos une, em nossas reuniões e congressos, com isso tão desordenado que chamamos de civilização.

Em memória àquele I Congresso (constituente) na cidade de Lima, a SOPA adotou como símbolo – não impresso –, e em

homenagem àquele primeiro menu, o camarão. Mas tanto aquele I Congresso quanto o segundo, alegremente celebrado em Youmousoukro (Costa do Marfim) em 13 de maio de 1979, bem merecem outras atenções.



O Mal da altura afetou Sua Majestade, a rainha, na cidade sagrada dos incas. (Foto: J. J. Benítez.)



Sua Majestade, o rei dom Juan Carlos, conversando com J. J. Benítez durante a visita a Machu-Picchu, no Peru. Ao fundo, Jaime Peñafiel, redator-chefe da revista Hola!



Tudo é possível na SOPA, a mágica sociedade que nasceu na não menos mágica data de 13 de maio de 1978: desde o mais puro “descarrilismo” pessoal e coletivo ao Amor (com letra maiúscula), passando pela poesia, a fraternidade, os óvnis e a aventura. Nenhum de seus membros – nem mesmo Ramón Rato de Figaredo, admitido no grupo meses depois e após não

poucas discussões – escapa do “descarrilismo”. Da dir. para a esq.: Jaime Peñafiel, Pilar Cernuda, Alberto Schommer, Ana Zunzarren e Gianni Ferrari. Embaixo, J. J. Benítez e Ignacio Gabilondo.

COMANDANTE LORENZO: UM ÓVNI NO NARIZ DO CARAVELLE

Aquela viagem à América do Sul não podia simplesmente acabar. No mesmo dia de nossa volta à Espanha, a sorte – ou não será a sorte? – afastou de mim o cansaço daquela formidável turnê pelo México, pelo Peru e pela Argentina. Naquela manhã, Pepe Meliá cuidava dos últimos trâmites – dos passaportes – no balcão da Iberia, em pleno aeroporto de Ezeiza, em Buenos Aires.

Nossa bagunça devia ser tal que logo vimos chegar um dos pilotos da companhia. Era Juan Ignacio Lorenzo Torres, comandante do avião que nos levaria a Madri. Não demoramos a fazer amizade com Lorenzo, mais conhecido entre os aviadores veteranos como “Cabra”, segundo seu próprio testemunho.

E pela enésima vez caí na tentação. Diante dos benevolentes sorrisos de “Chencho” Arias e Ramón Castelo, ambos do

Gabinete de Informação Diplomática, perguntei ao comandante se já havia encontrado um óvni. O piloto mudou de cor e sentenciou: “Você tem à sua frente o primeiro piloto espanhol que voou com um óvni colado no nariz de seu avião”.

Todos os presentes se olharam com a incredulidade brilhando no rosto, mas, o piloto veterano da Iberia falava sério.

A caminho do Rio de Janeiro nos contou sua aventura, diante da mal disfarçada surpresa de Pepe Oneto, diretor da revista *Cambio 16*, e o cada vez mais debilitado ceticismo de Jaime Peñafiel.

– Estávamos, então, em 4 de novembro de 1968, em um Caravelle que fazia a rota Londres-Alicante.

– Também da companhia Iberia?

– Sim, eu era o comandante do Caravelle. Ao chegar à altura de Barcelona, o controle daquele aeroporto nos baixou subitamente de nível. Foi estranho, mas eu pensei que podia se tratar de uma travessia de aviões, e que por esse motivo nos haviam feito descer. Eu disse ao copiloto, Juan Celdrán García, que hoje é comandante da Iberia, que fizesse um pouco de vigilância externa, para ver se via o tráfego.

– Em que nível voavam ao chegar a Barcelona?

– A 310. E nos desceram a 280. Ou seja, a 28 mil pés. Nesse nível havia um pouco de turbulência, e eu pedi ao copiloto que

ficasse alerta. Assim que víssemos o avião, pediríamos à torre de controle de Barcelona que nos autorizasse a subir, evitando, assim, aquele incômodo. Pouco depois, Juan me advertiu: “Aí está”. Era uma luz muito forte, demais para ser um avião. Vinha de frente. Eu disse ao copiloto que não reportasse ainda a presença do tráfego, porque aquilo não parecia um avião normal. E eu não estava enganado. A estranha luz se aproximou muito. De repente, no centro, apareceu outra luz, como uma bola, que mudava de tonalidade. Passava do branco ao azul, ao acinzentado. O mais curioso é que pulsava como se estivesse “respirando”. Como se tivesse vida própria. Nesse momento, vimos também mais duas luzes laterais, um pouco menores e da mesma cor apagada.

– Formavam um só corpo?

– Aparentemente, sim. Mas depois ocorreu uma discrepância com o radar.

– Perdão, Ignacio. A que distância podiam estar aquelas luzes do nariz de seu avião?

– Muito perto. A uns dez metros!

– Como?

– Sim, a uns dez metros. Mantinham a mesma velocidade do Caravelle.

O comandante da Iberia tinha razão ao afirmar que havia

sido o primeiro piloto espanhol a ter um óvni colado ao seu avião!

– Ficou tão perto do nariz do Caravelle que víamos algo como umas veias dentro daquela luz central.

– Que volume atingiu a luz quando se colocou a tão curta distância?

– Igual. Como uma bola. Mas sua intensidade era tal que iluminava a Juan e a mim. O mecânico Cuenca Paneque estava conosco, e diante do incrível fato, chamamos a comissária de bordo e perguntamos se ela também estava vendo aquela luz. Ela disse que sim, e perguntou o que era. Respondemos que só queríamos que visse o que nós também estávamos vendo. Então, a luz se distanciou. Depois se aproximou de novo. Mas parou. Para nosso espanto, começou a fazer todo tipo de evoluções em volta do avião, mas a uma velocidade tal que quase não o podíamos acompanhar.

– Quanto tempo duraram essas evoluções?

– Uns dez minutos. Então, peguei o microfone e falei à torre de controle de Barcelona: “Para sua informação, digo que temos um objeto não identificado que se aproxima e se afasta do avião.” A torre de Barcelona pediu que ligássemos o transponder, que é um código para a detecção no radar. O óvni continuou fazendo aqueles giros impressionantes em volta de

nós. Uns giros e umas manobras que deviam arrebentar quem estivesse lá dentro.

– Por quê?

– Eu voo desde os 17 anos e sei que o corpo humano não pode resistir a pressão superior a 5 g, negativos ou positivos. Quando se supera esse limite, sobrevém a perda de consciência. Por mais que se use roupa antigravidade. Aquele objeto desafiava todas as leis da física. Tanto voava em ângulo reto como traçava hipérbolas, parábolas, pulava de um ponto a outro. Era coisa de louco!

– E o que vocês fizeram?

– Acendemos todas as luzes do avião e começamos a fazer sinais.

– E o óvni?

– Começou a responder de maneira idêntica. Cada vez que nós fazíamos um sinal de luz, ele fazia o mesmo. Se acendíamos, ele acendia. Se apagávamos, o óvni apagava. Estava claro que se comunicava conosco.



– Quantos sinais conseguiram fazer?

– Pelo menos 20. Por último – concluiu o comandante –, o objeto fez um giro à direita e se perdeu em direção a Baleares. Durante todo o voo, como pode imaginar, ficamos comentando o fato.

– Não sentiram medo?

– Houve um momento, quando ele se aproximou tanto, que temi pela segurança do avião. Aterrissamos em Alicante e, no dia seguinte, fizemos o voo Barcelona-Madri. Ao aterrissar em

Barcelona recebi um aviso urgente, da parte do coronel Aleu, que então era chefe da rede de alerta e controle da região catalã. Ele me pediu que explicasse o acontecido. Então, mostrou-me o informe da cobertura de radar nacional. Pois bem, todas as estações militares da metade leste do país haviam detectado a presença do óvni. Eu pedi uma cópia, e ele me deu. Pouco depois, tiraram-na de mim.



O óvni se colocou a pouca distância do nariz do Caravelle do comandante Lorenzo. Era 4 de novembro de 1968. Todos os radares militares da costa mediterrânea captaram o eco do óvni. Mas o segredo oficial recaiu sobre o assunto.

– O que dizia o informe?

– Os radares haviam detectado meu avião, o Caravelle e mais três objetos, tal como eu havia visto.

– Então, eram três óvnis?

– Sim. Um central e dois que voavam nas duas laterais. Os especialistas que acompanharam as evoluções dos objetos pelos radares especificaram que a velocidade dos ecos era incalculável. Um se deslocou para cima; outro, a 20 milhas, e o último mais além. No ano seguinte, outro avião viu exatamente o mesmo que eu. E, coincidentemente, Cuenca, o mecânico, estava no voo. O fato se espalhou, e a imprensa acabou sabendo. O pessoal da revista *La Actualidad Española* me procurou, e contei-lhes tudo o que sabia. Naquela época, o general Lacalle, que era o ministro da Aeronáutica, disse que o povo não estava preparado e que não podíamos dar declarações. O assunto virou oficial. Foi nomeado um juiz informante do caso e foi dito à imprensa (em nota oficial) que o que os pilotos da Iberia haviam visto era o planeta Vênus. Imagine só! Eu, que voo há 26 anos e já somo mais de 21 mil horas de voo, não vou saber distinguir Vênus de um objeto que chega, a ritmo de colisão, até o nariz do Caravelle? E os radares?

Antes de dar por concluído o extraordinário testemunho do comandante Lorenzo, insisti em um ponto que havia chamado fortemente minha atenção.

– Você disse que havia algo como umas veias no interior do foco central?

– Sim. Parecia algo vivo.

– Como o quê?

– Aquilo me recordou um gigantesco olho humano. Quer dizer, essas veias, ou o que quer que fossem, estavam entrelaçadas e tinham uma tonalidade diferente. Aquela luz, como disse anteriormente, pulsava. Realmente o associei a algo vivo.

– Algo dirigido de maneira inteligente?

– Sim, tenho certeza. E vou lhe dizer uma coisa: eu, antes disso, não acreditava em óvnis. Achava o assunto engraçado.

– O que acha agora?

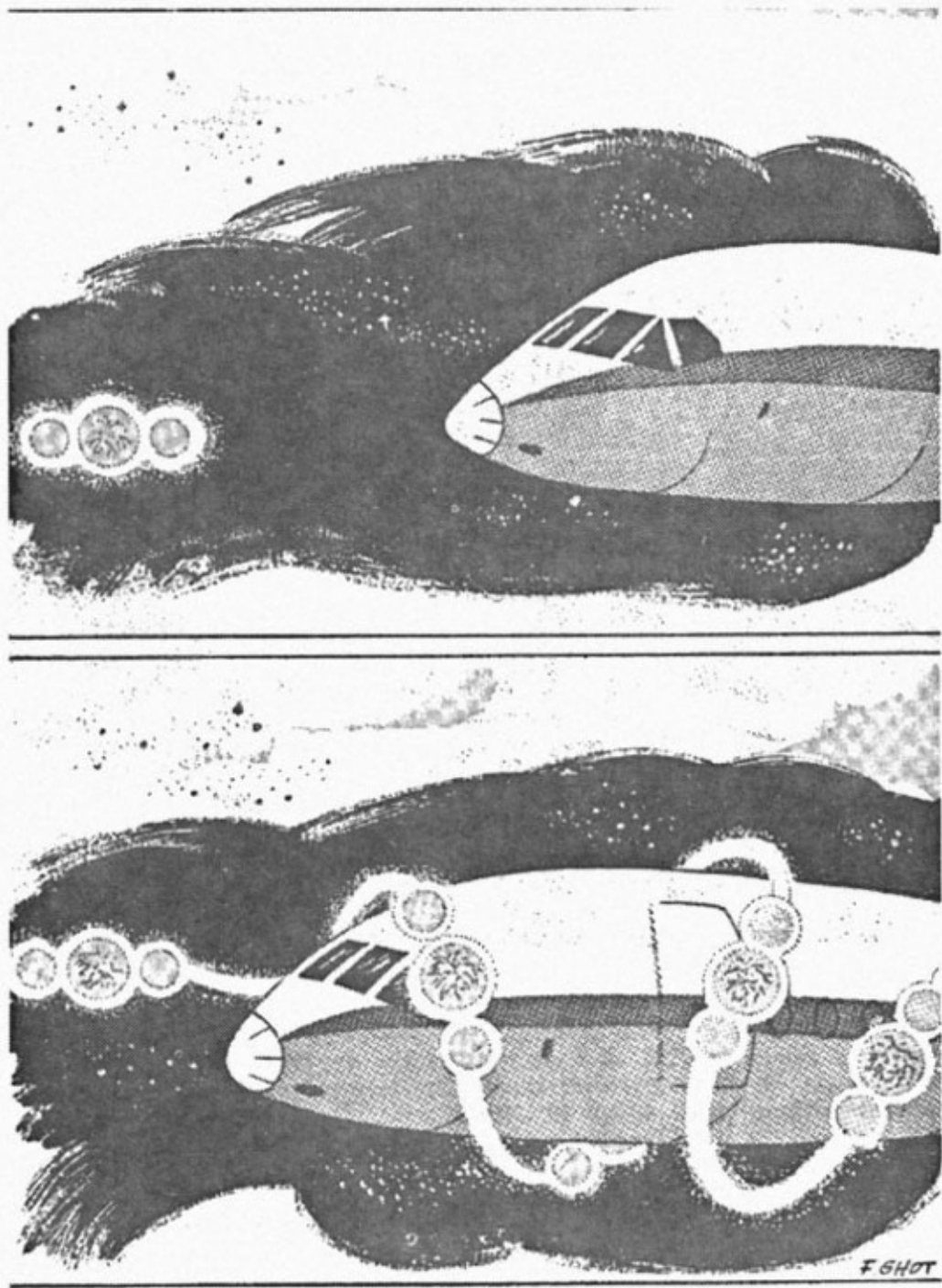
– Que estão aí, em nosso céu.

– Podem ser naves espaciais procedentes de outros mundos?

– Se não são aviões (que não podem ser, dado seu comportamento, velocidades etc.), que outra coisa seriam?

– Acha que chegará um dia em que nossa civilização reconhecerá que estamos sendo visitados por seres inteligentes com supertecnologia?

– Sim, um dia vamos tirar a cabeça do buraco e abandonar a atual política do avestruz.



O óvni fez as mais incríveis manobras em volta do avião do comandante Lorenzo.



Comandante J. Ignacio Lorenzo Torres conversando com J. J. Benítez no voo Buenos Aires-Rio de Janeiro. O piloto veterano espanhol foi um dos primeiros a ver um óvni. (Foto: Jaime Peñafiel.)

OUTRO CILINDRO QUE VOA

Essa primeira fase de minhas investigações óvni com pilotos espanhóis terminaria, curiosamente, com um dos primeiros casos de que eu havia tido notícia: o do comandante Juan Menaya. Lembro que Rafa Gárate, assim que comecei as investigações, já tinha me advertido sobre esse interessante acontecimento óvni. E foi em um voo Madri-Frankfurt que, por fim, tive oportunidade de conhecer o piloto veterano da Iberia. Era um dos primeiros saltos em uma nova viagem para o Oriente Médio – especificamente para o Kuwait – e pedi a Pilar Cernuda, redatora-chefe da agência Sapisa, que me acompanhasse até a cabine.

Pilar assistiu a toda minha entrevista com o comandante.

– Sim – comentou Menaya um tanto jocoso –, foi no ano de 1977. Não lembro bem se em abril ou maio. Íamos de Las Palmas a Lanzarote em um DC-9. Por volta das seis da manhã, ainda escuro, vimos um resplendor que parecia sair do mar. Ao aterrissar em Arrecife, o resplendor havia desaparecido, e continuamos conversando na cabine. Sergio Valcárcel era o

copiloto, e um *fly student*, ou estudante de voo, estava conosco. De repente, sobre o horizonte, vimos um cilindro enorme. Era pardo, como um gigantesco galão de gasolina. Já era dia, e os passageiros caminhavam pela pista, prontos para embarcar no DC-9. Ficamos paralisados. Que diabos era aquilo? O cilindro entrou, ou fabricou uma nuvem, e desapareceu de nossa vista por dois segundos. Depois, saiu de novo daquela nuvem e começou a jogar umas luzes azuladas. Eu contei 16.

– Disse que ele entrou em uma nuvem?

– Sim, o que não sei dizer é se a nuvem em questão estava ali ou se o cilindro a provocou. Eu acho que aquele objeto a fabricou. Depois de disparar aquelas minúsculas luzes azuladas, o cilindro continuou voando e passou sobre a vertical da pista do aeroporto. Todos os passageiros o viram. Acho que um deles inclusive filmou a cena. O cilindro foi cercado por aquelas luzinhas e assim se perdeu para o leste. Em determinado momento, as luzes ficaram para trás, e houve um movimento muito curioso: tivemos a sensação de que os objetos menores aceleravam, recuperando o terreno perdido e colocando-se ao lado do cilindro. Antes que desaparecessem, tivemos tempo de sair da cabine e vê-los de fora. Era surpreendente! E tudo no mais absoluto silêncio.

– Em quantas posições o viram?

– Em três: primeiro no horizonte (a uns 45 graus), depois sobre o teto da cabine e, por último, de fora do avião, quando se deslocavam para o leste.

– Por onde saíram as luzes azuladas?

– Sempre por um ponto da parte inferior do cilindro. E deslizavam para trás.

Naquela ocasião, Menaya fazia a linha Lanzarote-Las Palmas-Tenerife-Las Palmas-Madri. Me explicou que durante aquele tempo a nuvem continuou ali, apesar do desaparecimento do cilindro e das demais luzes.

– Havia se transformado – disse – em uma nuvem redonda, não muito grande e típica do tempo bom. Qualquer um que não tivesse visto o cilindro a teria tomado por um cúmulo normal. Eu devo ter passado a umas 60 milhas quando voávamos a uns 28 mil pés de altura. A nuvem estava um pouco mais acima, talvez a uns 35 mil pés.

Quando perguntei a Menaya sobre as características do cilindro, o comandante – que voa há 27 anos, com mais de 22 mil horas de voo – foi categórico:

– Aquilo não era normal. Não tinha asas, nem vimos janelas. Era um corpo opaco, escuro e mais parecido, como disse, com um gigantesco galão voador. Parece incrível, mas foi isso.

A descrição do piloto da Iberia corresponde, como os

seguidores do fenômeno óvni devem ter adivinhado, a uma nave portadora, ou nave-mãe, em pleno voo e em plena missão de expulsão de outros veículos menores ou de exploração.

CINCO CONCLUSÕES

Ao concluir esta primeira compilação de encontros entre óvnis e aviões civis, outros casos – tão apaixonantes quanto os já expostos – entraram em meus arquivos. Isso confirma, uma vez mais, a constante presença dos objetos não identificados em nossos céus, junto a aviões de todos os tipos e de todas as nacionalidades.

Contudo, como apontava no começo desta reportagem, acho que esta seleção de casos, protagonizados por profissionais civis do ar, é ilustrativa o suficiente para tirar conclusões. Deduções, por outro lado, que vêm reforçar as já extraídas nas investigações realizadas nos avistamentos de óvnis em terra ou no mar.

Eis aqui, a título de síntese, algumas dessas conclusões – as mais sólidas –, derivadas, como disse, dos numerosos testemunhos dos pilotos, no fim das contas, os profissionais mais capacitados do mundo para distinguir tudo o que se move em nossos céus:

TRIPULADOS

1. Todos os pilotos que pude interrogar – testemunhas de objetos voadores não identificados – mostraram-se absolutamente convencidos de um fato transcendental: são artefatos, e são artefatos tripulados. O comportamento inteligente dessas naves obriga qualquer mente medianamente inteligente a aceitar essa hipótese. Esse fato foi e é ratificado pelos radares civis e militares, que recebem ecos de corpos sólidos, opacos e metalizados. O caráter de objeto tripulado foi confirmado, ainda, pelos nítidos intercâmbios de luzes entre as aeronaves e os óvnis, e muito especialmente pelas milimétricas aproximações às laterais e às asas dos aviões.

OUTRA TECNOLOGIA

2. Todos os pilotos que viveram uma experiência com óvni reconhecem que a tecnologia utilizada por essas naves nada tem a ver com a nossa. Suas acelerações e desacelerações, sua desconcertante velocidade dentro da atmosfera, seus giros forçados, seus ângulos retos em pleno voo, seu domínio absoluto das leis gravitacionais, seus deslocamentos silenciosos, suas luzes, suas mudanças de formas enquanto voam, suas materializações e desmaterializações e o próprio design dos óvnis os colocam muito acima das técnicas atuais da navegação

aérea do ser humano. Nem os aviões experimentais nem os mais sofisticados mísseis ou satélites artificiais podem se equiparar a esses objetos. Estamos, portanto, diante de outra tecnologia, completamente alheia ao que conhecemos. Eu diria mais: estamos, talvez, diante do futuro.

EXTRATERRESTRES

3. Quase como uma consequência lógica e obrigatória da conclusão anterior, muitos dos pilotos consultados se inclinam a aceitar a teoria extraterrestre como a mais natural. Eu compartilho 100% essa nova conclusão. Se nossos exércitos ou a aviação comercial não puderam ainda fabricar naves capazes de voar a 70 mil quilômetros por hora dentro da atmosfera, e muito menos basear os atuais sistemas de propulsão no domínio da gravidade, a quem devemos atribuir a paternidade desses objetos? Simplesmente a outras civilizações com supertecnologia que nos visitam. Outras civilizações que não são da terra. Pelo menos, que não pertencem ao nosso presente. A teoria extraterrestre se vê reforçada por muitas outras provas. Uma das fundamentais para os investigadores de campo é justamente a abundante presença dos pilotos ou tripulantes desses óvnis. Os casos investigados se contam aos milhares em todo o planeta.

SÃO PACÍFICOS

4. Contra o que vêm apontando outros escritores do tema dos óvnis, os pilotos civis e militares que encontraram esses veículos os consideram geralmente pacíficos. Jamais houve uma prova ou demonstração clara e contundente de sua agressividade, pelo menos no ar. Outra questão é se essas violentas aproximações que realizam aos aparelhos podem ser qualificadas como sintomas manifestos de violência.

ELES NOS OBSERVAM... E ALGO MAIS

5. Talvez a pergunta mais difícil para os investigadores seja esta: O que pretendem? A julgar pelas descrições e testemunhos dos pilotos, os tripulantes dos óvnis parecem observar. Aproximam-se dos aviões, e após alguns segundos ou minutos durante os quais escoltam o aparelho, afastam-se sem mais nem menos. Quase todas as testemunhas tiveram a mesma sensação: “Era como se nos observassem”.

Para qualquer cientista – sobretudo para os que trabalham no campo da investigação –, esse comportamento poderia se encaixar no mais puro espírito científico. No fundo, e guardadas as devidas proporções, nós, humanos, fazemos o mesmo com os cardumes de peixes, com os primatas ou com as colônias de flamingos. Estaria justificado, portanto, que outros seres muito

mais evoluídos que o homem contemporâneo realizassem aproximações e investigações sobre a grande colônia humana, mergulhada e sujeita a todo tipo de doenças, guerras e desequilíbrios. Nós fizemos isso, e ainda fazemos, com as tribos africanas, amazônicas ou australianas que vivem a outro ritmo ou em outros momentos históricos. A grande diferença entre o comportamento dos homens em relação a essas tribos da Idade do Bronze ou da Pedra e os tripulantes dos óvnis em relação à humanidade pode estar em algo que nós, humanos, ainda não aprendemos: o verdadeiro respeito à liberdade.

Estou cansado de escutar o mesmo argumento: “Mas, se estão aí, por que não descem?” Ninguém conhece a verdade, evidentemente. Não obstante, talvez a chave esteja nas palavras de Von Braun: “A Providência quer que o progresso técnico rápido seja acompanhado por um progresso também rápido no que diz respeito à vida moral, e por uma aplicação mais rigorosa dos princípios éticos que lhe servem de base.”.

Infelizmente, o vertiginoso progresso técnico dos humanos da Terra pouco ou nada tem a ver com o sentimento do falecido gênio da astronáutica. É por isso que não conseguimos assimilar a ideia do respeito à liberdade dos outros. É por isso que, talvez, não compreendamos por que outros supostos seres extraterrestres não descem. Tenho certeza de que o dia em que o

homem descobrir o verdadeiro e profundo sentido da liberdade, tudo será mais claro. Mais apaixonante. Mais bonito.

Com que direito entramos ou desembarcamos na América ou na África? Em nome de que liberdade absorvemos as culturas inca ou maia ou asteca ou guanche ou sioux? Levamos em consideração a liberdade dos colonizados ou a nossa? Onde está, nesses conhecidos fatos históricos, o verdadeiro sentido da Liberdade?

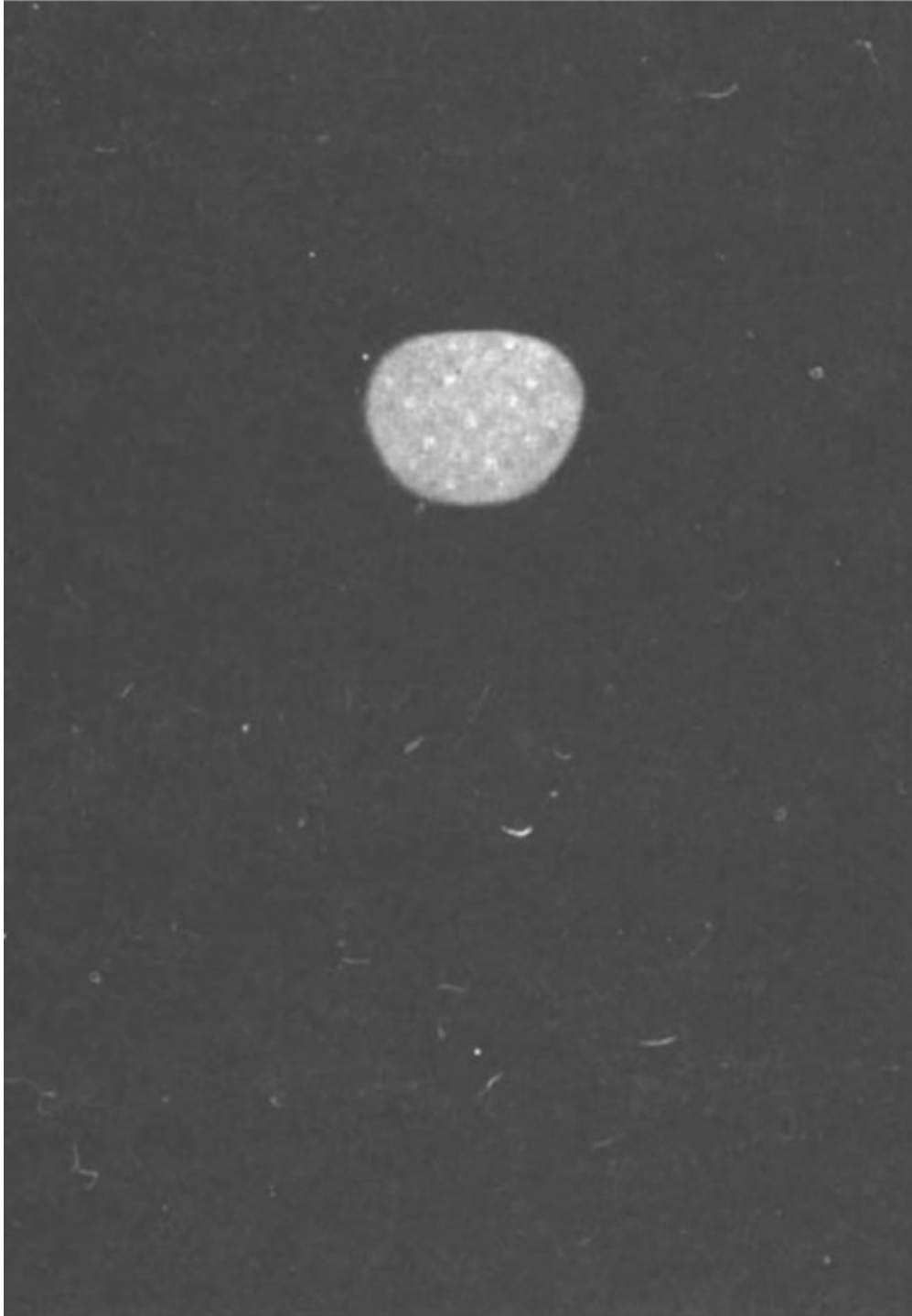
No dia em que o homem entender que nem a Cruz é razão suficiente para impor ou sobrepor uma cultura, costumes, direitos ou obrigações a outros povos que têm suas próprias vivências e seu ritmo evolutivo natural, nesse dia, acredito, o homem estará mais perto da verdadeira Liberdade.

E eu me pergunto: não estará acontecendo isso mesmo com as civilizações que nos visitam? Que tipo de liberdade praticaria um povo supercivilizado – procedente de qualquer mundo ou galáxia ou Universo – que descesse em um planeta como o nosso, infinitamente menos evoluído? Que seria de nossa própria liberdade? Que seria de nosso deficiente, mas natural e próprio ritmo evolutivo?

Estou igualmente convencido de que o natural tende a uma aproximação entre os povos do cosmo, assim como acontece – ou deveria acontecer – entre os países da Terra ou os membros

de uma mesma família. Mas essa aproximação não pode nem deve provocar o desajuste, o desequilíbrio ou a mutilação da liberdade e da identidade dos outros. Se os seres humanos tivessem se comportado dessa maneira com as demais raças que povoam o globo, a paz não seria hoje um milagre.

Difícilmente poderá entender a liberdade aquele que não a pratica nem a consente.



Óvni fotografado por J. J. Benítez durante sua estadia na Montanha Vermelha. O original é colorido.

1. Aproximadamente 830 metros.

* Farinha grossa de milho, trigo ou cevada tostada, adoçada ou não. (N. T.)

* A *manta esperancera* é característica de Tenerife desde o século XIX. É de fabricação inglesa; colocada nos ombros, protege os camponeses dos rigores do inverno em alguns locais dessa ilha. (N. T.)

2. Uma milha náutica (NM): 1.852 metros. Ao longo do livro serão usadas medidas em milhas.

3. Cerca de 480 quilômetros por hora.

4. Cerca de 3 mil metros.

5. No jargão aeronáutico, as posições dos tráfegos são especificadas utilizando como referência as horas. Assim, 12h corresponde ao nariz do avião; 9h, ao lado esquerdo; 3h, ao direito e assim sucessivamente.

6. A expressão “mayday” é um sinal internacional de socorro.

7. Em 20 de fevereiro de 1962, John H. Glenn completou três órbitas em volta da Terra em 4 horas e 56 minutos.

8. Segundo Florencia Muller, em sua obra *Quintana Roo*, do Instituto Nacional de Antropologia e História do México, “O maia adulto se caracteriza por ser de baixa estatura, sendo as medidas médias dos homens 1,55 metro, e das mulheres, 1,42 metro. Têm ombros largos, tronco maciço, com braços relativamente compridos”. A altura do esqueleto encontrado no interior do túmulo de Palenque pertence a um indivíduo que devia se destacar sensivelmente do restante da população.

* Prato típico mexicano feito de um cozido de carne de porco, peru ou frango com um molho, também chamado mole, de diversas pimentas e especiarias. (N. T.)

9. Note-se a grande semelhança com a nuvem na qual entraram os pilotos da companhia espanhola Aviaco em seu voo Bilbao-Santander.

10. Para o avião de Gernon teria sido impossível voar em minutos de Bimini a Miami.

* Comédia de Lope de Vega, dramaturgo e poeta espanhol dos séculos XVI-XVII. Nessa analogia, o autor se refere ao personagem do cão, que nem come nem deixa comer. (N.

T.)

11. José Antonio Silva do Porto nasceu em Santiago de Compostela em 19 de maio de 1938. É químico formado pelas Universidades de Santiago e Sevilha. Instrutor de aerodelismo e piloto civil no Aeroclube de Santiago desde 1956. Foi fundador e gerente da Publiavión, S. A., Trabajos Aéreos; *fly student* na companhia Spantax em 1968; piloto de frete aéreo em 1970, em voos de carga, piloto da Transeuropa em DC-4, DC-7 e Caravelle 10R e 11R. Atualmente é piloto da companhia Aviaco – desde 1974 – de Douglas DC-9. Piloto da TVE de avião de pequeno porte e helicóptero em missões informativas. Pilotou mais de 50 tipos de aviões e soma mais de 9 mil horas de voo entre aviões, helicópteros e planadores. Foi vencedor da Vuelta Aerea Galaico-Duriense em 1963. Entre suas principais condecorações estão a Medalha da Cruz Vermelha, por pilotar o primeiro avião que aterrissou em Damasco e Cairo com medicamentos para os feridos da guerra árabe-israelita, a medalha de Honra ao Mérito Aeronáutico e a Cruz de Oficial ao Mérito Civil. Foi comentarista da TVE na Estação Espacial de Robledo de Chavela e Fresnedillas, em todos os voos espaciais, e conheceu pessoalmente diversos astronautas. Apresentou, entre outros, os seguintes programas da TVE: *A Toda Plana*, *Telediario*, *Semanal Informativo*, *Crónica de Siete Días* e *Tribuna de la Historia*, tendo desempenhado igualmente diversas tarefas como enviado especial pelo mundo.

12. Em seu livro *Existiu outra Humanidade*, J. J. Benítez expõe um amplo relato sobre essas pedras gravadas que constituem a mais antiga biblioteca.

* Referência a um momento político na Espanha chamado “carrilismo”, quase que uma equivalência a “stalinismo”. (N.E.)

Conheça os outros títulos de J. J. Benítez lançados pela Editora Planeta:

CAVALO DE TROIA 1 – JERUSALÉM

CAVALO DE TROIA 2 – MASSADA

CAVALO DE TROIA 3 – SAIDAN

CAVALO DE TROIA 4 – NAZARÉ

CAVALO DE TROIA 5 – CESAREIA

CAVALO DE TROIA 8 – JORDÃO

CAVALO DE TROIA 9 – CANÁ

OS ASTRONAUTAS DE YAVEH

O ENVIADO

EXISTIU OUTRA HUMANIDADE

MEUS ENIGMAS FAVORITOS

O MISTÉRIO DA VIRGEM DE GUADALUPE

A REBELIÃO DE LÚCIFER

O TESTAMENTO DE SÃO JOÃO



© Jorge Nagore

J. J. Benítez nasceu em Pamplona, na Espanha, em 1946. Formou-se na Universidade de Navarra e, aos 26 anos, começou a fazer reportagens investigativas, em especial sobre temas de mistério para a humanidade.

É também um grande estudioso e apreciador dos ensinamentos de Jesus Cristo, que inspiraram a famosa saga Cavalo de Troia, um best-seller mundial que já vendeu mais de 5 milhões de cópias no mundo todo.

Até hoje, escreveu mais de cinquenta livros, milhares de artigos e diversas séries de documentário para a televisão. Teve quatro filhos, um amor verdadeiro e milhares de sonhos, a maioria ainda não realizados. Em 27 de julho de 2002, nasceu pela segunda vez. Desde então, vive praticamente

afastado de tudo.