

CURT SUTHERLY



UFOs

O ÚLTIMO GRANDE SEGREDO

ELES ESTÃO ENTRE NÓS...

Uma investigação minuciosa por documentos e evidências que podem comprovar a aparição de óvnis e a existência de seres extraterrestres



UNIVERSO DOS LIVROS

Estamos sós no Universo? O que há por trás dos misteriosos UFOS, também conhecidos como ovnis? Eles existem ou não? Afinal, o que são as diferentes espaçonaves que costumamos chamar de objetos voadores não identificados?

São muitas as questões referentes ao tema e poucas respostas. Movido por essa falta de informação, o autor foi em busca de documentos que permitissem realizar um trabalho de investigação conclusivo.

Neste livro, cheio de referências e informações bem embasadas, o leitor terá acesso a um trabalho de pesquisa iniciado com base no avistamento de ovnis no Monte Rainier em 1947, e indo até à “onda de objetos voadores triangulares” que surgiu nos EUA e na Grã-Bretanha nos anos 90.

CAPÍTULO 1

Eles não sabem de nada...

O ano de 1947 foi espetacular na história da aviação. Novos marcos e padrões de voo foram estabelecidos e, rapidamente, superados.

Em Muroc Field (atual Base Aérea Edwards), na Califórnia, um grupo de pilotos e técnicos da Força Aérea - que incluía o especialista em guerras e talentoso piloto de testes Chuck Yeager - estabeleceu um objetivo "impossível" e bem-sucedido: quebrar a barreira do som. A aeronave era o X-1, pequeno avião com motor de foguete, alaranjado, criado pela Bell Aircraft.

O X-1 foi lançado ao ar por um bombardeiro B-29. A máquina e o piloto foram arremessados a seis quilômetros de altitude, e os foguetes se incendiaram. O primeiro teste de voo foi conduzido em dezembro de 1946 e pilotado por um civil, Chalmers "Slick" Goodlin. Era Yeager, no entanto, quem estava no controle em 14 de outubro de 1947 - o dia em que a barreira caiu. Quarenta anos depois, em seu livro *Press on*, ele relatou que o mais marcante em relação ao voo foi o que não aconteceu. Não desintegramos, não batemos em nada e sequer sentimos um solavanco quando nos tornamos supersônicos e, graças ao sigilo militar, oito meses se passaram antes do mundo saber da realização de Yeager.

Enquanto tudo isso acontecia, a Northrop Corporation completava o desenvolvimento de uma "asa voadora" para a recém-formada Força Aérea dos Estados Unidos. Um protótipo anterior, o XB-35, levantou voo em junho de 1946 e uma versão a jato, o YB-49, voou no ano seguinte. O YB-49 colidiu em 1948, enquanto era testado pelo capitão Glenn Edwards (a troca de nome do Muroc Field se deu em sua homenagem). O segundo B-49 ficou em chamas durante um acidente enquanto taxiava, o terceiro se desfez e vários outros, já na linha de produção, foram destruídos de acordo com uma determinada ordem. Anos depois, antes de sua morte, John K. Northrop alegou que o Programa Asa Voadora fora deliberadamente cancelado pelo secretário da Força Aérea, Stuart Symington, por razões políticas, e não por problemas técnicos.

Enquanto a Força Aérea ainda testava a asa, a Marinha dos Estados Unidos trabalhava na própria versão: uma máquina circular movida a hélice, o XF5U-1, também conhecido como "panqueca voadora" - criada para ascender na vertical, flutuar no ar e voar horizontalmente. O programa de testes foi realizado em Muroc Field sob segurança tão acirrada que até mesmo a Força Aérea teve de se manter afastada. A "panqueca" da Marinha, entretanto, teve o mesmo fim da asa voadora da Northrop: foi deixada de lado em favor dos aviões mais convencionais, com propulsão a jato.

No porto de Long Beach, Califórnia, em 2 de novembro, o projetista aeronáutico Howard Hughes pilotou uma máquina que muitos acreditavam jamais ter possibilidade de sair do chão: o maior navio voador do mundo, conhecido carinhosamente como "Spruce Goose" (Ganso Garboso). Com uma extensão de asa de quase 100 metros e medindo 60 metros, o Goose, de 190 toneladas, subiu 21 metros durante um voo teste de 915 metros. Após o ocorrido, Hughes ridicularizou o mundo cético levando a nave ao hangar e nunca mais voando com ela.

No mês seguinte, em 10 de dezembro, a piloto Jacqueline Cochran dirigiu o Mustang P-51 em um curso de 100 quilômetros, em velocidade média de aproximadamente 750 quilômetros por hora. Cochran estabeleceu um novo recorde, que viria a ultrapassar no ano seguinte ao atingir uma velocidade média de 693 quilômetros por hora em um percurso de mil quilômetros.

Durante todo o período, as mudanças no design dos aviões foram contínuas, resultado de rigorosos testes de novas estruturas criadas para sustentar a tecnologia dos novos motores a jato surgidos no pós-guerra.

Kenneth Arnold (Figura 1.1), como outros desse período, também entrou no livro dos recordes. Arnold aparece na lista do Air Facts and Feats: A Record of International Aerospace Achievement. Entretanto, diferente dos outros, não era um piloto de testes ou acrobacias.



Figura 1.1: Kenneth Arnold (ao centro) - primeiro piloto a oficialmente relatar objetos voadores não identificados. Está, nesta imagem, entre o capitão E. J. Smith da United Airlines (direita) e o copiloto Ralph E. Stevens. Em 4 de julho de 1947, Smith e Stevens avistaram nove objetos em forma de disco logo após o avião partir do Aeroporto de Boise, no estado de Idaho. Depois, Smith se uniu a Arnold em uma investigação sobre óvnis em Tacoma, Washington.

Piloto particular aos 28 anos de idade e dono de uma empresa de equipamentos de segurança contra fogo em Boise, Idaho, Arnold voou em seu monomotor na tarde ensolarada - posteriormente, se lembraria de que havia sido um belíssimo dia - de 24 de junho de 1947, auxiliando na busca de um C-46 Marine que havia caído.

Eram aproximadamente duas da tarde quando o piloto veterano partiu do Aeroporto Chehalis, em Washington e, nos arredores do monte Rainier, uma hora depois, foi surpreendido por um brilho refletido na lateral do avião. Quando observou um segundo brilho, Arnold localizou a fonte: nove objetos reluzentes ao sol voavam para o sul em direção ao monte Baker, de forma escalonada, indo para frente e para trás, entre os picos.

Impressionado, não teve a menor possibilidade de pensar com calma e calcular a velocidade dos objetos enquanto passavam entre os montes Rainier e Adams, a 88 quilômetros no sentido sul. Os cálculos sugeriram o impossível: os objetos voavam a cerca de 2.600 quilômetros por hora, muito além do que qualquer aeronave conhecida. Para se ter ideia da velocidade de voo desses objetos, a velocidade do som é de aproximadamente 1.062 quilômetros por hora a 12,2 quilômetros.)

Arnold descreveu o movimento dos objetos como algo incomum, similar a "lanchas em águas agitadas" ou "como um disco [...] se você o arremessar para quicar sobre a água". Essa visão o impeliu para a mídia. A contragosto, tornou-se uma celebridade, o primeiro piloto a declarar oficialmente e documentar um avistamento de óvnis.



Embora não estivesse procurando publicidade, Arnold sentiu que devia relatar o avistamento, pois temia que os estranhos objetos metálicos pudessem ser um experimento aéreo criado pela União Soviética, o então mais novo arqui-inimigo dos Estados Unidos. Ao pousar no aeroporto de Yakima, em Washington, contou a história a diversos ouvintes curiosos. Na manhã seguinte, voou até Pendleton, Oregon, onde repórteres céticos o esperavam. Arnold conversou com o repórter Bill Bequette, do East Oregonian.

Após ouvir o relato de Arnold, Bequette escreveu uma matéria de quatro parágrafos, declarando de modo equivocado que Arnold era um membro do "controle de fogo" de Boise, o que resultou na também errônea identificação dele como um funcionário do Serviço Florestal dos Estados Unidos. Bequette enviou a matéria à Associated Press e saiu para o almoço. Ao retornar, descobriu que jornalistas de todo o país lhe telefonavam em busca de mais informações. Naquela mesma tarde, enviou uma matéria mais longa, e o que já era um absurdo ficou ainda pior.

Uma semana depois, em 8 de julho de 1947, a Força Aérea do Exército anunciou que um disco voador com marcas de colisão havia sido encontrado no estado do Novo México. Imediatamente os mais altos centros de operações do Exército desmentiram a história. Por algum tempo, o governo e as autoridades públicas enxergaram o surto de relatos

sobre discos voadores como uma histeria pós-guerra. Até hoje relatos de visões são feitos por pessoas sãs e sóbrias, cujos testemunhos seriam aceitos em uma corte de justiça, mas que, ainda assim, acabam se tornando vítimas de desconfiança do público e da ridicularização da mídia.

Com Ken Arnold não foi diferente. Ele era importunado tanto por indivíduos que o seguiam à procura de detalhes, como por jornalistas ansiosos para colocar um ponto de vista particular na história.

Como jornalista, tive a honra de ser uma das últimas pessoas a entrevistá-lo. A ocasião nem sequer pareceu uma entrevista, pois ocorreu de maneira rápida e por telefone. Ainda assim, consegui obter mais informações do que qualquer outro jornalista havia conseguido durante um bom tempo.

A entrevista ocorreu em 24 de junho de 1976, aniversário do avistamento de Arnold. Na época, eu tinha contato com fortianos e pesquisadores de óvnis em todo o país, enquanto recebia um salário miserável como redator de artigos de revistas e, eventualmente, copidesque de jornais. Passava a maior parte do tempo sem dinheiro, e o pouco que recebia pela venda das histórias, quando chegava (os cheques estavam quase sempre atrasados), era usado para financiar a procura de novos mistérios em outras localidades. Como era jovem, viagens e aventuras me pareciam mais importantes do que refeições frequentes e um teto sobre minha cabeça.

Em algum momento no meio de tudo isso, consegui cópia de um livro chamado *The Coming of the Saucers*, coescrito por Ken Arnold e Ray Palmer (Figura 1.2). A história, contada em uma narrativa simples e direta, descrevia a experiência de Arnold nas semanas que se seguiram ao avistamento no monte Rainier. Era um relato arrepiante, uma aventura saída diretamente de uma ficção barata. Fiquei fascinado, mas também desconfiado: Palmer era editor de ficção científica. Por isso, quanto do livro seria factual e quanto seria ficção?



Figura 1.2: O editor Ray Palmer em sua casa, em Amherst, Wisconsin, em 1965. Em julho de 1947, Palmer entrou em contato com o aviador Kenneth Arnold e o contratou para viajar a Tacoma, Washington, a fim de investigar o relato sobre um incidente envolvendo óvnis. Os dois posteriormente tornaram-se coautores do livro *The Coming of the Saucers*, que narra os estranhos eventos ocorridos em Tacoma. (Fotografia de Rick Hilberg)

Comecei a buscar informações, tentando encontrar o paradeiro de Ken Arnold, mas meus contatos não puderam ajudar. "Arnold não está morto?", alguém sugeriu. Outro disse ter ouvido que ele havia se mudado para a Austrália com a família, na tentativa de escapar das constantes perturbações de repórteres e interessados em óvnis. A verdade, como descobri, era muito mais simples: ele ainda vivia em Idaho. Eu o localizei ligando para o serviço de auxílio telefônico.

Ao me identificar, Arnold disse: "Estou bastante cansado de repórteres", acrescentando que as pessoas do jornal regional, o *Idaho Daily Statesman*, tentavam uma entrevista há anos. Sobre uma ocasião em que um jornalista lhe telefonou, Arnold comentou: "Ouvi suas justificativas e então desliguei o telefone em silêncio."

Com medo de receber a mesma resposta, apresentei o assunto com

cuidado. Disse que não era apenas jornalista, mas também um entusiasta da aviação (o que era verdade, pois havia trabalhado como líder da equipe de aviação da Força Aérea), e então conversamos sobre aviação por alguns minutos antes de abordar o assunto original. No processo, devo ter expressado algum pequeno conhecimento sobre o fenômeno envolvendo os óvnis, pois Arnold disse abruptamente: "Você parece entender dessa coisa (de óvnis) muito bem; por acaso leu meu livro? A maioria dos repórteres nem sequer o viu, e isso é parte da razão pela qual não falo com eles. Não sabem nada além do fato de que vi discos voadores".

Naquele momento, expliquei que eu havia, de fato, lido o livro e conhecia os detalhes essenciais, mas que ficaria muito feliz se pudesse ouvir mais.

"Bem, se leu o livro, já tem a maior parte dos detalhes", respondeu Arnold. "Sabe, as citações que ele contém não são inventadas, como muitas pessoas acreditam. Na época, eu tinha um dos primeiros gravadores, e o levei comigo a Tacoma."



O avistamento de Ken Arnold perto do monte Rainier não apenas o fez alvo da imprensa, mas também o inundou de cartas. Havia tantas, ele comentou, que "simplesmente não conseguiria responder a todas".

Nesse meio-tempo, a experiência fez com que registrasse um boletim com o comandante de Wright Field, em Dayton, Ohio (atual Base Aérea Wright Patterson). Além disso, por volta da mesma época, Ray Palmer entrou em contato e pediu a Arnold que considerasse escrever um artigo para uma revista sobre o avistamento no monte Rainier. Ele se recusou a escrever o artigo, mas enviou a Palmer uma cópia do boletim registrado na Força Aérea.

Alguns dias depois, Palmer respondeu contando a Arnold sobre a carta que recebera de um funcionário patrulheiro do porto próximo a Tacoma, Washington. De acordo com Palmer, o autor da carta alegava que ele e outro homem haviam visto discos voadores sobre a Ilha Maury, uma pequena península localizada a cerca de cinco quilômetros ao norte do porto de Tacoma, em Puget Sound. O autor da correspondência também alegou que um dos discos havia deixado cair fragmentos metálicos na ilha.

Palmer queria que Arnold voasse a Tacoma e investigasse a história, com todos os gastos cobertos.

Logo depois, o tenente Frank Brown e o capitão William Davidson, representantes da Inteligência Militar A-2 da Quarta Força Aérea do Exército, que haviam recebido a tarefa de investigar tal fenômeno, fizeram uma visita a Arnold. Questionaram-no sobre todos os aspectos do avistamento e, com sua permissão, examinaram a caixa de correio. Ao final da visita, os oficiais deixaram um número de telefone para que Arnold pudesse entrar em contato caso necessário.

Dias depois, ele decidiu aceitar a oferta de Palmer para investigar o incidente da Ilha Maury. Levou o avião até o final de um pasto, próximo à sua casa, e acelerou em direção ao que futuramente chamou de "o mais perverso mistério que alguém possa imaginar".

Na noite de 29 de julho de 1947, pousou em Berry Field, uma pequena pista de decolagem fora de Tacoma, onde se assegurou de que ninguém o reconheceria (sua foto vivia estampada em jornais). Ao tentar fazer reservas em um hotel - usando o telefone do aeroporto - descobriu que todas as instalações estavam ocupadas. A cidade passava por uma carência de hospedagem.

Em uma última e, à primeira vista, inútil tentativa de encontrar um lugar para se acomodar, Arnold telefonou para o Winthrop Hotel - o maior e mais caro da cidade. Assustou-se ao descobrir que havia uma reserva em seu nome. Apenas duas pessoas sabiam que Arnold planejava viajar a Tacoma: a esposa e Ray Palmer, e nenhum deles havia reservado o quarto. De fato, Arnold sequer se preocupou em apresentar um plano de voo. Tinha certeza de que o recepcionista do hotel estava fazendo alguma confusão entre ele e outro Ken Arnold, mas decidiu aceitar o quarto, já que estava certo de que não encontraria outro em nenhum local da cidade.

Após hospedar-se no hotel, Arnold verificou a lista telefônica local e encontrou o registro de Harold Dahl, um dos dois membros da patrulha do porto identificado por Ray Palmer. Ao telefonar para Dahl, o piloto percebeu uma relutância em discutir o avistamento. De fato, Dahl sugeriu a Arnold que esquecesse o assunto e fosse para casa, mas o piloto, persistente, convenceu-o a ir ao hotel para uma entrevista. Dahl apareceu

naquela mesma noite e, após alguns estímulos, contou a história.

O membro da patrulha disse que guiava o barco perto da Ilha Maury, na tarde de 21 de junho de 1947, acompanhado do filho, de dois tripulantes e do cachorro. De repente, viu seis objetos voadores "com formato de rosca" sobre sua cabeça, a uma altitude de aproximadamente 610 metros. Um dos objetos parecia enfrentar problemas e, aos poucos, perdia altitude. De sua parte inferior começou a sair um material parecido com lava - derramado em grandes quantidades no barco e na praia da Ilha Maury. Dahl contou que um pouco do material caiu no filho, machucando o braço do garoto. Outro tanto acertou o cachorro, que acabou morrendo. O barco também havia sido danificado consideravelmente. Os seis discos, então, ganharam altitude e moveram-se em direção ao mar aberto.

Segundo Dahl, cerca de vinte toneladas de um material quente, similar às fezes, foram atiradas na praia. Após o resfriamento da substância, os tripulantes coletaram uma grande quantidade de amostras e voltaram à terra firme, onde o garoto se encontrava hospitalizado.

O incidente foi relatado a seu superior, Fred Lee Crisman, que a princípio não teria acreditado na história. Mas Crisman, no entanto, foi quem enviou a carta a Ray Palmer.

Na manhã seguinte, 22 de junho, um homem que vestia um terno preto e dirigia um Buick 1947 visitou Dahl. O estranho o convidou para ir ao centro da cidade tomar café da manhã. O convite foi aceito, pois o membro da patrulha pensou que o homem fosse um cliente interessado em seu trabalho de salvamento de meio período. Durante o café, Dahl disse que o estranho relatou toda a sequência de eventos ocorridos próximos à Ilha Maury, alertou-o que não seria inteligente da parte dele discutir o incidente se quisesse manter a família em segurança. Estranhamente, Dahl não deu importância ao conselho, e, segundo afirma, em seguida dirigiu-se ao cais, onde contou aos colegas de trabalho o mais novo episódio.



Na manhã após a entrevista, Arnold recebeu a visita de Dahl e Fred Crisman. Este relatou conhecer a história do funcionário, acrescentando que, no início, estava convencido de que o homem mentia para justificar os

danos no barco. De qualquer maneira, resolveu visitar a Ilha Maury, onde não apenas encontrou material parecido com fezes mas também viu um dos discos em forma de rosca passar sobre sua cabeça.

Quando Dahl e Crisman partiram, Arnold telefonou para o capitão E. J. Smith, piloto da United Airlines, que também avistara óvnis.' Arnold começava a se sentir despreparado para realizar a investigação e contou isso a Smith, pedindo-lhe auxílio. O piloto da United Airlines concordou, e Arnold logo voou para Seattle a fim de encontrá-lo. A partir de então, os eventos ficaram ainda mais estranhos.

Todas as conversas no quarto de hotel foram monitoradas por uma operação secreta e descritas em detalhes, por telefone, aos repórteres da cidade. Os pilotos descobriram que a conversa havia vazado quando Ted Morillo, repórter da United Press, declarou que um informante estava transmitindo os diálogos. Os homens reviraram o quarto de hotel procurando instrumentos, mas não encontraram nada.

Em um primeiro momento, Arnold negou a veracidade da informação divulgada. Mais tarde, porém, admitiu para Morillo que os detalhes estavam corretos. Junto a Smith, começou a suspeitar que ou Crisman ou Dahl teriam sido a fonte do vazamento. Mas logo os pilotos descobriram que as ligações telefônicas foram transmitidas desde quando os patrulheiros do porto estavam com eles no quarto. Por fim, em desespero, Arnold telefonou para os dois oficiais da Inteligência do Exército, o tenente Brown e o capitão Davidson. Eles chegaram no mesmo dia, ouviram o que Crisman lembrava dos supostos avistamentos (seu e do funcionário) e então, de maneira repentina, decidiram partir. (Dahl não estava presente, pois deixara o quarto quando soube que os militares foram chamados.)

"Praticamente imploramos para que eles (os oficiais do Exército) ficassem", Arnold contou durante a entrevista, "mas eles alegaram que precisavam levar o avião para um show aéreo que aconteceria no dia seguinte".

Os oficiais partiram levando amostras do material, dadas a eles por Crisman. Naquela mesma noite houve um acidente com o avião militar que levava Brown e Davidson, e os dois morreram. O comandante do voo e um alistado do exército, também a bordo, salvaram-se com a ajuda de

paraquedas.

Na manhã de 1- de agosto de 1947, a história do acidente apareceu como manchete de primeira página no Tacoma Times. A matéria, de Paul Lance, redator da equipe do Times, revelava os nomes dos dois oficiais do exército antes mesmo que as Forças Armadas os identificassem oficialmente. Ele declarou posteriormente a Arnold e a Smith que era a fonte de Lance quem fazia as ligações anônimas.

Duas semanas após a publicação da matéria, Paul Lance morreu de forma inesperada.

"Talvez tenha sido coincidência", declarou Arnold.

Ted Morillo, repórter da United Press, logo perdeu o emprego e passou por várias dificuldades pessoais. Homem persistente, havia empregado a própria rede de informantes tentando encontrar a identidade da pessoa misteriosa. Nunca obteve sucesso e, passado um tempo, sugeriu a Smith e Arnold que deixassem a cidade para a própria segurança deles.

Crisman desapareceu e surgiram rumores (novamente criados pelo autor das chamadas) de que havia deixado Tacoma a bordo de um avião ligado ao transporte militar do Alasca. Dahl foi visto em um cinema e, de acordo com Arnold, parecia despreocupado com relação à morte dos dois funcionários da Inteligência do Exército.

Arnold quase teve um destino parecido com o dos dois militares. Quando ia para casa, parou para abastecer e, ao levantar voo, o motor do avião parou de funcionar. Apenas o pensamento rápido e excelentes noções de pilotagem puderam salvá-lo de um acidente fatal.



Após o incidente em Tacoma, Ken Arnold passou a sentir mágoa e raiva pelo que acreditava ser uma resposta inapropriada, por parte do governo, aos avistamentos de óvnis. Comentou que um sentimento de lealdade à nação havia feito com que registrasse um boletim, denunciando os estranhos objetos voadores, mas, em lugar de receber cumprimentos, ele, Smith e os outros pilotos foram todos "levados a parecer perfeitos idiotas".

Arnold e Smith continuaram voando nos anos seguintes; Smith, comercialmente e Arnold, como piloto particular. Sobre o amigo Smith, Arnold declarou: "Ele se aposentou depois de trinta e três anos, aos sessenta. Fizemos um banquete em sua homenagem, mas não pude comparecer."

Em 1949 ou 1950, Arnold recusou uma oferta de cinquenta mil dólares da Doubleday pelos direitos da história - valor bastante considerável para qualquer editora da época.

"Queriam um ghost writer", declarou Arnold, "mas eu queria o livro escrito com minhas palavras. Por isso recusei a oferta".

Direitos de filmagem também permaneceram com o piloto por sua insistência em documentar a história com exatidão. No fim, o único relato completo do incidente veio com a colaboração de Arnold e Ray Palmer, inicialmente em um artigo na revista FATE e, depois, no livro *The Coming of the Saucers*. Não houve, portanto, nenhuma outra publicação escrita - ele nunca desejou transformar a história em produto de massa.

Em meio a rumores de sabotagem e espionagem ligadas ao acidente do voo militar, o FBI iniciou uma investigação de campo que incluiu entrevistas com vários envolvidos no caso da Ilha Maury. O resultado foi um relatório de 25 páginas para o diretor, datado de 18 de agosto de 1947, compilado por Jack B. Wilcox, agente especial responsável, em Seattle.

A cópia do relatório, que se tornou disponível há alguns anos, em função do Ato sobre Liberdade da Informação, permaneceu consideravelmente censurada, em particular no que se refere a nomes. De qualquer maneira, como os principais envolvidos já eram conhecidos por meio dos relatos de Arnold e por matérias que surgiram logo depois, era apenas uma questão de ligar os nomes à maior parte dos espaços vazios.

A julgar pelo relatório, o FBI concluiu com rapidez que o episódio da Ilha Maury havia sido uma fraude. Em uma das seções, por exemplo, há a descrição de uma entrevista de Harold Dahl a um jornal, realizada em sua casa. De acordo com o relato, o repórter tentava confirmar a história de um disco "que se desintegrava" próximo à ilha. Durante a entrevista, no entanto, a esposa de Dahl teria sofrido uma "crise de nervos considerável" e exigido de seu marido a confissão de que a história era pura fantasia. O

entrevistador afirmou que Dahl, então, desmentiu a história, reconhecendo que o caso dos discos voadores era inventado.

Durante uma entrevista com Dahl e Crisman, em 7 de agosto de 1947, no escritório da agência em Tacoma, o agente do FBI em exercício considerou as respostas dadas pelos dois, durante o interrogatório, imprecisas e evasivas. Alegou que os dois homens de início "negaram ter feito quaisquer declarações a alguém" capazes de sugerir que as amostras tivessem vindo de um disco voador e, ainda segundo o agente, "não diziam qual era a verdadeira e completa ligação deles com a história do disco. Também se recusaram a dar qualquer informação específica, preferindo respostas evasivas e declarando, diversas vezes, que não tinham nada a ver com o caso".

Diante de um interrogatório duradouro, Crisman e Dahl acabaram dizendo ao agente do FBI que, ao se comunicarem com Ray Palmer, haviam inventado uma parte da história ligada aos discos voadores porque, aparentemente, "era isso que ele (Palmer) exigia deles". O entrevistador do FBI, no entanto, continuou como se não estivesse impressionado com o que parecia uma invenção total e deliberada, e no relatório reiterou que "nenhuma informação precisa pôde ser obtida [...] com relação ao que cada (um dos homens) havia feito em específico para dar início à história do disco voador".

Com relação ao avião de transporte militar que havia sofrido o acidente (um bombardeiro B-25), o FBI buscou informações com os investigadores da Quarta Força Aérea do Exército em McChord Field, Washington. A agência foi noticiada de que uma investigação do exército não havia descoberto nenhum sinal de sabotagem relacionado à queda. A causa do acidente estaria ligada a um tubo de escapamento defeituoso que, ao soltar faíscas, incendiara a asa esquerda. Essa asa teria se desfeito e, no processo, arrancado a cauda do avião. Rumores (espalhados pelo autor dos telefonemas) de que a queda seria resultado de uma bomba ou tiros de um avião inimigo foram considerados falsos, assim como os discos voadores sobre a Ilha Maury.

Um ponto aqui diz respeito à repentina partida dos investigadores do exército após a entrevista com Fred Crisman. Os dois, Brown e Davidson, devem ter percebido algum detalhe na história de Crisman que denunciara

a mentira. Se isso aconteceu, não foi dito a Arnold, provavelmente porque os dois funcionários recebiam ordens para permanecer em silêncio sobre tudo o que descobrissem.

Ainda mais obscura era a identidade do autor anônimo das chamadas, que, entre outras informações, dera indicações a jornalistas sobre a identidade de Brown e Davidson antes mesmo de o Exército ter declarado os nomes dos dois homens. Cinco ligações anônimas foram feitas a diversos diretores de jornais entre 11h30 da manhã de 31 de julho e 5h30 da tarde de 2 de agosto de 1947. O FBI claramente suspeitou que Crisman fosse, de alguma maneira, o responsável por elas. Ainda assim, a agência nunca conseguiu chegar à identidade do autor.

Os "fragmentos" da ilha Maury eram uma questão completamente diferente. Os investigadores da agência logo descobriram que apresentaram uma "nítida semelhança" com a de uma metalúrgica próxima a Tacoma. Além disso, não há dados no relatório do FBI que indique radioatividade no material - algo mencionado por outros que tentaram revisar o episódio.

Como a história do disco voador se tornou um blefe, e (ao menos oficialmente) a queda do avião do exército foi acidente, e não sabotagem, o FBI encerrou o caso da Ilha Maury.



A seguir, algumas notas sobre os principais envolvidos.

Fred Crisman nunca foi ao Alasca, apesar dos rumores. Em vez disso, de acordo com o jornalista John Keel, ele foi dispensado da guerra da Coreia e, em seguida, tornou-se professor de uma escola pública. Por fim, adotou a identidade de Jon Gold, apresentador de um talk show de rádio em Tacoma. Em 1968, o promotor público Jim Garrison, que conduzia uma investigação sobre o assassinato de John Kennedy, intimou o então radialista para ir a Nova Orleans. De forma duvidosa, fotos tiradas na época em Dallas ligavam Crisman ao assassinato - uma delas mostrava um homem parecido com ele.

Keel declarou que alguém havia tentado assassinar Crisman pouco antes de ser intimado. A tentativa não estava ligada à morte de Kennedy, mas

sim à presença áspera de Crisman na rádio; ele havia, era evidente, contrariado muitas pessoas com sua personalidade sagaz e agressiva.

A morte de Crisman se deu por causas naturais em 1975, deixando ufólogos e teóricos da conspiração contra Kennedy cada vez mais confusos sobre seu passado. Muitos pensavam que tivesse ligações com a comunidade da Inteligência, em particular com a CIA, embora a lógica implícita nos fatos seja tão duvidosa quanto sua suposta presença em Dallas. Por outro lado, a habilidade que Crisman teve ao confundir o FBI em Tacoma, em 1947, além da possível ligação com os telefonemas anônimos, deixaram no ar a hipótese de alguma veracidade nessa visão.

Logo após o incidente, o companheiro de Crisman, Harold Dahl, mudou-se para outro endereço. O filho adolescente de Dahl havia desaparecido, e algum tempo depois foi encontrado em outro estado, aparentemente sofrendo de amnésia; outros escreveram que autoridades o encontraram no Colorado ou em Wyoming; o FBI afirmou que o garoto foi achado em Montana. Não há declarações de que sofresse de amnésia; apenas teria fugido.

Dahl, aliás, não era nem nunca havia sido oficial da patrulha do porto. Tratava-se de um personagem que ele e Crisman criaram para a história, embora os dois de fato tivessem e operassem um barco reserva no porto de Tacoma.

O editor Ray Palmer, que foi sem dúvida enganado por Crisman para prosseguir com a história da ilha Maury, passou os últimos anos em relativo anonimato. Sua morte, em 1977, deu fim a uma era de relatos de óvnis, calando o que talvez tenha sido a maior voz nesse campo.

Kenneth Arnold viveu anos agitados antes de sua morte em 16 de janeiro de 1984, em um hospital em Bellevue, Washington. O quinquagésimo aniversário de seu avistamento ocorreu em 24 de junho de 1997 sem muita polêmica, provavelmente como Arnold desejaria. Apesar do avistamento no monte Rainier e da indesejada fama, ele nunca se achou alguém especial, sustentando o tempo todo ser apenas "um cara normal".

CAPÍTULO 2

Algo estranho está acontecendo

O "verão do disco voador", em 1947, chegou ao fim, mas os eventos - em particular a visão de Kenneth Arnold - subsistiram como uma lenda. As pessoas, em todos os cantos, falavam sobre a existência de um fenômeno, antes pouco conhecido, o óvni.

Várias teorias surgiram para explicar a natureza e a origem de objetos misteriosos, mas, tendo em vista a rapidez, capacidade de manobras e aparente inteligência implícita em suas ações, a noção de que os óvnis eram veículos de outro mundo logo alcançou a consciência pública. No início de 1949, a explicação sobre a espaçonave havia penetrado na psique norte-americana. Por consequência, a Força Aérea Americana - responsável pela defesa da área espacial nacional - ficou encarregada de uma investigação a longo prazo do fenômeno. O esforço, que levaria tempo e era considerado bastante fútil por uma série de razões, aos poucos tornou-se o pesadelo das relações públicas.

O verão de 1952 foi uma espécie de divisor de águas para as atividades ligadas aos óvnis, pois apareceram outros objetos anômalos em radares da capital norte-americana. Os alvos - em três diferentes telas de radar (duas delas no Aeroporto Nacional de Washington e uma nos arredores da Base Aérea de Andrews) e confirmados por observação aérea e do solo - foram seguidos em velocidades que variavam entre 160 e 11.300 quilômetros por hora. Os equipamentos de radar, foi constatado depois, não apresentavam falhas mecânicas.

Os avistamentos de Washington, D.C., ocorreram nos finais de semana de 19 e 20 de julho e 26 e 27 do mesmo mês, e fizeram com que os canais de comunicação se congestionassem com informações sobre o tráfego de óvnis. O choque em consequência disso foi tão intenso que deixou os funcionários da Inteligência preocupados com a possibilidade dos soviéticos de empregarem a polêmica dos óvnis como base de uma "artilharia" de guerra psicológica. Com isso em mente, um grupo secreto de cientistas foi reunido em janeiro do ano seguinte, liderados por H. P. Robertson - físico e funcionário da CIA. O grupo recomendou uma

campanha de "desmistificação" para diminuir o interesse público pelos óvnis e, dessa maneira, neutralizar uma situação supostamente perigosa. Em paralelo, a Força Aérea recebia golpes constantes de jornais e de investigadores civis: a mídia pedia uma explicação e os civis exigiam cobertura.

Apesar dos esforços para desmistificação, os avistamentos de óvnis continuaram a intrigar bastante até os anos 1950. No fim do verão e outono de 1957, um segundo susto dramático envolveu a nação. A agitação persistiu até 1958, mas, ao final do ano, grande parte já se dirigira ao exterior, e relatos apareciam na França, América do Sul, Grã-Bretanha e Escandinávia. No ano seguinte, 1959, os relatos de avistamentos nos Estados Unidos diminuíram de forma ainda mais significativa, embora nessa época a campanha de desmistificação promovida pelo governo - que começava a dar resultado - possa ter sido, em parte, responsável por tal declínio.



Em 24 de abril de 1964, um policial perseguia um carro em alta velocidade no subúrbio da cidade de Socorro, estado do Novo México, quando ouviu um zunido e observou uma luz brilhante perdendo altitude no céu a sudoeste. Eram aproximadamente 5h45 da tarde.



Figura 2.1: Sobre Washington, D.C., objetos voadores anômalos foram relatados em dois finais de semana distintos em julho de 1952. Detectados em telas de radar no Aeroporto Internacional de Washington e na Base Aérea Andrews, os objetos também foram vistos por observadores no solo e por pilotos de aeronaves que tentavam interceptar os óvnis. Acima, visão noturna do avião da Força Aérea na linha do voo. (Foto tirada pelo autor)

Alarmado por saber que havia um barracão com dinamite na direção em que a luz descia, o policial Lonnie Zamora abortou a perseguição ao carro e foi em direção ao deserto. Seguiu até o topo de uma inclinação tortuosa onde, em uma vala não muito distante, notou algo que parecia ser um carro capotado. Logo descobriu que não se tratava de um automóvel; tinha forma de ovo, ou de elipse, e descansava na parte baixa da ladeira sobre quatro pernas desiguais. Dois homens vestidos de branco e de baixa estatura estavam de pé ao lado do objeto; quando viram Zamora, mostraram-se surpresos e rapidamente desapareceram de seu campo de visão.' Após alguns instantes, o objeto ascendeu, zunindo e chiando. O acontecimento todo levou alguns minutos.

O sargento Sam Chavez, policial do estado, logo chegou e encontrou Zamora pálido e trêmulo. Outros policiais juntaram-se a eles e, então,

realizou-se uma investigação no local. Eles descobriram quatro marcas no solo, onde as pernas, ou suportes para pouso, do objeto haviam sido vistas. Galhos carbonizados foram encontrados e o solo mostrou evidências de calcinação ou superaquecimento. Zamora estava tão perturbado que insistiu em visitar um padre antes de completar o boletim de ocorrência do incidente.

Escritores e investigadores, determinados a levantar suspeitas sobre a credibilidade do membro da patrulha, perscrutaram o relato de Zamora. De qualquer maneira, o fato da investigação inicial ter sido conduzida por policiais treinados (o único pessoal mais próximo da cena) credenciou o assunto de veracidade e profissionalismo raramente encontrados em casos que envolviam pousos de óvnis e contatos imediatos. A cobertura da mídia foi intensa e por algum tempo o caso de Socorro suplantou muitas das outras notícias. Ninguém suspeitava que o incidente marcaria o início de uma nova onda de avistamentos e que, no final do ano seguinte, os óvnis seriam relatados em números sem precedentes em quase todos os continentes do mundo.



A visão de Lonnie Zamora foi, para mim, um estímulo. Eu tinha 13 anos, era um aluno do ensino médio interessado por ciências e literatura, com um entusiasmo crescente por tudo o que se relacionasse a óvnis. A história de Socorro levou meu interesse a outro patamar. Na escola, não passava uma semana sem que estivesse envolvido em discussões com meus colegas, ou mesmo professores, sobre a natureza do fenômeno óvni. A maior parte de meus amigos achava que os objetos fossem ilusão de ótica ou produto de mentes insanas, mas, de alguma forma, toleravam minha sinceridade. Outros, menos dispostos, acreditavam apenas que minha imaginação estivesse tomando rumos equivocados.

Um dos professores de ciências, Jackson Underkoffier, era mais receptivo. Ele encorajava meu interesse enquanto aconselhava que abrandasse o entusiasmo com lógica e objetividade. Mostrou-me que os objetos poderiam não ser naves espaciais - como sugerido em notícias mais sensacionalistas e por vários pesquisadores civis -, mas sim fenômenos naturais ou algo completamente novo e desconhecido. Em determinado momento, emprestou-me um grande relatório sobre

fenômenos aéreos preparado pelo Comitê Nacional de Investigações (National Investigations Committee on Aerial Phenomena - Nicap). Liderado por Donald E. Keyhoe, major aposentado da Marinha, o Nicap era, na época, a maior organização de pesquisa civil do país sobre óvnis. Permaneci com o relatório por semanas, antes de devolvê-lo.

Durante o resto de 1964 e em 1965, a observação de óvnis se elevou constantemente por todo o mundo. A eclosão ocorreu em julho de 1965.

Em 2 de julho desse ano, membros de uma base inglesa na Antártida assistiram a uma grande manobra de um óvni sobre as próprias cabeças. Em 3 de julho, trabalhadores das bases chilena e argentina nas Ilhas Órcades do Sul, ao norte da massa de terra da Antártida, relataram um óvni. Instrumentos existentes na base argentina criados para registrar a atividade do campo magnético mediram uma perturbação intensa e repentina enquanto os objetos sobrevoavam a região. No mesmo dia, na Ilha Decepção, no extremo oeste da Antártida, membros de uma base mantida pela Marinha argentina avistaram um gigante objeto voador, em formato de lente, enquanto mudava de cores, velocidade e direção. O objeto foi descrito como quase idêntico ao óvni relatado pelos funcionários da base inglesa. Em 11 de julho, grandes objetos em formato de disco foram vistos em Portugal. No mesmo dia, um objeto luminoso e branco foi observado sobre os Açores. Outros avistamentos ocorreram durante o mesmo período na Europa, África, Austrália e América do Norte.

Nos Estados Unidos e no México haviam relatos sobre óvnis de costa a costa. No final de julho de 1965, o pânico rondava toda a América do Norte. Em agosto, o clima relacionado aos óvnis (o ambiente emocional) havia se tornado carregado: dezenas de milhares de norte-americanos tinham passado pela experiência do fenômeno, e, para eles ao menos, não havia como negar que algo estranho estava acontecendo.



Em 13 de julho de 1965 - um dia após meu aniversário de 15 anos -, por volta de meio-dia e 15 min, um óvni foi avistado no condado de Lebanon, no estado da Pensilvânia, não muito longe da casa de meus pais. O objeto permaneceu visível até por volta das quatro da tarde. Relatos de testemunhas oculares, em telefonemas à polícia e à mídia local, sugeriam

que o óvni era circular e metálico. Outros relatos afirmavam que ele mudava de cor, de vermelho para azul ou branco, e que também mudava de forma (uma das características de óvnis que examinaremos em capítulo posterior). O objeto parecia se mover lentamente na direção sudoeste, para fora da área.

Reagindo às muitas chamadas e relatos, um editor do jornal local telefonou para o gabinete de negócios públicos da Força Aérea de Olmstead, próximo a Harrisburg, 35 quilômetros a oeste, no condado vizinho de Dauphin, e solicitou uma explicação. Os funcionários da base responderam com o envio de um caça. Dentro de minutos, o piloto declarou por rádio que avistara o objeto, e o descreveu como algo semelhante a um grande "balão de plástico transparente, em processo de inflar". A aproximadamente cinco metros de altitude, o piloto parou a perseguição. Testemunhas no solo afirmaram que o objeto acelerava conforme o avião se aproximava. As condições atmosféricas eram consideradas boas, com teto alto e grande visibilidade. No entanto, oficiais de Olmstead posteriormente admitiram não ser possível confirmar a presença do grande balão naquele dia.

Dez dias depois, em Pittsburgh, no limite oeste do estado, várias testemunhas relataram um objeto voador "com cauda alaranjada e formato de foguete". Ao mesmo tempo, do outro lado do Atlântico, moradores de Warminster, na Inglaterra, foram afetados por estranhas ondas sonoras.

Os ataques em Warminster tiveram início em dezembro de 1964 e coincidiram com uma repentina e espetacular controvérsia sobre óvnis na região. De acordo com os relatos noticiados, os habitantes da cidade estavam convencidos de que os ataques eram obra dos óvnis. Em certa ocasião, uma mulher teria supostamente sido arremessada contra uma parede por "violentas ondas sonoras". Em outra, uma jovem teria sido paralisada por ondas sonoras enquanto um óvni era visto nos arredores. Histórias tão estranhas quanto foram os relatos de "espinhos gigantes" que surgiam "apitando" do céu. Roedores, pombos e outros pequenos animais eram encontrados mortos quase todos os dias - mortos por ondas sonoras de alta frequência. Os ataques continuaram durante os seis meses seguintes, até julho de 1965, e só terminaram após os avistamentos de óvnis cessarem em Warminster.

De volta aos Estados Unidos, a onda de atividade dos óvnis atingiu o ápice na noite entre 2 e 3 de agosto de 1965. Naquela noite, moradores de grande parte do Meio-Oeste e Sudoeste permaneceram do lado de fora de suas casas ou ao lado do automóvel assistindo a objetos brilhantes e coloridos se lançarem no céu escuro. No Texas, Colorado, e nos estados das Grandes Planícies a atividade foi mais intensa. Polícia, agências de jornal e estações de rádio e televisão tiveram as linhas telefônicas congestionadas por ligações de testemunhas oculares.

Na manhã seguinte, um porta-voz da Força Aérea afirmou, em declaração para a imprensa nacional, que os avistamentos não eram nada além da má identificação de quatro estrelas luminosas: Rigel, Betelgeuse, Aldebarã e Capela, localizadas nas constelações Orion, Taurus e Auriga. A declaração despertou uma série de protestos públicos, além de uma imediata contra-argumentação de respeitáveis membros da comunidade astronômica. Entre os que responderam estavam Walter Webb, principal conferencista do Hayden Planetarium, em Boston, e Robert Risser, do Science and Art Planetarium, em Oklahoma. Webb destacou que as quatro estrelas e respectivas constelações eram visíveis em agosto "apenas do outro lado do mundo". O dr. Risser concordou, ressaltando que "as afirmações da Força Aérea [...] estavam tão longe da verdade quanto se podia imaginar".



Nove dias depois, em 11 de agosto de 1965, próximo a Monroe, estado de Michigan, uma jovem teria supostamente sido atacada por um monstro peludo e alto que se aproximara entrando por uma janela aberta do carro. O incidente, embora não esteja ligado a nenhuma atividade de óvni conhecida, é digno de constar aqui pela natureza bizarra e pelo fato de ter ocorrido em meio à polêmica de 1965.

Agências de notícias identificaram a vítima - que também era a motorista do carro - como Christine van Acker, de 17 anos. A mãe da garota, Rose Owen, estava no banco do passageiro. Os relatos das notícias eram conflitantes, mas os detalhes essenciais observavam que Van Acker fazia uma curva quando a criatura - peluda e com 2,10 metros de altura - teria aparecido na estrada, fazendo com que freasse, desesperadamente. Em um instante, a criatura invadiu o carro pela janela aberta.

"Eu olhei", contou a sra. Owen, "e lá estava aquela mão enorme e peluda em cima da cabeça de Christine".

Um alvoroço foi gerado com as duas mulheres gritando e Van Acker buzinando várias vezes. A criatura recuou de volta para a floresta. As duas foram encontradas momentos depois por David Thomas, 22, que afirmou ter decidido investigar após ouvir a buzina. Ele encontrou Owen "de pé na rodovia, atrás do carro, e Christine envolvida em tecidos sobre o volante". Van Acker apresentava contusões no rosto e sua foto foi publicada em jornais e revistas do país inteiro.

Todo o episódio poderia ter sido rapidamente esquecido, ou minimizado, se fosse a única ocorrência do tipo. Os relatos de "gigantes peludos", no entanto, foram numerosos em Michigan durante os meses de junho e julho de 1965, e o mês de agosto não se mostrou diferente. A experiência aterrorizante de Christine van Acker conseguiu atrair a atenção da mídia nacional. Conforme a história se espalhava, outras testemunhas surgiam com os próprios relatos, os moradores foram se tornando preocupados e, depois, assustados. As autoridades locais tiveram de lidar com o inevitável subproduto reacionário - nesse caso, um "esquadrão" de vigilância que quase deixou os eventos fora de controle.

Com armas de fogo e outras improvisadas, os membros do esquadrão fizeram buscas nas matas do interior, mas nada encontraram. Acreditavam que a criatura fosse uma mutação criada pela radiação da usina atômica Enrico Fermi, localizada nos arredores. A estação havia entrado em funcionamento poucos anos antes, e o esquadrão sugeriu uma busca nos aterros da usina. Por algum tempo, a situação ficou tensa. Os operários da usina responderam trancafiando os portões e contratando seguranças extras.

Ao mesmo tempo, as estradas da região ficavam engarrafadas, repletas de turistas e novos "caçadores de fantasmas", além de restaurantes, postos de gasolina e albergues para pernoite. A comoção foi uma dádiva para os donos e gerentes de estabelecimentos. O dono de um restaurante drive in afirmou: "Não me importo com o que (a criatura) seja, contanto que permaneça aqui".



Harold Butcher, 16, ordenhava vacas na fazenda dos pais em Cherry Creek, Nova York, quando seu rádio portátil foi abalado por energia estática. Era 19 de agosto de 1965, oito dias após o relato do ataque a Christine van Acker. A máquina de ordenhar - alimentada por um motor de trator - parou de repente, e um touro, preso do lado de fora do celeiro, urrou e entrou em pânico. Olhando através da janela, Harold viu um grande objeto elíptico pousar a poucos metros dali. O objeto emanava um odor de gasolina queimada, e um vapor vermelho nublava suas extremidades. Um bipe estranho foi ouvido. O objeto partiu, subindo diretamente em direção às nuvens. Os membros da família encontraram grama danificada e duas depressões no chão, onde, segundo parecia, fora o local do pouso.

Em 21 de setembro de 1965, os óvnis retornaram à Pensilvânia. Dois irmãos, Ronald, 23, e Gary, 18, viajavam em carros separados em direção à casa deles no condado de Lebanon quando avistaram algo no céu sobre a estrada. Eram aproximadamente 22h30. Chegando em casa, chamaram as irmãs Susan, 15, e Kay, 20, e um amigo visitante, Becky, até o gramado em frente à casa. Por alguns minutos ficaram do lado de fora e viram um estranho objeto voador cercado por luzes verdes. O óvni desapareceu, e foi em seguida visto, apenas por Ronald, levantando-se de um bosque atrás da casa. O objeto girou algumas vezes antes de desaparecer novamente em meio às árvores.

No momento do incidente, os pais dos quatro irmãos dormiam e não souberam do óvni até o dia seguinte. Os vizinhos, no entanto, estavam acordados e foram chamados pelos garotos. Todos avistaram o objeto antes de ele desaparecer por completo.

Na noite seguinte, 22 de setembro de 1965, um motorista do condado de Lebanon e a namorada, que estava no assento de passageiro do carro, avistaram um óvni em formato de disco. As testemunhas - Larry, 22, residente no distrito de Cleona, e Gail, 20, das proximidades de Annville - disseram ter notado o objeto pela primeira vez no céu a sudoeste, onde apareceu e se inclinou em direção ao solo sobre um campo aberto. O objeto então se moveu para oeste, em direção a Hershey, Pensilvânia. Os dois conseguiram avistar o óvni até que chegassem à casa de Gail, onde

chamaram seu pai.

Não demorou e cerca de trinta pessoas estavam reunidas na frente da casa assistindo ao óvni. Um jovem ousado - Michael, de 14 anos - localizou um telescópio elétrico 30 x 40 e o montou para ter melhor visão. Depois contou a um jornalista:

- Não sei qual é o aspecto de um disco voador, mas aquela coisa tinha uma cúpula branca em cima e outra embaixo, e um anel de luzes vermelha e verde se movendo em zigue-zague ao redor.

Outra testemunha, uma dona de casa, afirmou que as luzes do óvni "ligavam e desligavam". Disse ainda que um avião comercial passou por cima e que o óvni "atirou uma chama vermelha e seguiu o avião"; mas o disco fez isso apenas por um curto período antes de retornar à posição anterior.

[Um membro do grupo decidiu telefonar para o jornal local, o Lebanon DailyNews. Um fotógrafo da equipe, a partir de agora identificado como "PW", saiu para registrar a cena².](#) Anos depois, em setembro de 1974, conversei com ele sobre o incidente.

PW me contou que a redação havia recebido uma ligação sobre um pequeno grupo de pessoas que presenciaram "luzes estranhas" no céu de Annville.

"Quando cheguei lá", ele disse, "o negócio estava muito alto e não apareceria em uma fotografia. Eu o observei até que se deslocasse a ponto de se parecer com uma estrela. Sei que soa bem engraçado, mas também sei que havia uma coisa lá em cima que parecia fora do normal."

PW disse que tentou fotografar o objeto com o auxílio da lente do telescópio - uma façanha quase impossível sem um suporte para a câmera. "Cada vez que tentava focar e finalmente conseguia ajustar, o objeto

se movia em outra direção. Então precisava focar de novo. "Era frustrante", ele conta, "Tinha minhas lentes de telefoto comigo, mas não eram fortes o suficiente para tirar uma foto daquela coisa."

Finalmente, o óvni desapareceu a oeste e foi substituído por um vindo do

norte. O segundo objeto se juntou a um outro (é possível que o primeiro houvesse retornado), e então ambos desapareceram permanentemente.



Na mesma noite, a nordeste de Annville, no vilarejo de Fredericksburg, condado de Lebanon, Dale E. Richard e o pai, Elmer, bebiam café no Fredericksburg Diner quando um caminhoneiro se aproximou em alta velocidade para relatar que havia uma região em chamas próximo à pista de corrida. A notícia se tornou uma preocupação imediata para Richard por duas razões: ele era tanto o chefe da área quanto o dono da pista.

Acompanhados por outros homens, pai e filho se apressaram em chegar ao local, mas não encontraram fogo e, de fato, não acharam nada fora do normal - até a manhã seguinte, quando Richard, junto com outros funcionários da pista de corrida, descobriu um círculo queimado no gramado interno, com cerca de dois metros de diâmetro e perfeitamente redondo. Espalhadas de forma simétrica entre os círculos estavam quatro marcas ou impressões, como se pernas ou suportes tivessem se apoiado ali.

No dia seguinte, detalhes do incidente chegaram à mesa do editor do jornal local, o Lebanon Daily News. De novo, PW encarregou-se de fotografar.

Durante a entrevista citada antes, ele afirmou: "Nenhum maçarico poderia ter feito o que vimos na pista. A grama estava queimada somente no círculo. A que existia fora (do círculo) estava normal".

A observação de PW promoveu, em parte, uma grande desconfiança de que Richard havia provocado a queima da área a fim de promover seu empreendimento de automobilismo. Eu tinha conhecimento da suspeita porque cresci na cidade e por muitos anos também fui cético com relação à origem do círculo queimado. No entanto, minha conversa com PW me forçou a reconsiderar.

Em 17 de setembro de 1974, visitei Dale Richard na oficina mecânica de Speedway, fechada desde então. Entreguei-lhe uma cópia da história de um jornal sobre o incidente e perguntei se ele se recordava dos eventos ocorridos naquela noite de setembro de 1965. Ele leu a matéria por alguns

instantes, olhou para cima e falou: "Sim, aconteceu exatamente como diz aqui. Não tenho explicação sobre o que aconteceu". Quando comentei que muitos na cidade ainda julgaram ser a história um truque publicitário, Richard não respondeu nada. No entanto, continuou a me encarar fixamente, olhos nos olhos, sem desviar. E sua expressão, sóbria e solene, não mudou.

CAPÍTULO 3

Estranhos na noite

Dezembro de 1965 deu espaço a janeiro de 1966, e, ao redor do mundo, os avistamentos de óvnis continuavam, embora não com tanta frequência como antes. Olhando para trás, a diminuição dos relatos pode estar mais relacionada com o baixo interesse da mídia e com as persistentes objeções do governo do que com o efetivo declínio do aparecimento de óvnis. Seja qual for o motivo, a trégua não durou muito.

Em março de 1966, após o fiasco do "gás do pântano" em Michigan, que gerou uma sólida quantidade de relatos durante todo o verão, a atividade decolou. No ano seguinte, durante a primavera, houve novamente um aumento no número de avistamentos que durou até o outono de 1967.

Meu interesse no fenômeno dos óvnis fora deixado um pouco de lado, ainda que não tivesse diminuído. Eu tinha 17 anos e trabalhava após o horário de aula para pagar meu carro - o restante do tempo acabava usando para desfrutar a recém-descoberta liberdade da estrada.

O corpo de bombeiros da cidade sediou, naquele verão, o desfile e a convenção dos bombeiros do condado, e, durante as festividades, meus amigos e eu planejamos acampar uma noite nas montanhas do norte. Combinamos acampar em Little Mountain, aos pés da Blue Mountain, parte dos Apalaches. Em 1967, a área era mais isolada do que é hoje, cercada por fazendas e florestas, e acessível apenas por meio de estradas sinuosas - o acesso à montanha se dava por uma estrada de terra estreita que formava uma espécie de looping, criando um grande círculo.

Eu conhecia Little Mountain porque havia praticado caça selvagem com meu pai no local, e achei a possibilidade de acampar ali excitante. Meus amigos também estavam animados e, com o consentimento de nossos pais, empacotamos comida, barraca, lanternas e sacos de dormir e seguimos em dois automóveis antigos.

Entre os amigos de acampamento estavam: meu primo, Larry Zeigler; um de seus amigos mais próximos, Mike; um amigo em comum, Joe; e meus vizinhos Wayne Rentschler e Steve Hetrick. Chegamos várias horas antes

de escurecer, escolhemos uma área de camping e desempacotamos o equipamento. Não havíamos planejado loucura alguma para aquela noite - nada de drogas ou álcool, sequer um rádio em volume alto. Também não cogitamos a possibilidade de ocorrerem problemas ou receber hóspedes não convidados pois não havíamos contado a ninguém, além dos pais, os planos de visitar a montanha. Os únicos visitantes que cogitávamos a possibilidade de receber eram alguns abutres ou predadores, e nada maior que uma raposa ou um lince.

Instalamo-nos em uma área próxima de onde os carros estavam estacionados, mas dentro o suficiente da floresta para passarmos despercebidos caso alguém usasse a estrada. Não havia localização melhor: o chão era relativamente nivelado e sem muitas pedras, ou seja, dormir não seria um problema. Além disso, havia um pequeno riacho lá perto que nos forneceria água. (Naquela época podia-se beber da água da montanha, sem tratamento, pois não havia preocupações excessivas com saúde.) Montamos a barraca, abrimos os sacos de dormir e então fizemos uma fogueira. Ao cair da noite, estávamos estabelecidos confortavelmente na floresta.

Observei, ao longo dos anos e em diversos acampamentos em países distintos, que o sono surge mais cedo na floresta - possivelmente por uma regressão instintiva a um comportamento primitivo, ou talvez apenas porque, quando estamos na floresta, não há televisão nem aparelho de som, ou computador para ocupar o tempo e a mente (a não ser, é claro, que você sinta a necessidade de carregar um aparelho de som portátil ou um laptop - mas nesse caso você poderia ter escolhido ficar em casa). Livre das armadilhas high tech, há a oportunidade de conversar com os colegas de acampamento ou escutar a noite e se maravilhar com os sons que, de outra forma, seria impossível ouvir.

Assim foi naquela noite. Preparamos a fogueira enquanto contávamos histórias e falávamos de assuntos da juventude. Em seguida, fizemos cachorro-quente e comemos chili enlatado. Aos poucos, a diminuição da comida e da conversa, combinada com o ruído manso da floresta, aquietou-nos. Após algum tempo, decidimos nos recolher - meus amigos na barraca e eu em um saco de dormir desenrolado ali perto.



Acordei e vi o acampamento escuro, o fogo há muito tempo reduzido a brasas fracas. No saco de dormir encontrei minha lanterna, a qual usei para iluminar meu relógio: eram três da madrugada. Na copa das árvores, um corujão-orelhudo piava de forma profunda e assustadora. Tremi em meu saco de dormir. O grito da coruja me lembrava um cão de caça latindo à distância.

Outro som, fraco e vibrante, me chamou a atenção. Desliguei a lanterna e engatinhei devagar para fora do saco de dormir. Vestido em meu jeans, calcei o tênis e enfiei uma camiseta. No acampamento, tudo estava parado, somente aquela pulsação fraca e errante se intrometia no silêncio da floresta. Sem acordar os outros, fui em direção à estrada de acesso. Caminhei por entre as árvores - cuidadosamente com medo de usar a lanterna em minha mão.

De cima, a coruja clamou de novo, fazendo com que eu saltasse. O pássaro parecia me acompanhar, marcando meu avanço, e, pela extraordinária visão noturna e vantagem de ponto de vista, ocorreu-me que ele já havia localizado a fonte do som - devia, na verdade, estar observando-a o tempo todo.

Minha visão se ajustava à escuridão quando avistei a estrada de acesso através dos troncos das árvores. Parei e escutei: o som vinha de algum lugar ao fundo da estrada. Vagarosamente, a vibração ficou mais alta e então percebi que se tratava do motor de um carro - um V-8 agudo - guinando em baixa velocidade. Agachei-me e, momentos depois, o brilho dos faróis atravessou as árvores.

O carro adiantou-se até ficar diante de meu esconderijo e, inexplicavelmente, parou. Os faróis se apagaram. Um ponto de luz atravessou com rapidez o céu noturno, girando e descendo sobre o acampamento. Congelei. Com medo até de respirar, pude ouvir meus amigos se agitarem nas barracas. Uma arma disparou na noite!

Um pandemônio irrompeu de dentro da barraca e ouvi Wayne gritar para que os outros se abaixassem. Inexplicavelmente, o som de terror deles dispersou minha paralisia e, engatinhando, comecei a me mover (talvez de maneira estúpida) em direção à estrada, determinado a conseguir uma visão melhor do carro.

Enquanto avançava devagar, ouvi o chiado de um radiotransmissor. O ponto de luz desapareceu. Fiquei de novo paralisado enquanto o automóvel deu partida sem ao menos acender os faróis. Reunindo o que havia restado de minha coragem, prossegui até o limite das árvores a tempo de ver o vulto escuro do carro desaparecer na estrada.

Levantei-me de meu esconderijo e corri de volta ao acampamento, onde me reuni com os outros. Ninguém havia se ferido, mas o nível de temor era alto. Discutimos sobre quem poderia estar no carro, e alguém sugeriu policiais, mencionando a arma e o rádio. Repliquei que aquilo não fazia sentido, pois a polícia teria se apresentado e, além disso, não usaria uma arma sem motivo. Outra pessoa - Larry, eu acho - concordou com minhas considerações e acrescentou que o tiro não parecia ter saído de uma arma de polícia, e sim de um calibre leve - 22 ou 32.

- Se não eram policiais, quem seriam então? - perguntou Wayne, insistindo que poderia ser alguma "brincadeira" da polícia local.

- Quem quer que seja, voltará - apontou Mike, deixando evidente, pelo tom da voz, o medo que todos sentíamos.

Ele estava certo: ou o carro retornaria, ou seguiria caminho, saindo na nossa frente. De qualquer maneira, tínhamos pouco tempo para traçar um plano de ação e escolher entre ficar ou fugir. Indecisos, discutimos e debatemos, mas era tarde demais: o carro já retornava.

O que cada um de nós fez ou disse naquele momento eu sinceramente não me lembro. Sou capaz de fornecer detalhes substanciais apenas porque mantive anotações durante muito tempo. Recordo-me de que estava tomado por uma espécie de disfunção intelectual: uma descarga de adrenalina e um instinto primitivo assumiram o controle. Os psicólogos chamam esse comportamento de reação "lutar ou fugir", uma resposta a uma circunstância de ameaça à vida - como a postura de um soldado em guerra, forma elegante de dizer que você quer mesmo é salvar a pele. Estive nessa "casa dos horrores" em várias ocasiões ao longo dos anos, mas aquela noite de 1967 foi a primeira vez. Meus amigos e eu éramos garotos, e garotos devem se divertir, não encarar o terror em uma viagem de acampamento, às três da madrugada.

Então esperamos, agachados no chão, usando as árvores como

cobertura; esperamos que o ponto de luz encontrasse cada um de nós; esperamos um outro tiro estourar na noite. Quando se é adolescente, a imaginação é incrivelmente ativa, e eu tenho certeza de que todos imaginamos o pior.

A hora parecia se arrastar enquanto o carro se aproximava - com faróis apagados e motor chiando. Meu coração bateu forte. Sem nenhuma mudança perceptível de velocidade, passou por nós e se foi.

Arrastamo-nos para fora dos respectivos esconderijos e ficamos ali, surpresos, até que todos se pusessem a falar. No meio da conversa, Larry sugeriu que checássemos nossos carros para nos certificar de que não haviam sido danificados nem violados.

Como um bando de cachorros amedrontados, seguimos para a estrada e corremos em direção ao local onde estacionamos os automóveis. Eu estava por último e ouvi alguém logo à frente tropeçar e cair. Uma longa maldição foi dita, e as lanternas revelaram o que ocorrera: um pedaço de madeira - uma árvore morta - bloqueava a estrada. Além daquela, havia outra, e, além desta, ainda outra, provavelmente colocadas lá por alguém que estava naquele carro. Como as madeiras foram depositadas com tal velocidade era um mistério sobre o qual nenhum de nós pensou por muito tempo naquela hora. Verificamos os carros e nos convencemos de que não havia nada de errado. Em seguida, rebocamos os troncos para fora da estrada.

De volta ao acampamento, reacendemos a fogueira e atiramos madeira nela até que começasse a estalar. O medo que sentíamos parecia querer diminuir, dando lugar a um nervosismo furioso. Como garotos, gostávamos de acreditar em nossa coragem, mas os eventos daquela noite estavam além de nossa experiência juvenil.

Permanecemos no acampamento até o amanhecer sem que ninguém dormisse. Poderíamos ter escapado, acredito, não fosse pela sensação bizarra de que, em algum lugar na estrada, além das árvores, o carro nos esperava - o motorista talvez estivesse rindo na escuridão.

A luz do dia irrompeu com suavidade pela floresta. Apagamos o fogo e empacotamos os utensílios. Quando saímos da montanha, o sol já havia nascido e, após alguns dias, os eventos daquela noite não passariam de

memória, de um simples pesadelo.



Por mais assustadora que pareça a experiência daquela noite, ela passa quase despercebida se comparada aos eventos ocorridos em outros locais. A agitação causada por um óvni - completa, com direito a luzes noturnas sinuosas, ocupantes e criaturas estranhas - havia se espalhado de novo pela nação. A atividade bizarra, documentada por John Keel em seu importante livro *The Mothman Prophecies*, foi mais marcada no vale do rio Ohio, onde se estendeu por quase cartoze meses, de novembro de 1966 a dezembro de 1967.

É possível que a primeira ocorrência do período no vale de Ohio seja o encontro entre um vendedor chamado Woodrow Derenberger e o risonho ocupante de um óvni, um homem com aspecto normal que se identificou apenas como sr. "Frio" e conversou com Derenberger por telepatia antes de partir em sua nave. O incidente, testemunhado por várias pessoas, ocorreu em 2 de novembro de 1966, nos arredores de Parkersburg, Virgínia ocidental, e foi relatado à polícia. Treze dias mais tarde, uma criatura ameaçadora iniciou as aparições na cidade de Point Pleasant (no mesmo estado) e arredores. Apelidado de "Mothman" (Homem-Mariposa) pela mídia, a criatura foi descrita por testemunhas como tendo entre 1,80 e 2,10 metros de altura, grandes asas e brilhantes olhos vermelhos.



Figura 3.1: Gray Barker, autor e ufólogo, em uma convenção sobre óvnis na cidade de Nova York, em 1980. Entre os livros de Barker está *The Silver Bridge*, relato dos casos de óvnis e criaturas estranhas em Point Pleasant (Virgínia ocidental) e arredores. (Fotografia de Michael G. Mann, da coleção de R. Hilberg)

A chegada do "Mothman" foi anunciada não apenas por relatos sensacionalistas da mídia, mas também por um surto de mortes não explicadas de animais e desaparecimentos de bichos de estimação. Em um caso, investigado pelo falecido autor Gray Barker (Figura 3.1), um pastor-alemão chamado Bandit desapareceu próximo a Salem, Virgínia ocidental. O dono de Bandit, Newell Partridge, contou a Barker que na noite de 14 de novembro de 1966, o aparelho de televisão da casa dos Partridge emitiu um chiado parecido com o de um gerador enquanto, do lado de fora, Bandit começou a choramingar. Partridge apontou uma lanterna na direção do celeiro e percebeu dois grandes círculos vermelhos, ou "olhos". Foi então à caça e, ao perceber que o cachorro não havia retornado, resolveu dormir com uma arma carregada a seu lado. Na manhã seguinte, encontrou as pegadas de Bandit onde avistara os "olhos". As marcas denunciavam que o cachorro havia se movido em círculos, como se

seguisse o rabo, e as pegadas se estendiam apenas até aquele local.

Treze meses depois, em 15 de dezembro de 1967, a Silver Bridge (uma ponte de 213 metros) em Point Pleasant caiu durante o trânsito na hora do rush. Uma testemunha declarou: "Olhei para cima e ela não estava lá". A ponte inteira desapareceu no interior do rio, fazendo com que um total de 31 veículos afundasse no gelado rio Ohio e 46 pessoas morressem na tragédia.

Uma semana após o desastre de Silver Bridge, em 22 de dezembro, Keel reportou que dois homens estranhos, com pele bronzeada e vestindo casacos pretos, entraram no escritório de Mary Hyre, correspondente do jornal local. Exausta pela cobertura dos eventos trágicos da semana anterior, a senhorita Hyre ficou perplexa quando os homens lhe perguntaram sobre a presença de óvnis na região. Durante a estranha conversa, um dos homens perguntou a ela o que faria se fosse "convidada" a parar de escrever sobre discos voadores.

Mais tarde, naquele mesmo dia, outro homem com olhos e pele escura entrou no escritório e se identificou como Jack Brown, investigador de óvnis. Outra conversa estranha ocorreu, em meio à qual Brown alegou ser amigo de Gray Barker e perguntou sobre John Keel. A senhorita Hyre relatou que o homem gaguejava e vestia um terno antiquado e mal ajustado, e que, apesar do intenso frio do lado de fora, ele não usava casaco.



Personagens como Jack Brown têm perturbado e amedrontado pessoas durante séculos. Em tempos passados, eram associados ao ocultismo ou a experiências religiosas - os "Homens Obscuros" de inúmeras tradições. Nos dias atuais, eles fazem parte da mitologia dos óvnis. Chegam depois de um disco voador ou evento fortiano - e, com frequência, até mesmo antes de a vítima ter a chance de relatar sua experiência -, às vezes a pé, outras vezes dirigindo automóveis que aparentam ser novos, mesmo quando o veículo claramente tem anos de idade. Às vezes abordam amigos ou familiares de testemunhas e investigadores, fazendo perguntas estranhas e observações duvidosas, ou apenas os perseguem por todos os lugares. A conduta deles é desagradável e suas palavras e ações são, quase sempre, um absurdo

completo.

A primeira vez que ouvi sobre os "Homens de Preto" foi por volta de 1969 ou 1970, em matérias de revistas e em um livro escrito por Gray Barker. De início, tudo isso se parecia muito com uma para noia relacionada a óvnis, mas em pouco tempo estava me correspondendo com Keel e Barker, e ambos me asseguravam que os Homens de Preto eram um fenômeno real, ainda que esquivo. Pouco tempo depois, encontrei-me com Barker numa convenção em Cleveland e durante uma longa conversa me lembrei daquele evento assustador nas montanhas em 1967. Contei-lhe em linhas gerais a experiência e sugeri que poderia se tratar de uma ocorrência dos Homens de Preto. Após ouvir com educação, Barker me disse que o episódio provavelmente não era nada além de uma comum, se não exagerada, brincadeira. Anos mais tarde, percebi a ironia da resposta ao descobrir que Barker, junto com seu amigo James Moseley, havia aplicado diversos trotes impressionantes e ao menos um bastante sério na comunidade dos ufólogos.

Apesar de Barker ter sugerido que se tratava de uma brincadeira - peguei-me de novo insistindo nos eventos daquela noite de 1967. Quanto mais pensava neles, mais suspeitava de que havia passado por uma experiência fortiana. Pense: havia uma coruja - uma ave associada à lendas, inclusive à lenda do fantasma que geme, o "Banshee"; havia o fato curioso de que o ocupante, ou ocupantes, parecia saber exatamente onde o acampamento estava localizado; havia a obstrução causada pelos pedaços de madeira, colocados misteriosamente em transversal na estrada com velocidade e silêncio - nosso acampamento não estava muito distante e teríamos ouvido o barulho da madeira sendo arrastada. Por fim, havia o medo intenso e quase anormal que acompanhou a experiência.

• • •

Nos anos 1970, enquanto prosseguia meus estudos sobre óvnis, continuei a ouvir sobre os Homens de Preto. As histórias vinham de diversas fontes, entre elas amigos e conhecidos. Descobri que havia dois tipos de Homens de Preto: o misterioso, mas em geral bastante humano, e outro tipo que, com base em relatos, parecia ser algo não humano, mas "para-humano", como o personagem da história que me foi relatada em junho de 1977.

Eu havia partido para uma viagem de fim de semana e, na volta, parado em um restaurante que costumava frequentar. A garçonete em serviço era uma amiga que conhecia meu interesse por eventos fortianos e lamentou por eu não ter estado lá no dia anterior.

Um homem desconhecido, ela disse, se aproximou da entrada principal do restaurante e começou a empurrar, em vão, o vidro da porta. Claramente sem compreender que para abrir a porta era preciso puxar, o homem continuou empurrando, até que a garçonete gritou:

"Puxe!".

Ela disse que o homem, de meia-idade, vestia uma camiseta velha e calças, tinha a pele escura (não negra) e caminhava de maneira dura e bizarra. Minha amiga percebeu que havia algo sombrio nele, algo que não podia definir muito bem. Em um vilarejo onde desconhecidos são uma raridade, esse homem era especialmente peculiar.

Com um olhar estranho e fixo, o homem se aproximou do balcão e pediu à garçonete cinquenta centavos. Ela, pensando ter ouvido errado, ignorou o pedido. Quando pediu uma segunda vez, ela lhe disse com educação que restaurantes eram negócios para ganhar e não dar dinheiro, o que fez com que o homem respondesse com um ressonante "Oh!". Em seguida, ele se sentou junto ao balcão. Pediu um copo de água, sem ver ou sem perceber o copo cheio que a garçonete já havia colocado à sua frente. Ela apontou para o copo, então, o homem pegou-o e bebeu, sedento. Sem dizer nenhuma outra palavra, levantou-se e caminhou para fora do restaurante, apenas parando para encarar demoradamente a garçonete, antes de seguir.

A aparição e as ações bizarras do homem deixaram minha amiga nervosa. "O mais estranho nele", ela disse, "é que nunca piscava!". Ela admitiu que talvez pudesse ter piscado enquanto ela não olhava, mas nem uma vez sequer ela viu suas pálpebras se moverem.

Em 1967, um episódio tão estranho quanto esse ocorreu em San Luis Valley, no Colorado, área com longo histórico de óvnis e fenômenos fortianos. A testemunha, a quem vamos nos referir como senhorita B, era uma artista que identificou um objeto com forma circular voando sobre o vale do Great Sand Dunes National Monument. Posteriormente, ela pintou

o objeto voador e pôs na tela as lembranças da experiência.

Semanas mais tarde, em sua casa perto de Alamosa, a senhorita B recebeu a visita de um homem interessado em sua pintura. O visitante, aparentando ter cerca de 35 anos, comportava-se de maneira estranha e declarou ser de outro universo.

"Não sei ler", explicou, "mas diga o nome de qualquer livro, em qualquer biblioteca, e eu poderei lhe contar o conteúdo dele."

Nervosa com o desconhecido, a senhorita B perguntou-lhe como soubera de sua pintura. Em vez de responder à pergunta, ele apenas lembrou-a de que não podia ler, e tratou de confundi-la ainda mais ao afirmar que os humanos perdem muito tempo e energia na busca por alimento "quando tudo poderia ser tirado com facilidade da atmosfera".

A artista disse à polícia que o homem parecia doente e insistia em comprar a pintura. Ela deliberadamente pediu um valor bastante alto, ele replicou dizendo não ter dinheiro. O visitante partiu em um carro com placa do Arizona e, meses mais tarde, a polícia ainda não o havia rastreado.

Dizer que o visitante da senhorita B apresentava um comportamento estranho e irracional é atenuar o fato, da mesma maneira que o é com relação ao homem no restaurante. Isso não quer dizer, no entanto, que esses dois encontros foram sem propósito. Em cada um, o visitante causou um grau de confusão mental que forçou a testemunha a repensar pontos de vista e crenças fundamentais, em particular os mais provincianos, sobre a vida e a realidade. Psicólogos chamam isso de "técnica da confusão" - uma forma de recomposição mental. Trata-se de uma abordagem que abre as portas para novas ideias e possibilidades e, se aplicada em escala suficientemente larga, poderia, em teoria, influenciar mudanças sociais.

No auge do interesse por óvnis e fenômenos fortianos, meu amigo Raymond possivelmente sofreu essa obscura e incomum técnica aplicada contra si. O evento, que ocorreu em sua cidade durante um encontro com os Homens de Preto, mais tarde foi descrito num bilhete anexado a uma carta datada de 16 de agosto de 1976:

"Essa tarde, a caminho para lhe enviar a carta, passei pelo corredor de um pequeno prédio comercial e lá, sentado num banco e vestindo terno,

havia um velho senhor. Assim que me aproximei, ele perguntou em alto e bom som: 'Você está aí em cima agora?'

Como pode imaginar, fiquei estupefato, mas logo percebi que não falava comigo (apesar de não haver mais ninguém por perto). Exatamente como se falasse ao telefone, continuou em tom alto: 'Ah, você está aí em cima! Meu Deus! Estarei aí em alguns minutos.'

O velho então se levantou e caminhou para fora do prédio, rumo à rua.

Eu tinha de escolher entre segui-lo ou ir, em direção oposta, ao correio. Desculpe-me dizer, mas fui para o correio e enviei sua carta. Talvez tenha feito a coisa certa: se tivesse seguido o velho senhor, é provável que agora estivesse 'lá em cima' sem saber como descer!''

Apesar do tom humorístico, a história de Raymond se parece com outros relatos que envolvem Homens de Preto em pelo menos um ponto importante: o estranho parecia bêbado ou desorientado (ou, nesse caso, simplesmente senil), expressando aparente falta de senso e falta de sincronia com o que se passa a sua volta.



Nem todos os casos que envolvem os Homens de Preto são bizarros como esse. Conforme já mencionado, às vezes o encontro ocorre com um ou mais indivíduos que parecem bastante normais, exceto pelo comportamento misterioso e reticente. Comportam-se como agentes secretos ou pessoas que desempenham esse papel.

Em 1965, após um evento ufológico de nível baixo, o fotógrafo PW foi abordado por dois homens que viajavam em um Plymouth preto e alegavam ser representantes de uma organização que pesquisava óvnis. Interrogaram sobre a localização de várias árvores altas queimadas pelo objeto (descrito como um clássico disco). Os homens disseram precisar de amostras de folhas e cascas de árvores para análise em laboratório. Quando PW apontou o local, que era próximo, um dos homens retirou do carro um par de sapatos com ferrões e subiu em uma árvore. Enquanto isso acontecia, PW questionou o segundo homem, mas não conseguiu extrair nenhuma informação que valesse a pena. Os dois homens se foram

logo após recolherem as amostras.

Em 23 de maio de 1964, no noroeste da Inglaterra, próximo à divisa com a Escócia, Jim Templeton, a esposa e duas filhas passavam a tarde no pântano de Burgh, próximo a Solway Firth (estuário do Solway). Templeton, de Carlisle (Inglaterra), fazia o papel de um cinegrafista amador ao fotografar a filha de cinco anos, Elizabeth, que usava um vestido novo. Conforme focava a câmera, pôde ver as torres de refrigeração da usina de energia atômica Chapelcross, do outro lado do estuário. Nada mais aparecia no campo de visão da câmera, o que ele julgou estranho, pois, em geral, espalhavam-se ovelhas pastando pela paisagem. Na ocasião, entretanto, as ovelhas estavam todas juntas, como se estivessem assustadas.

Templeton levou o filme a uma loja para ser revelado. Quando foi buscá-lo, a gerente do estabelecimento comentou sobre a "adorável" foto de Elizabeth, mas expressou curiosidade pelo "cara grandalhão" ao fundo. Para sua grande surpresa, Templeton encontrou uma segunda imagem na foto: um homem que vestia um terno prateado.

A foto do inglês foi publicada por todo o mundo e examinada por especialistas que ficaram desnorteados. A conseqüente cobertura da mídia atraiu uma grande massa de investigadores de óvnis, espiritualistas e curiosos. Templeton foi acusado de aplicar um golpe, mas afirmou com insistência que aquilo não fazia sentido. Funcionário da brigada de fogo de Carlisle, um dia recebeu, no quartel dos bombeiros, a visita de dois sujeitos estranhos, altos, que vestiam terno preto e chapéu de feltro. Os homens dirigiam um Jaguar preto e se identificaram como investigadores do governo, solicitando a Templeton que os acompanhasse ao pântano de Burgh. Templeton descreveu a atitude dos dois homens como "reservada e arrogante". Quando chegaram ao pântano, um dos homens perguntou: "Foi aqui que você viu o homem do espaço?".

Templeton respondeu - como fizera tantas vezes antes - que nem ele nem os membros da família haviam visto ninguém na hora; que estavam sozinhos no pântano. Após ouvi-lo, os dois homens entraram de volta no Jaguar e se foram, deixando Templeton sozinho no pântano, a dez quilômetros de Carlisle.

Há uma espécie de post scriptum para essa história: algumas horas após Jim Templeton tirar a foto no pântano, a contagem regressiva para o lançamento de um foguete de teste em Woomera, Austrália, foi cancelada. De acordo com relatos da época, uma figura estranha e vestida em terno prateado foi vista na área de lançamento, mas jamais localizada. Quando descrições da figura foram comparadas à imagem na fotografia de Templeton, perceberam que as duas eram praticamente idênticas.

• • •

Estritamente falando, o próximo relato não tem ligação com os Homens de Preto, embora envolva um homem misterioso e também a história de um óvni que sofreu uma colisão. Compilado por Rick R. Hilberg (Figura 3.2), o relato apareceu originalmente no agora extinto UFOjournal.



Figura 3.2: O jovem ufólogo Rick Hilberg (à esquerda) com o falecido Donald E. Keyhoe em Cleveland, 1964. Major aposentado da Marinha, Keyhoe liderou o Comitê Nacional de Investigações de Fenômenos Aéreos (National Investigations Committee on Aerial Phenomena - Nicap) e foi autor de diversos livros de sucesso sobre óvnis, entre eles, *The Flying Saucers Are Real* (1950) e *Flying Saucers from Outer Space* (1953). (Fotografia de Allan Manak, da coleção de R. Hilberg)

Hilberg, que vive com a esposa e o filho em Berea, Ohio (próximo a Cleveland), é ufólogo experiente e uma autoridade em fenômenos fortianos. Em 1981, recebeu um telefonema de um homem que dizia querer relatar um óvni. John - como o identificaremos aqui - falava de um "disco diurno" que executava manobras aéreas agudas.

"Ouvi o relato dele", conta Hilberg, "e informei educadamente que tínhamos muitos casos parecidos em nossos arquivos."

John fez muitas perguntas e, em certo ponto da conversa, expressou interesse em saber se os investigadores na região de Cleveland conheciam histórias sobre óvnis acidentados; e, caso conhecessem, se depositavam alguma fé nelas. Ele então relatou uma história sua, alegando que nunca havia contado a ninguém, nem mesmo aos membros da própria família, com medo de que o julgassem mentiroso. O resumo a seguir é referente à matéria do UFO Journal, com a permissão de Rick Hilberg:

John estava em uma loja de selos no centro de Cleveland (em agosto de 1952) quando iniciou uma conversa com outro cliente. Ele disse que os dois falaram sobre selos por um tempo e pareciam gostar da companhia um do outro. John descreveu o novo amigo como um homem baixo e robusto, de aproximadamente 32 anos, pele escura e cabelo curto, estilo militar. (Por questões de conveniência, ele será chamado de agora em diante de "Robert", embora o nome verdadeiro - se de fato esse homem existiu - seja desconhecido.)

Durante várias semanas seguintes [...] os dois se encontraram na casa de John para falar sobre selos e às vezes jogar algumas partidas de xadrez. John disse que ainda que fosse um jogador considerável o novo amigo sempre ganhava. Ele disse sentir (na hora) como se Robert pudesse ler sua mente, já que sempre parecia saber vários movimentos que John viria a realizar. [...]

Robert afirmava (ser) um engenheiro químico que trabalhava para o estado de Ohio. [...] Parecia ter bons conhecimentos de assuntos técnicos e de repente começava a discorrer sobre todos os tipos de informações detalhadas de um (tipo de) carro, ou alguma peça complicada de um maquinário. [...] Parecia saber mais sobre qualquer assunto técnico do que até mesmo um engenheiro saberia.

Usava sempre o idioma perfeito dos livros didáticos, e, embora dissesse ser de Ohio, apresentava um leve sotaque de algum lugar que John não conseguia identificar.

Após três semanas de amizade, Robert o convidou para um jantar e uma partida de xadrez em sua casa. [...] John relatou que, após o jantar, Robert tirou uma fotografia da gaveta, passando-a para o amigo, e perguntou se já ouvira falar em discos voadores. Ele respondeu que não conhecia muito o assunto, mas que havia lido matérias ocasionais no jornal. John disse que olhou para a imagem e ficou impressionado. A imagem na fotografia parecia ser uma espécie de grande máquina que havia colidido com a lateral de uma colina.

Seja lá o que fosse, estava bastante danificada. [...] Parte da superfície estava em pedaços e espalhada por todo o local do acidente, além disso, apenas uma estrutura bastante deformada, que fazia John se lembrar da forma de um guarda-chuva, ainda existia. Ele estava certo de que o objeto não era nenhum tipo de aeronave conhecida, e afirmou que dois corpos, similares a seres humanos horrivelmente carbonizados em um grande incêndio, foram encontrados no chão próximo à nave. Estimou (a altura deles) em entre 1,20 e 1,50 metro, mas admitiu ser apenas uma estimativa. John perguntou a Robert o que (exatamente) a fotografia mostrava, mas não recebeu resposta, e a imagem voltou para dentro da gaveta antes de os homens iniciarem a partida de xadrez.

Após uma semana sem receber notícias de Robert, John decidiu ir até sua casa. [...] Quando bateu à porta, [...] confrontou-se com uma senhora de idade, que o olhou de forma suspeita. Quando perguntou pelo amigo, ela lhe disse que morava sozinha na casa, vivera ali toda a vida adulta e nunca havia visto nem ouvido falar de ninguém parecido com Robert na vizinhança. Ela pediu que John se retirasse, ao pensar, é evidentemente, que fosse louco ou quisesse lhe fazer mal.

John afirma que nunca mais viu Robert, embora tenha recebido um cartão de aniversário do amigo alguns dias depois. Ele disse a Rick Hilberg que ficara confuso com a chegada do cartão, pois estava certo de que

jamais havia mencionado a data a Robert. Em uma nota pessoal, Hilberg afirma ter conversado com John em três ou quatro ocasiões subsequentes, sempre achando-o sincero e confiável. "A história de John", disse Rick, "é algo que sou incapaz de explicar."



O que pensar de tudo isso? Algumas experiências relacionadas aos Homens de Preto, como o encontro que PW teve com os sujeitos que buscavam amostras de árvores, ou a experiência de Jim Templeton com os homens do jaguar preto, podem muito bem ser ações secretas de funcionários do governo. Com relação aos outros episódios, em geral mais estranhos, se tomados de modo individual, poderiam ser rejeitados, justificados como armações, fantasias ou fruto de uma imaginação exagerada (isso inclui minha própria memória da noite nas montanhas). Esse ceticismo se torna mais complicado, entretanto, quando se reconhece que tantas histórias parecidas tenham surgido de locais tão distantes uns dos outros. Além do mais, em ao menos alguns dos casos antes mencionados, componentes religiosos ou ocultos - a associação aos "Homens de Preto" - continuam evidentes.

Em janeiro de 1998, o investigador escocês Ron Halliday reportou a experiência de uma testemunha de óvni que, no dia do avistamento, observou doze Homens de Preto entrarem na casa de um vizinho, onde "se tornaram invisíveis". A testemunha descreveu os trajes usados pelos Homens de Preto como sendo similares ao vestuário dos membros do clero. Dois indivíduos posteriormente surgiram na casa da testemunha para discutir a Bíblia e lhe dizer que os doze homens eram um trabalho do demônio. "Não era o óvni que preocupava o casal", refletiu Halliday, "eram os Homens de Preto".

CAPÍTULO 4

A invasão do lago Boshkung

O caso teve início na noite de 23 de novembro de 1973.

Os corretores de imóveis canadenses Earl Pitts e Jim Cooper dirigiam pela via 35, com destino à sua casa, próxima ao lago Boshkung, na cidade de Minden, em Ontário (Canadá). De repente, uma "coisa estonteante", como Pitts descreveu depois, brilhou no céu, de leste a oeste, e desapareceu de seu campo de visão em segundos. O objeto, que os homens estimaram ter quase cinco metros de extensão, tinha a frente larga e se estreitava gradualmente, com a extremidade frontal brilhante e uma luz branca na cauda.

O piloto particular Dale Parnell, de Stormy Lake, Ontário, que voltava para casa com a esposa, viu, também naquela noite, outro (ou talvez o mesmo) objeto passar próximo à estrada Buckhorn. Além deles, Pete Sawyer, de Hall's Lake, Ontário, também avistou um objeto voador estranho, parecido com um helicóptero sem cauda.

"Ele desceu o canal próximo ao Shaws, seguindo para o lago Boshkung", contou Sawyer.

A parte superior do objeto estava iluminada; a parte inferior, semiescura, e "isso foi tudo o que vi dele". Sawyer acrescentou que o tal objeto tinha quatro pernas ou trens de pouso aparentemente levantados.

Três meses depois, objetos voadores estranhos ainda passavam pelos arredores do lago Boshkung. O sr. e a sra. Ashley Lunham, que viviam em uma casa às margens do lago, disseram ao repórter Peter Courtney, do Minden Progress, que objetos aéreos estranhos podiam ser vistos quase todas as noites desde meados de novembro. Os óvnis não haviam tentado, declaradamente, perturbar a população ou causar alguma interferência em suas vidas, afirmou a sra. Lunham. Ela se recordou, no entanto, de um incidente perturbador.

Certa vez, em fevereiro de 1974, o casal havia terminado o jantar

quando viram um óvni mover-se sobre o lago e virar em direção à casa. Ao completar aproximadamente metade do percurso, o objeto emitiu um brilho de luz branca, como se gerasse excesso de energia. A explosão da energia durou apenas um ou dois segundos, mas nesse pequeno intervalo o gelo presente na janela da sala de jantar, da casa dos Lunham, derreteria! Quando a sra. Lunham dirigiu-se ao local para secar a água, percebeu que estava tão quente que "mal podia tocá-la". A temperatura exterior, na época, era de 20 oC abaixo de zero.

Os óvnis apresentaram-se no lago Boshkung em cores e formas variadas. Alguns tinham forma de charuto, ao passo que outros possuíam formato de girino. Alguns piscavam luzes âmbar, vermelha, azul e branca; outros tinham cor de ferrugem ou preta, e, por vezes, um vermelho fosco. Cada um deles, de acordo com relatos, teria até nove "antenas" externas, embora parecessem se comunicar não por rádio, mas por um código através de luzes brilhantes, que piscavam para frente e para trás.

De acordo com os Lunham, objetos voadores apareciam sobre o lago quase todas as noites durante o pôr do sol no inverno. Aproximavam-se a princípio sozinhos ou em pares, e depois em números maiores, até que a superfície congelada do lago tornava-se um verdadeiro estacionamento. Os objetos, então, estacionavam na superfície, permaneciam imóveis sobre os fios elétricos dos arredores (uma prática comum dos óvnis), ou flutuavam sobre os buracos que ficavam no gelo após a partida dos pescadores. Os ocupantes dos óvnis, se é que existiam, nunca foram vistos.

Após semanas observando aquela atividade noturna, os Lunham decidiram telefonar para as autoridades, em vão. Um policial da Província de Ontário chegou ao local, verificou os "reflexos" do objeto e foi embora. Após sua partida, os "reflexos" se atiraram em direção ao céu e fizeram listras sobre o lago, refletindo na superfície congelada.

Os Lunham então tentaram se dirigir ao Departamento Canadense de Defesa Nacional. Lá obtiveram menos sucesso.

Na manhã de 26 de fevereiro de 1974, quatro óvnis, de cores e formatos diferentes dos anteriores, foram avistados a menos de doze metros da casa dos Lunham. Cada um tinha quatro asas e uma envergadura total de cerca de seis metros. Apresentavam cor escura e eram equipados com luzes

azuis esbranquiçadas. Conforme partiam abruptamente, saía um nevoeiro de cada um.

Considerados como um todo, os objetos sobre o lago Boshkung formavam um conglomerado incomum. Não eram parecidos, de maneira alguma, com aeronaves convencionais. O jeito de voar era incomum: a decolagem era descrita como um movimento de pancada forte, como se fossem uma bola de borracha. Por vezes, quando decolavam, emitiam um som audível, uma espécie de "baque" fraco que sumia quando o óvni estava em voo. Ao voar na horizontal, moviam-se de modo inconstante e com grandes variações de velocidade.

A sra. Lunham afirmou não acreditar que os objetos fossem do espaço porque apareceram quase todas as noites, durante meses. Além disso, disse aos repórteres que os geradores de energia dos óvnis não pareciam muito avançados - sujeitos, é evidente, aos mesmos tipos de problema enfrentados por motores terrestres: "Às vezes, eles começam a falhar...".

Segundo a sra. Lunham, um óvni enfrentou dificuldades ao dar partida na manhã de terça-feira, 26 de fevereiro.

No domingo, 10 de março de 1974, o jornalista Peter Courtney avistou um disco voador sobre o lago Boshkung. A visão - a primeira após uma série de visitas - foi descrita em um artigo no Minden Progress em 14 de março.

Nele, Courtney reconhece que uma de suas tarefas era cobrir a atividade recorrente dos óvnis no condado de Haliburton, e em particular na região do lago Boshkung. Após quatro viagens, havia coletado numerosos relatos, mas não tinha, pessoalmente, observado nada fora do comum. Então ocorreu a quinta visita. Vestindo um macacão apropriado para a neve e equipado com uma câmera 35 milímetros e um tripé para fotografias noturnas, chegou à margem oeste do lago. De acordo com o relato no jornal, eram cerca de nove horas da noite. O tempo estava ameno e o céu não tinha nuvens. O lago inteiro, diz ele, estava "banhado na brilhante luz da lua".

Uma hora se passou e Courtney estava quase certo de que aquela seria mais uma viagem sem incidentes quando uma fraca luz vermelha apareceu do outro lado do lago. Movendo-se sobre a copa das árvores, a luz viajou

em direção ao norte de forma lenta e irregular antes de traçar o caminho e voar para longe de seu campo de visão. O repórter estava com a câmera pronta, mas o brilho das luzes vermelhas mostrou-se fraco demais para ser fotografado. Os movimentos, ele escreveu, eram "demasiadamente irregulares para se tratar de uma aeronave convencional", e admitiu estar bastante confuso para explicar o objeto. Concluiu que ele "desafiava explicações racionais".

Enquanto Courtney assistia silenciosamente e se confundia com a estranha luz voadora, outros preparavam uma cilada. Naquela noite, mais de cinquenta pessoas se reuniram em outro ponto da margem do lago, determinadas a tomar uma atitude - qualquer que fosse - com relação aos intrometidos do ar. Por volta de dez da noite, no horário do avistamento de Courtney, um pelotão de seis pessoas em um veículo de neve foi em direção ao gelo, disparando tiros de rifles de alta potência contra os óvnis que se aproximavam. A sra. Lunham contou aos repórteres que ouvia um som metálico abafado e distante quando as balas atingiam o exterior do objeto. Sua reação foi de nervosismo e desconforto.

"Já havia passado por tudo que poderia aguentar", ela explicou.

A sra. Lunham não era a única moradora irritada com os acontecimentos anormais. A sra. William Barnes, uma dona de casa que - junto com o marido - tinha observado os óvnis nas proximidades de sua casa em Lochlin, Ontário, contou aos jornalistas que várias pessoas haviam visto os objetos, mas ninguém sabia o que fazer a respeito.

"Não podemos estar todos loucos", constatou.

Certa noite, no final de março de 1974, o sr. e a sra. Barnes viram um óvni manobrar a cerca de 800 metros da casa. Como muitos dos objetos que apareciam sobre o lago, esse ostentava luzes vermelhas, brancas e azuis. Duas noites depois, o mesmo óvni - ou um muito parecido - retornou ao mesmo local, mas dessa vez acompanhado de um segundo objeto. O casal Barnes e um vizinho, o sr. Lester Hicks, relataram que os objetos flutuaram por algum tempo e, então, um deles voou com rapidez. O segundo óvni partiu de forma mais lenta, em uma velocidade constante, até que abrupta e surpreendentemente caiu no chão, fora de vista.

Conforme os avistamentos de discos voadores continuavam, os

moradores da região começaram a encontrar o que acreditavam ser marcas de pouso. Às vezes, eram apenas depressões no consistente gelo do lago. Outras, pistas mais significativas, como uma estranha marca no gelo descoberta pelos Lunham não muito longe de casa. A marca irregular mostrada aos jornalistas do Lindsey Post, de Ontário, descrita numa história publicada em 14 de março de 1974.

De acordo com o Post, a marca tinha um formato de V, na neve, combinada com duas marcas similares a patas. Estava localizada em meio a um bosque e claramente visível, apesar das erosões causadas pelo sol quente de março. De qualquer forma, a marca era somente um pouco mais estranha em relação às outras marcas presentes no local - em meio à região arborizada. O Post observou que, se o bosque tivesse abrigado um objeto voador (e isso não era, de forma alguma, factual), as naves seriam pequenas o suficiente para penetrar através das copas da floresta, ou teriam caído na terra de algum lugar e manobrado para a localidade atrás da casa dos Lunham.

A presença de óvnis no lago prosseguiu até por volta de abril de 1974. O último avistamento de importância ocorreu na metade do mês, quando a sra. Wallace Brown, de Lochlin, olhou através da janela da sacada e observou um objeto com luzes azuis, verdes e amarelas se movendo de maneira irregular pelo céu. Seu televisor não funcionou enquanto o objeto permaneceu na região. Vizinhos também declararam ter sofrido efeitos eletromagnéticos enquanto o objeto voador esteve nos arredores.



O que tudo isso significa é palpite de cada um. De qualquer modo, como a sra. Lunham disse, é provável que os objetos do lago Boshkung não fossem naves espaciais. A longa presença e atividade dos óvnis levantam muitas questões - perguntas que não conseguem satisfazer uma explicação extraterrestre.

Se os objetos eram, de fato, espaçonaves, eram sustentados por motores surpreendentemente primitivos - motores nada melhores do que os de máquinas terrestres, com dificuldades para dar partida em manhãs frias de inverno. Além disso, há a questão de objetos que caíam contra o chão e fora da vista: desaparecendo chão adentro. Por fim, há o grande número

de objetos, que deve ser considerado, além do fato de ninguém nunca ter visto os ocupantes.

Misteriosos, peculiares e mesmo absurdos sem fundamento, os óvnis do lago Boshkung - como seus inúmeros pares observados ao redor do mundo - parecem destinados a permanecer um mistério ainda por muito tempo.

CAPÍTULO 5

No céu escuro

A noite de 23 de outubro de 1975 foi fria e tempestuosa, parecida com uma noite de inverno. Na sala de estar de minha casa de campo, a abertura da "lareira" - uma velha fornalha a gás - expelia jatos de chama azul. Através da sala, a televisão tagarelava em volume baixo - quase imperceptível se comparado ao som de minha máquina de escrever manual. Eu completava uma história para o jornal sobre um encontro de rotina na câmara municipal - um dos vários que eu cobria todos os meses para a publicação local. Enquanto datilografava, o som e a imagem da televisão foram momentaneamente distorcidos por uma faixa de transmissão de um sujeito que passava em seu veículo. Uma expressão de apenas uma palavra, compreensível, escapou da mistura de sinais. O termo era O-V-N-I. Ovni!

Um minuto depois o telefone tocou. Olhei para o relógio, eram 21h35. O sujeito que ligava era o repórter policial do turno da noite do Lebanon Daily News. Ele parecia animado, algo raro (afinal de contas, tratava-se de um repórter policial de longa data), e me disse que havia acabado de receber uma ligação a respeito de um objeto voador estranho sobre a cidade.

Ao dar mais detalhes, contou que a ligação era proveniente de um expedidor da Defesa Civil, fora de serviço. Segundo ele, os funcionários da Defesa estavam sendo bombardeados com perguntas sobre um objeto silencioso e similar a um pequeno dirigível. A polícia também estava em meio a uma enxurrada de ligações. Diante de uma enorme quantidade de trabalho, o repórter da noite seria incapaz de fazer a investigação e decidiu me ligar. Agradei e desliguei, pensando sobre simultaneidade e uma matéria publicada no jornal da tarde.

A matéria (que eu havia escrito) era uma entrevista com Lucius Farish, um historiador de óvnis do Arkansas e autor de diversos artigos cuidadosamente pesquisados sobre a pouco conhecida história do "dirigível-fantasma" de 1896 e 1897. O caso envolvia objetos com formato de cigarro que foram observados com intervalos de anos antes do

desenvolvimento do dirigível. Refletindo sobre a entrevista, indaguei-me se a publicação poderia estar ligada ao evento ufológico imediato. Então deixei de lado a imaginação e comecei a fazer ligações.

Uma hora mais tarde, havia compilado informações suficientes para um pequeno artigo que esperava ser útil para Rob McNamee, o editor da cidade. Não imaginava que meu artigo seria amplamente divulgado ou que serviria como base para uma manchete de primeira página.

CAPÍTULO 6

Área 51

Em 6 de março de 1990, o som de um trovão ecoou, antes do alvorecer, sobre Los Angeles. A uma altitude de sessenta mil pés, uma aeronave negra lançava-se e rasgava o céu, acelerando continuamente.

A aeronave, que decolara de uma base aérea no deserto, às quatro e meia da madrugada, retornava de um encontro com duas aeronaves-tanques KC-135 sobre o oceano. Após ser reabastecido em voo, o piloto virou para o leste e acionou os pós-combustores. Uma chama verde estranha saltou da turbina e a aeronave negra - número de registro 64-17972 - partiu depressa para o último voo: um rasgo infernal através do continente.

Eram nove horas da manhã, na Costa Leste, quando o 17972 rompeu a barreira sobre Los Angeles. Quarenta minutos depois - com uma pele de titânio se expandindo com o calor da passagem e um vermelho-cereja brilhante do saindo do cockpit -, o 17972 rasgou uma barreira de mais de 15 milhas acima de Kansas City. No controle estava o tenente-coronel Raymond E. Yeilding, 41 anos, piloto veterano da Força Aérea. No assento do sistema de reconhecimento estava o tenente-coronel Joseph T. Vida, de 47 anos.

Seis minutos após sobrevoar Kansas City, uma faixa prateada, parecida com uma trilha de condensação, fluiu das asas e, com as poderosas turbinas Pratt & Whitney operando com parâmetros normais, o 17972 rompeu a barreira sobre St. Louis. Vinte e dois minutos depois, às 10h08, o SR-71 Blackbird lançou-se sobre a barreira final, próximo a Salisbury, Maryland. Logo abaixo, no solo, um estampido de trovão saldava-os, aguardando no Aeroporto Internacional de Dulles, em Washington.

Às 10h50 do horário padrão do Leste, após um reabastecimento aéreo final, o 17972 pousou em Dulles. O Blackbird havia estabelecido um novo recorde de Los Angeles a Washington, bem como um novo recorde de velocidade aérea transcontinental. A aeronave estava agora destinada à aposentadoria, que, neste caso, seria a exposição pública permanente em

Dulles, como parte do acervo do Museu Aeroespacial do Instituto Smithsonian; e ninguém - nem os membros convidados da imprensa, nem o pessoal de apoio, tampouco a banda da Força Aérea que havia comparecido à cerimônia - parecia particularmente feliz a respeito.

Quando os números finais foram confrontados, demonstraram que a aeronave 64-17972 havia quebrado o recorde existente de travessia do país em mais de duas horas e meia - proeza inacreditável, em particular, para uma máquina projetada na década de 1950 e construída na régua de cálculo! A aeronave negra havia registrado sete "barreiras" de radar a uma velocidade média de 3.399,77 quilômetros por hora, cruzando 3.868 quilômetros em pouco menos de 68 minutos!



Desenvolvido sob um programa secreto conhecido como Senior Crown, o Blackbird (Figura 6.1) - também chamado de "Habu" (espécie de víbora arbórea nativa de Okinawa) - estava em operação no início de 1962. Em 1964, a aeronave deixou de ser fabricada para a Força Aérea, e sua existência - ainda que não estivesse em plena capacidade - foi revelada em rede nacional de televisão pelo presidente Lyndon B. Johnson.

Os testes iniciais do SR-71 ocorreram em uma base aérea secreta a 100 milhas a noroeste de Las Vegas, dentro do complexo Nellis Range. A base não possuía nome, ou nomes numerosos, dependendo da fonte de informação, e até há pouco sequer existia oficialmente. Para o público, era mais conhecida como Área 51, ou Dreamland. No início era chamada de Rancho, ou Faixa de Watertown, construída em Groom Dry Lake Bed e dirigida pela CIA. Em meados da década de 1950, a base serviu como local operacional para o venerável avião espião U-2. Em abril de 1962, uma versão inicial do SR-71 decolou das instalações de Groom. Conhecido como A-12, o Blackbird inicial era uma aeronave monoposto tripulada por pilotos civis contratados pela CIA.

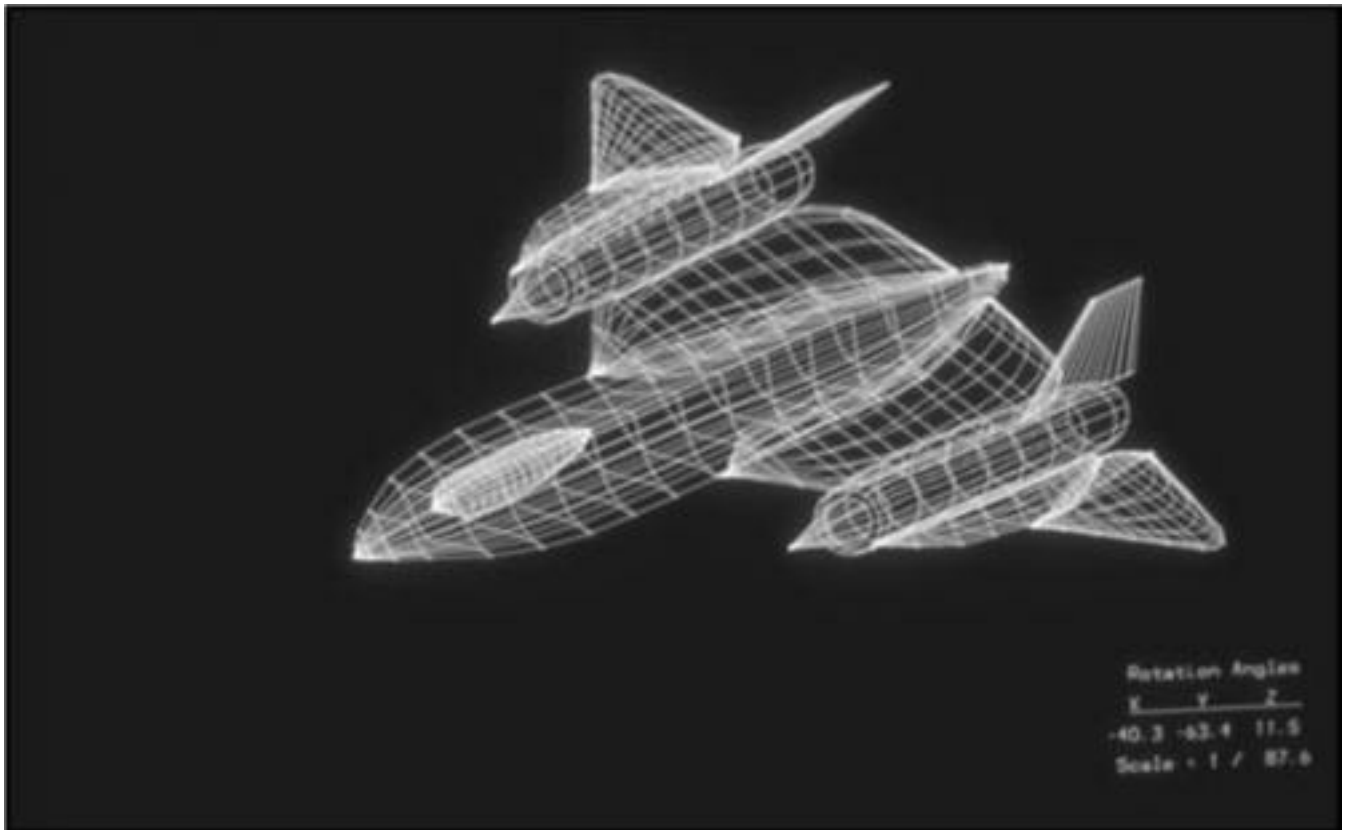


Figura 6.1: Imagem computadorizada de um SR-71 Blackbird. O Blackbird foi desenvolvido num programa ultrassecreto conhecido como Senior Crown e estava operacional no início de 1962. Os testes do SR-71 ocorreram em uma base aérea secreta em Nevada conhecida hoje em dia como Área 51. (Imagem da Força Aérea dos Estados Unidos)

Durante cerca de trinta anos, um esquadrão da SR-71 operou de maneira global, monitorando atividades militares estrangeiras antes de ser retirado de serviço, oficialmente, em 1990. De modo ostensivo, o esquadrão de Blackbird foi para a reserva por motivos de orçamento e pelo fato de satélites espiões fornecerem um serviço de look-down semelhante (para não dizer melhor). Em 1994, o Congresso ordenou à Força Aérea que modernizasse e reativasse dois Blackbirds; eles ficaram prontos para a missão em 10 de janeiro de 1997. Os tripulantes eram do Nono Esquadrão de Reconhecimento da Base Aérea de Beale, próximo a Sacramento, Califórnia, mas estavam estacionadas, de fato, na Base Aérea de Edwards, no deserto de Mojave. Os Blackbirds reativados voaram pouco menos de um ano antes do programa ser encerrado novamente, desta vez pelo veto presidencial em 14 de outubro de 1997.

No fim da década de 1990, apenas dois SR-71 permaneciam em serviço -

ambos emprestados à Nasa - no Centro de Pesquisa de Voo em Dryden, em Rogers Dry Lake Bed, Califórnia, onde foram utilizados como base de testes de alta altitude no desenvolvimento de tecnologia para o X-33, a geração seguinte de veículos espaciais reutilizáveis. Em comparação, os 32 Blackbirds haviam estado em operação durante a Guerra Fria. Doze tinham sido perdidos em acidentes, mas, de acordo com Paul Crickmore, autor britânico de dois livros sobre o SR-71, nenhum fora abatido por ação de inimigos.

A eficácia do SR-71 foi demonstrada logo no início de sua carreira, quando voou impunemente sobre regiões inimigas no Vietnã do Norte. Os norte-vietnamitas estavam equipados com mísseis terra-ar (Surface-to-air Missiles - SAM) de fabricação russa, mas os SAM's não possuíam velocidade nem alcance para atingir o Blackbird. Os membros da tripulação do Habu relataram que os mísseis lançados pelos norte-vietnamitas caíam em direção ao solo.

O SR-71 foi, então, altamente classificado durante a guerra, de modo que, mesmo entre os recrutas da Força Aérea, tornara-se uma lenda: muitos falavam a seu respeito, mas poucos o viram. Servi na Força Aérea durante a era do Vietnã e vi um SR-71 apenas uma vez, durante uma apresentação de aeronaves em homenagem à aposentadoria de um general.

A apresentação aérea havia acabado, a formação do desfile na linha de voo já tinha se dispersado e quem estava escalado voltara ao serviço. Eu caminhava em direção à aeronave que me fora designada quando alguém gritou. Virei-me e avistei um membro de uma tripulação em um uniforme verde, fatigado e apontando com excitação na direção da torre de controle. Além da torre, vindo baixo e rápido, estava um Blackbird.

Como chefe da equipe de manutenção, estava acostumado a ver todos os tipos de aeronaves - desde caças, bombardeiros e aeronaves de treinamento a transportes de carga. Estava presente (por puro acaso) quando um par de Harriers britânicos - os fabulosos caças de decolagem vertical - concluíram a primeira travessia sem escalas do Atlântico e pousaram, com suavidade, sobre a faixa de grama ao lado de uma pista da Força Aérea. Entretanto, nada disso se compara com a visão de um SR-71.

Conforme o Blackbird passava sobre nossa cabeça, os mecânicos e o

pessoal da linha de voo espichavam o pescoço para olhá-lo sem piscar. A aeronave era inconfundível, mesmo para aqueles que a conheciam apenas de "ouvir falar"; ainda assim, parecia que algo de outro mundo sobreava o céu sobre nós. Metal negro e aerodinâmico contra nada mais além do céu, a aeronave parecia, sem tirar nem pôr, uma espaçonave de ficção científica.



Quando a Força Aérea anunciou a aposentadoria do SR-71 em 1990, muitos observadores concluíram que os motivos declarados - restrição orçamentária e tecnologia de satélite - eram um artil. Em vez disso, presumiu-se que uma nova aeronave de reconhecimento de alta velocidade houvesse sido desenvolvida para substituir o velho Blackbird. Para um punhado de clamorosos entusiastas de óvnis, o afastamento do SR-71 parecia validar um rumor muito antigo, de que uma nova tecnologia tinha sido forjada dos restos de uma espaçonave extraterrestre abatida. Histórias à parte, houve motivos para crer que uma nova aeronave operava no lugar do Blackbird. Escritores sobre aviação apontavam uma trilha de condensação de jato na forma de uma corda de círculos misteriosa e o estrondo sônico de assinatura única como provas de que um revolucionário sistema de propulsão estava sendo testado. Ainda concluíram que a nova aeronave decolava da Área 51 - a instalação secreta de Nevada, no Groom Dry Lake.



Em junho de 1997, a revista Popular Mechanics relatou - na cobertura de uma história curiosa e surpreendente - que a Força Aérea havia abandonado o teste ultrassecreto no Groom Dry Lake. A história foi escrita pelo editor de ciência e tecnologia Jim Wilson, o qual sugeriu que a operação fora transferida para a instalação a leste de Utah, conhecida como Complexo de Lançamento de Linha de Mísseis de White Sands, em Utah. Wilson concluiu que uma versão militar do X-33 da Nasa - a geração seguinte de ônibus espaciais - estaria em teste na instalação de Utah. Ele chamou o local de Área 6413 em alusão ao número de designação para o espaço aéreo nesse local.

Para verificar a teoria de que a Força Aérea saía de Groom Lake,

Wilson contou que havia alugado um carro e se dirigido ao deserto para a parte externa da Área 51. Não vira seguranças civis - os chamados cammo dudes que patrulham o perímetro em jipes Cherokee brancos, mas, em vez disso, encontrara uma estrada malograda que levava a uma cerca de segurança e um portão de gado trancado. No flanco da cerca, o portão apresentava uma sinalização corroída que indicava a proibição de entrada. Ele disse que gastou quinze minutos piscando os faróis do carro e buzinando, mas ninguém veio investigar.

A história de Wilson levou-me a me perguntar que parte do deserto ele havia percorrido. Certamente não se aproximara de Groom Lake pela estrada principal, porque não havia portão ao longo desse acesso, apenas avisos de que haveria risco de morte aos que estivessem predispostos a ultrapassar. As sinalizações encontradas por Wilson aparentemente não diziam nada sobre morte, mas avisavam que práticas de bombardeio estavam sendo realizadas além do portão trancado. Wilson pareceu levar em conta tudo isso ao dizer que se aproximara da base por uma espécie de "porta dos fundos", embora, para mim, parecesse óbvio que ele não alcançou a base, e sim que chegou, em vez disso, em um dos pontos de acesso do estande de artilharia e bombardeio que circunda os três lados da Área 51.

Tive essa impressão pois, seis semanas antes, havia estado exatamente do lado de fora do perímetro da Área 51. E, ainda assim, não pude concatenar o raciocínio de Wilson sobre o campo de Utah e a possível relação com o programa X-33. Não compartilho de sua visão de que o Groom Dry Lake tenha sido abandonado; de fato, à época de minha visita, em abril de 1997, havia total indicação de que a base mantinha-se em funcionamento.



Minha viagem aos arredores da Área 51 foi inesperada. Anthony Benson, à época editor da Llewellyn Publications, havia de alguma maneira, convencido uma produtora de televisão de Los Angeles de que eu tinha um bom material para uma série de reportagens sobre fenômenos inexplicáveis. Benson arrumou uma passagem aérea para Las Vegas, e também um carro alugado, para nos levar à cidade de Rachel, Nevada, não muito distante da Área 51.0 plano era encontrar a produtora de televisão e

seu operador de câmera, em Rachel.

Como sina do destino, quase à época em que recebi minha passagem aérea, fiquei bastante gripado. Estive acamado nos cinco dias seguintes, sentindo-me pior do que em qualquer outra época durante os dez anos anteriores. No dia da partida, embarquei com um "olho vermelho" de Harrisburg até Las Vegas, ainda enfermo, embora inflexivelmente determinado a fazer a jornada. O voo foi uma experiência horrível e admirei-me com minha tenacidade (ou estupidez) a bordo do avião. Na manhã seguinte, a febre passou quando estava no quarto do hotel e, depois, no dia seguinte, Anthony chegou. É desnecessário dizer: não perdemos muito tempo olhando a cidade; contudo, Anthony me deu uma rápida lição de baralho durante a viagem de carro até Vegas. Na manhã seguinte, carregamos o carro com garrafas de água, vitamina C e remédios homeopáticos, e dirigimo-nos a noroeste, rumo ao alto deserto.

Localizado em Sand Spring Valley, ao longo da rodovia estadual 375, a cidade de Rachel é essencialmente um conjunto de trailers datados do início da década de 1970, quando a Union Carbide Company abriu uma mina perto da montanha. Embora hoje a mina esteja fechada, Rachel sobrevive graças aos turistas, atraídos pela presença próxima a Groom Lake e pelos relatos recorrentes da atividade de óvnis nas cercanias do deserto. Em resposta a tudo isso, a Assembleia do Estado de Nevada designou a rodovia 375 como "Rodovia Extraterrestre". Os visitantes de Rachel encontram uma combinação de loja e posto de gasolina, bem como um hotel que também inclui restaurante e bar. Esses dois estabelecimentos fornecem a única fonte de amenidades públicas, alimentos ou abrigo para as milhas ao redor.

De propriedade de Pat e Joe Travis, o hotel já possuiu diversos nomes no decorrer dos anos, mas hoje é conhecido como "Little A'Le'Inn". Foi lá, exatamente do lado de fora do hotel-restaurante, que Anthony e eu fomos saudados por Lonnie Lardner, repórter e produtora da KTLA-TV em Los Angeles, e por Robert Varela, operador de câmerafreelance de noticiários de TV. Dentro do restaurante, Lonnie e Anthony começaram a discutir os planos para a entrevista enquanto eu me apresentava a Chuck Clark, cidadão de Rachel que passou anos tentando avaliar a atividade de óvnis na região. Astrônomo amador e homem calmo e zeloso, Chuck parecia ter a mente aberta para o fenômeno óvni e ser especialmente despreocupado

na apresentação de uma teoria particular ou explicação. Estava impressionado com seu nível intelectual, mas, antes de podermos conversar mais, era o momento de partir para a entrevista.

Com Lonnie e Robert em um veículo e Anthony e eu seguindo-os no carro alugado, dirigimo-nos a leste, na rodovia 375, refazendo o caminho por cerca de 32 quilômetros antes de chegarmos à intersecção marcada por uma grande caixa de correio branca. Entrando em uma estrada de terra, dirigimos cinco milhas ao sul, antes da intersecção de outra estrada de terra que percorre do oeste ao sudoeste. Tratava-se da rodovia Groom Lake, e, à esquerda, à distância, podíamos ver o acidentado estande de Groom que esconde a Área 51, ao sul. Lá encontramos pastagem de gado e vegetação escassa. A equipe do noticiário de TV encostou e Anthony estacionou o carro atrás do veículo deles.

Devido à presença do gado, Lonnie decidiu que aquela era uma boa localização para a entrevista sobre as mortes inexplicáveis de animais e suas possíveis relações com a atividade de óvnis. Eu e ela fomos logo andando de um lado a outro do acostamento, agindo como se fosse corriqueiro fazer aquilo. Em certo momento, durante a entrevista, parei e tossi de modo espasmódico: o ar seco do deserto, bem como o expectorante homeopático que trouxera, haviam limpado meu aparelho respiratório. Anthony veio em meu auxílio com uma grande garrafa de água. A entrevista foi mais curta, devido à minha doença, e desconfiei de que minhas respostas estivessem sendo inadequadas ou tolas. Como se para confirmar minha suspeita, um dos bois mugiu ruidosamente durante uma pergunta crucial e acabamos todos dando boas risadas depois.

De volta aos veículos, dirigimos por outros dezesseis ou dezenove quilômetros na rodovia Groom Lake, até chegarmos à zona intermediária que circunda a Área 51. Grandes sinalizações metálicas avisavam-nos para que não avançássemos ou encararíamos a possibilidade de ser atingidos por um tiro. Meio minuto depois, tínhamos companhia: cammo dudes em um jipe Cherokee branco. Os seguranças, uma dupla de homens robustos, foram alertados sobre nossa chegada por meio de sensores de movimento plantados ao longo da rodovia de acesso. Estacionaram o jipe no topo da colina, de maneira conveniente, e ficaram nos vigiando.

Permanecemos em frente à sinalização de aviso por mais de duas horas,

enquanto Lonnie fazia as perguntas e Robert gravava a reportagem. De vez em quando, eu voltava a interromper a gravação com minha tosse espasmódica e descansava enquanto bebericava água para lubrificar minha garganta. Próximo, sentado à sombra de um dos carros, ou algumas vezes passeando, inquieto, Anthony observava os seguranças que nos vigiavam da colina. Não invejei os seguranças na sua vigília. Estava com calor, e eles em pé, a sol aberto, vestindo toneladas de uniformes, estudando-nos com um poderoso binóculo montado no topo de um tripé. Tenho quase certeza de que ouviram com clareza quando - utilizando o equipamento de áudio direcional - mencionei isso aos demais.

A presença dos seguranças levou-me a uma constatação pessoal: nossa presença e atividade naquele local seriam documentadas pelo departamento de defesa. Para cada um dos outros, um memorando deveria seguir em um arquivo (ou arquivos) novo, a menos que tenha havido algum motivo prévio para o Tio Sam mantê-los sob vigilância; nesse caso, o memorando iria em um arquivo já existente. Na minha situação, o memorando seguiria em um dôssie antigo - um arquivo datado da época da minha permanência na Força Aérea, atualizado com meu serviço federal atual, em acordo com, segundo suspeito, um registro de meus textos sobre óvnis e fenômenos fortianos. Uma vez, considerei requisitar uma solicitação da cópia do meu arquivo sob auxílio da Lei de Liberdade de Informação, mas eventualmente decidi que não valeria o esforço. Já tinha uma boa ideia do conteúdo do registro, e, se alguém houvesse tido qualquer tipo de opinião sobre minhas atividades, que assim fosse.

Conforme a entrevista progredia e a tarde se alongava, meus braços, pescoço e rosto (imprudently, não usava chapéu) começaram a formigar sob os efeitos do sol e do vento. O calor, combinado a uma dor de garganta proveniente de acessos repetidos de tosse, aumentou a dificuldade para formular respostas consistentes às perguntas de Lonnie. Nesse momento, a entrevista foi concluída, após as 3 horas da tarde. No carro alugado, Anthony preparou uma simples refeição, e nós quatro comemos lanches de diversos tipos. Quando, enfim, nos preparávamos para partir, Lonnie acenou para os seguranças, que continuaram observando. De modo surpreendente, eles acenaram de volta.

- Talvez - ela disse - devêssemos tê-los convidado para descer e comer algo.



Voltando um pouco pela Groom Lake, alcançamos o entroncamento com a pastagem e entramos, na direção norte, na estrada que levava à caixa de correio, rumo à rodovia 375. Momentos depois, Robert estacionou o carro no acostamento e saltou, carregando a pesada câmera de vídeo e também acompanhado por Lonnie. Anthony estacionou o carro e nós os seguimos. Arremessando a câmera para o ombro e ajustando as lentes, Robert começou a filmagem de Groom Range e da paisagem do deserto à frente. Peguei-me deseioso de ter trazido uma de minhas câmeras 35 milímetros: as montanhas de Groom tinham uma beleza selvagem que teriam funcionado muito bem em um enquadramento em preto e branco.

Estudando a paisagem, observei uma nuvem de poeira no caminho que havíamos percorrido. Mostrei-a a Anthony e lhe sugeri que deviam ser nossos amigos do jipe.

Distâncias são difíceis de julgar no deserto: objetos que parecem razoavelmente próximos podem, muitas vezes, estar a quilômetros de distância. O veículo que gerava a nuvem de poeira havia se aproximado cerca de meia milha antes de termos percebido que se tratava de um grande ônibus branco, de um tipo muito comum, utilizado por militares. À medida que se aproximava, Robert apontava a câmera de vídeo. O ônibus passou ruidosamente, sem se desviar, permanecendo em seu curso na rodovia Groom Lake. Não possuía marcas externas e cada janela estava pintada de preto. Conforme se afastava a uma velocidade não inferior a sessenta milhas por hora, percebi que o ônibus transportava empregados da base.

Horas e um passe expresso (dado por um soldado de Nevada que parecia estranhamente curioso sobre nosso recente paradeiro) depois, Anthony e eu voltamos a Las Vegas, e, por volta do meio-dia do dia seguinte, aguardávamos o embarque do voo de volta à Pensilvânia. Sentado no terminal do aeroporto, tive tempo para refletir sobre as perguntas que Lonnie me fizera, bem como sobre minhas respostas.

Uma pergunta em particular havia nos levado à essência da entrevista: o que, de fato, eu achava que estava ocorrendo dentro da Área 51? Minha

resposta havia sido deprimente; um comentário sarcástico sobre a pesquisa aeroespacial ultrassecreta. Uma boa repórter como Lonnie não teria, é claro, deixado de fazê-la, e a pergunta seguinte se referia à inevitável relação com óvnis.



Se aceitamos a lenda, então aceitamos que há muito tempo destroços de uma espaçonave alienígena foram achados por militares e levados a uma secreta instalação de teste muito distante. Em versões recentes da lenda, a espaçonave alienígena estava instalada em um hangar fortemente protegido na Base Aérea de Wright-Patterson em Dayton, Ohio. Entretanto, o tempo e uma nova história haviam colocado a nave em um hangar fortemente protegido na Área 51. Em outro caso, diz-se que a espaçonave está passando por um processo chamado de "engenharia reversa", que envolve pegar partes do veículo e estudá-las com o propósito de duplicar ou adotar sua tecnologia de modo parcial. A engenharia reversa tem sido aplicada com sucesso ao se capturar aeronaves estrangeiras, tal como ocorreu com os caças MIG, de alta performance, fabricados pelos russos; mas, apesar de todos os rumores e absurdos a serem descobertos em livros, televisão e na internet, duvido que esse mesmo processo tenha sido aplicado a um veículo espacial alienígena, como eu disse a Lonnie.

Chame-me de ingênuo se quiser, mas a existência da Área 51 não implica a presença de espaçonaves capturadas ou tripulantes extraterrestres mortos (ou vivos). A segurança em Groom Lake é rigorosa e sofisticada, porém o local é uma instalação de pesquisa ultrassecreta e altamente importante para o departamento de defesa e a multibilionária indústria aeroespacial. Espera-se que a segurança de um local assim seja mesmo rigorosamente incomum, embora nenhuma segurança ou sigilo sejam sempre absolutos.

Em maio de 1997, a revista Popular Science publicou uma matéria de capa que parecia esclarecer pelo menos algumas das atividades secretas na Área 51. O artigo - uma mistura interessante de fontes relevantes e dados históricos - abordava a pesquisa governamental em invisibilidade de aeronaves (cobertura visual e sem visibilidade de radar) e descrevia os experimentos descobertos em uma premissa muito simples: ajuste a cor externa e a luminosidade de uma aeronave para combinar com o céu e

você verá um avião tornar-se "invisível" contra ele. Essa ideia foi primeiro comprovada durante a Segunda Guerra Mundial, com aeronaves iluminadas por lâmpadas de brilho selado, e de novo durante a Guerra do Vietnã, ao se utilizar uma técnica semelhante.

Steve Douglass e Bill Sweetman, autores do artigo da Popular Science, relataram que nos mais recentes testes de painéis de polímeros carregados eletricamente, as velhas lâmpadas de brilho selado haviam sido substituídas. Quando o nível de voltagem era alterado, os painéis mudavam de cor para tons de azul, branco ou cinza, fazendo com que a cor da aeronave combinasse com o céu. Uma variação do processo - testado em Groom Lake, de acordo com os autores (que, como é compreensível, não citaram a fonte) - produziu um efeito de "pele tremeluzente" que, em teoria, poderia impedir os mísseis em estado de arte da origem aos alvos.

A invisibilidade de aeronaves é, sem dúvida, apenas um dos muitos projetos de pesquisas aeronáuticos e aeroespaciais da Área 51. É provável que outros incluíam o teste de veículos de combate aéreos não tripulados, controlados por computador (autônomos), além de várias sofisticadas aeronaves tripuladas - inclusive o sucessor do SR-71.



Em 1993, a Testor Corporation de Rockford, Illinois, principal fabricante de aeromodelos, descobriu um novo modelo chamado "Aurora", o famoso substituto do Blackbird. O projetista foi o historiador da aviação, John Andrews, que no início da carreira tinha surpreendido duas vezes o departamento de defesa com sua capacidade de revelar e duplicar projetos de aeronaves ultrassecretas. No fim da década de 1950, Andrews criou um modelo acurado do avião espião U-2. Ele o tirou de produção a pedido do departamento de defesa, e o modelo foi revelado apenas após o U-2 pilotado por Gary Powers ter sido abatido sobre a União Soviética, em 1960. Em 1986, aconteceu o mesmo com uma versão do modelo do caça Stealth (furtivo) F-117. No entanto, o departamento de defesa respondeu com uma negativa enfática sobre a existência de tal aeronave.

Em 1993, o modelo do Aurora provocou outra forte negativa. Com um projeto em dois estágios, o conceito do Aurora era único: um modelo

triangular preto associado a uma ampla fuselagem do estilo do SR-71. Em escala real, Andrews estimou que a aeronave maior mediria cerca de 48 metros de comprimento, e o veículo triangular, aproximadamente 24 metros.

A aeronave maior, que a Testor Corporation chamou de SR-75, poderia, em teoria, acelerar três vezes e meio a velocidade do som enquanto carregasse o veículo menor nas costas. A aeronave menor, referida como XR-7, se separaria da aeronave principal na atmosfera superior e aceleraria sete vezes a velocidade do som - mais de oito mil quilômetros por hora - com empuxo da tecnologia de novos motores, denominada "onda de detonação por pulso".

Analistas industriais acreditam que motores de detonação por pulso são responsáveis pelas estranhas trilhas de condensação em forma de corda de círculos que apareceram, primeiro, sobre o sul da Califórnia, em 1991, um ano após o SR-71 ser desativado. As trilhas de condensação são observadas desde então em diversas localidades, inclusive na Pensilvânia, onde vi uma em 1995.

O sol se punha e a trilha de vapor já se dissipava à medida que eu me dirigia ao meu apartamento. Observei a trilha apenas porque ela estava diretamente no meu campo de visão, acima do horizonte e iluminada pelo arrebol, conforme eu subia a colina. Os anéis que circulavam a trilha principal eram bem evidentes, e apenas depois fiquei sabendo - por meio de fotos e reportagens na TV - que não se tratava de uma aberração, e sim de uma indicação do que parecia ser uma nova tecnologia de motor de aeronaves.

A trilha de condensação em forma de uma corda de círculos não é, entretanto, a única indicação de uma aeronave de altíssima velocidade. Em 1991 e 1992, as estações sísmicas do U. S. Geological Survey (USGS), na Costa Oeste, registraram ondas de choque aéreas que se propagavam internamente do oceano Pacífico, três vezes acima da velocidade do som. Cada estrondo ocorria na quinta-feira, às sete horas da manhã, eliminando a possibilidade de que fosse um fenômeno aleatório natural. Um pesquisador da USGS chamado Jim Mori comparou a assinatura dos estrondos com a dos do SR-71 e do ônibus espacial, e descobriu que eram completamente diferentes.



A existência de uma nova aeronave de altíssima velocidade era ainda sugerida, no início da década de 1990, por meio de uma deflagração de reportagens de óvnis na forma de triângulos. Em muitos casos, os objetos eram semelhantes aos da descrição do Testor XR-7. Nos Estados Unidos, analistas de aviação suspeitavam que o "Skunk Works" da Lockheed, em Palmdale, Califórnia, estivesse desenvolvendo um avião secreto. Tratava-se do mesmo departamento que havia criado tanto o SR-71 quanto o caça Stealth F-117. A Lockheed não se comprometeu com nenhum projeto e indicou que a Força Aérea fosse questionada. A Força Aérea, por sua vez disse que o avião não existia. Na Grã-Bretanha, peritos aeronáuticos suspeitaram que a British Aerospace em Warton, Lancashire, estivesse trabalhando em uma aeronave triangular conhecida como Halo (High Altitude, Low Observable - Grandes Altitudes, não detectáveis). A British Aerospace negou o fato, e o Ministério da Defesa disse que o projeto Halo não existia.

O debate e as conjecturas continuam, bem como os avistamentos de óvnis em formato triangular. Entretanto, na maioria dos casos, os objetos relatados não se comportam como aeronaves convencionais, exceto no sentido de que aparecem no céu. Elas se comportam como... bem, como óvnis.

Testemunhas na cidade de Steelton, Pensilvânia, enfrentavam um dilema em julho de 1994. Na noite de terça-feira, 26 de julho, numerosos moradores observaram um objeto no formato de um triângulo escuro, que voava, em silêncio, sobre eles. O objeto era iluminado por um padrão de luzes na parte inferior e por duas lâmpadas principais que brilhavam na parte posterior, ou principal, do triângulo. Uma história sobre o avistamento, publicada no dia seguinte no jornal HarrisburgPatriotNews, especulava que o óvni era um novo tipo de aeronave secreta. Se fosse assim, era uma aeronave espantosamente lenta, que viajava a 15 milhas por hora, ou aproximadamente na metade da velocidade do Wright Flyer original.

Durante a década de 1980, os óvnis noturnos com movimento lento semelhante apareceram várias vezes sobre o vale do rio Hudson em Nova York. Muitos dos objetos apresentavam padrões de luzes na forma de um

bumerangue ou asa voadora. Em 22 de novembro de 1989, a Força Aérea revelou para o público o bombardeiro Stealth B-2 - uma grande asa voadora. Os céticos, e quem não estava familiarizado com a complexidade do fenômeno, concluíram que os misteriosos objetos em Nova York, e em outros lugares, eram testes noturnos secretos do B-2. Infelizmente, o B-2 não possui capacidade para voar em velocidades muito lentas, nem em silêncio; tampouco para pairar, como era o caso de vários óvnis do vale Hudson. O B-2 é "stealthy" (furtivo) apenas no sentido de que é escuro na cor e virtualmente invisível ao radar em determinada distância.

Não bastasse isso, a presença de movimento lento de óvnis, com iluminação brilhante, sobre áreas muito povoadas, não é consistente com testes de aeronaves ultrassecretas. De fato, sugere-se completamente o oposto: que alguém, ou algo, queira ser visto! Há também outras discrepâncias, tais como a capacidade muitas vezes relatada de óvnis desaparecerem ou piscarem, e, quase no mesmo instante, reaparecerem em algum outro lugar, ou de se afastarem com rapidez, o que denota, claramente, uma velocidade supersônica, e, ainda, de fazer algumas dessas coisas sem desencadear um estrondo sônico (o que significa que não deslocam o ar). A tecnologia necessária para se fazer uma coisa do gênero teria de ser baseada em algo como mecânica quântica, e não física clássica. E, tendo em vista nosso nível atual de ciência, o fato nos coloca - no tocante a todos os propósitos e fins - no reino da magia. Há, entretanto, outra possibilidade.

Vamos presumir que os óvnis não sejam produtos de algo parecido com tecnologia alienígena mágica, e consideremos ainda que alguns deles não sejam sequer objetos sólidos. Em vez disso, devem ser um tipo de holografia avançada - imagens tridimensionais tão exatas que pareceriam reais, ou, pelo menos, reais o suficiente para enganar um observador surpreso.

A holografia comercial é ainda primitiva, pouco mais que um brinquedo e com certeza algo próximo do nível de tecnologia idealizada pela ficção científica em filmes e na TV, em particular em jornada nas Estrelas. Contudo, a existência de projetores ou de emissores holográficos sofisticados - empregados de locais ocultos no solo ou de aeronaves convencionais - não pode ser rejeitada, visto que, como a pesquisa e o desenvolvimento militar, estaria bem à frente das aplicações comerciais. É

evidente que, se os dispositivos holográficos avançados existirem e forem criados para criar imagens de óvnis, estaria implicada uma decepção deliberada, levando-nos a regiões da especulação obscura.



Em 1975, enquanto comparecia à primeira Conferência Internacional de Ufologia em Fort Smith, Arkansas (Figura 6.2), encontrei-me com um senhor chamado Jim Oberg. Eu estava sentado em um restaurante lotado, no Trade Winds Inn, o local da conferência. O local estava literalmente apinhado de cientistas, engenheiros e entusiastas da ufologia. Oberg aproximou-se e se apresentou, perguntando se poderia sentar-se à minha mesa.



Figura 6.2: Lobby do Trade Winds Inn, Fort Smith, Arkansas, durante a primeira Conferência Internacional de Ufologia em 1975. (Fotografia do autor)

Após o almoço aprendi que, além do interesse mútuo pelo fenômeno óvni, Oberg e eu comparecemos à conferência, em essência, pelo mesmo motivo: por causa de uma história apresentada pela newsstand magazine. Gostei dele à medida que exibia certo humor e brilhantismo. Também

descobri que era cético com relação a um dos mais populares pontos de vista sobre óvnis, em especial a crença de que fossem de origem extraterrestre.

Muitos anos se passaram desde o meu primeiro e único encontro com Jim Oberg, e tenho acompanhado a carreira dele com muito interesse. Ele continua escrevendo sobre temas científicos e tornou-se bastante reconhecido como perito, tanto no programa espacial norte-americano quanto no russo. Durante as missões espaciais, Oberg é normalmente citado pela imprensa e consultado pela mídia.

Em 1997, Oberg esboçou uma carta aberta ao dr. Steven Greer, chefe do Centro para o Estudo de Inteligência Extraterrestre (Center for Study of Extraterrestrial Intelligence - CSETI). Naquela época, Greer e o CSETI haviam organizado uma demonstração pública em Washington, D. C., para denegrir o sigilo governamental sobre óvnis, e Oberg referia-se a esse assunto. Suas observações escritas eram perspicazes, importantes e significativas a respeito do assunto abordado neste e nos outros capítulos. Cito, a seguir, partes da carta, reimpressa da Saucer Smear de Jim Moseley:

Admiro os esforços do CSETI [...] e apoio plenamente a convocação para uma declaração governamental de que toda a pressão legal contra a divulgação seja anulada [...] Mas não me limito apenas à divulgação legalizada dos segredos governamentais sobre os óvnis reais. Acredito que haja mais corpos valiosos dos 'segredos' que [nos] ajudarão a compreender décadas de fenômenos óvnis que o mundo já experimentou. Esses negócios com as atividades governamentais, as quais, direta ou indiretamente, conduzem à percepção pública de que os óvnis devam ser reais quando não o são. Algumas vezes, essas ações foram orquestradas com cuidado antecipado; algumas vezes foram [...] táticas de limitação de danos, improvisadas ad hoc. Mas, levando em conta minha experiência, parecem ter encenado um tremendo e amplo papel não apreciado em inflamar e incitar o interesse público em óvnis enquanto se distrai a atenção pública das reais e altamente sigilosas atividades governamentais.

Refiro-me a situações em que representantes governamentais - dirigentes, oficiais militares etc. - utilizam o óvni como uma

camuflagem conveniente para as atividades oficiais sigilosas (tais como recuperação de aeronaves abatidas, armas nucleares ou outros objetos); ou lançam mão do uso artificial de histórias de óvnis (na forma oral, escrita, fotografada etc.) como 'traços' no estudo da função da segurança de salvaguardas e respostas psicológicas de pessoal; ou utilizam o óvni como desculpa (intencional ou acidental) para dissimular atividades diplomaticamente delicadas, esquecidas, impróprias (tais como incidentes aeronáuticos que envolvam riscos, acidentais ou deliberados; ultrapassagens próximas ou interceptações de aeronaves civis; incursões de agentes em missões de Inteligência ao exterior, em que o desvio da atenção local seja útil; ou para ocultar do país de origem a posse de hardware militar estrangeiro); para pregar peças e dar trotes em alvos intencionais ou acidentais; ou qualquer outra atividade que o governo, ou qualquer parte dele, queira manter oculta, sabendo que, se envolverem óvnis, as opiniões estariam consignadas à terra do 'fazde-contas' do mito e da insanidade, ainda mantendo o mainstream da atenção da mídia em nível mínimo. E tem funcionado!

Oberg concluiu a carta observando que qualquer demanda formal para a liberação das informações secretas sobre esses objetos deverá também incluir uma demanda de imunidade que seja concedida a toda e qualquer pessoa do governo que esteja disposta a falar em público sobre as práticas de desinformação sobre esse assunto. Com imunidade garantida, Oberg diz que seria capaz de liberar a própria lista de indivíduos que lhe falaram em segredo, e "que estavam envolvidos nas principais atividades governamentais para um número bem conhecido de casos de 'óvnis'". A lista, diz ele, "ajudaria a compreender publicamente onde e como muitos dos aspectos da mitologia sobre óvnis foram originados".

Infelizmente, e apesar da proposta bem pensada de Oberg, pode ser tarde para qualquer divulgação governamental relacionada ao tópico em questão, não importa quão profunda ou convincente. Muitas pessoas já acreditam que tais objetos sejam espaçonaves pilotadas por extraterrestres, e que algumas poucas naves - abatidas ou inutilizadas - estão agora ocultas na Área 51, junto com os corpos dos tripulantes. Esse ponto de vista é tão dominante que, de fato, nenhum valor de dado ou testemunho em contrário está apto a alterá-lo em algum momento.

Entretanto, o fato de que o fenômeno óvni seja ainda um mistério sem solução está perdido em uma mitologia que continua crescendo e mudando, e que, no processo, muitas vezes parece não muito mais que uma colossal fraude cósmica.

CAPÍTULO 7

Luas escuras, mundo vermelho

Em algum lugar no espaço, presumidamente próximo a Marte e possivelmente em sua órbita, está uma nave robô de um bilhão de dólares fora de atividade, a Mars Observer. E em algum lugar na superfície marciana, talvez próximo da calota de gelo do pólo sul, está um robô também fora de uso, o Polar Lander.

Lançada na Flórida em 25 de setembro de 1992, a Mars Observer passou quase um ano viajando pelo espaço antes de chegar aos arredores de Marte, em 21 de agosto de 1993. Equipada com inúmeros sistemas de backup e à prova de falhas, ela era o aparato mais sofisticado já enviado ao Planeta Vermelho e a primeira sonda americana direcionada a Marte em 17 anos. A nave deveria entrar em órbita no dia 24 de agosto de 1993 e, então, passar os próximos 75 dias manobrando em uma órbita próxima à região polar, a 376 quilômetros de altitude.

Da órbita polar, a Observer estava programada para ativar seus instrumentos e conduzir um reconhecimento fotográfico de todo o planeta, além disso, a nave deveria realizar leituras extensivas da superfície e medições da atmosfera rarefeita de Marte.

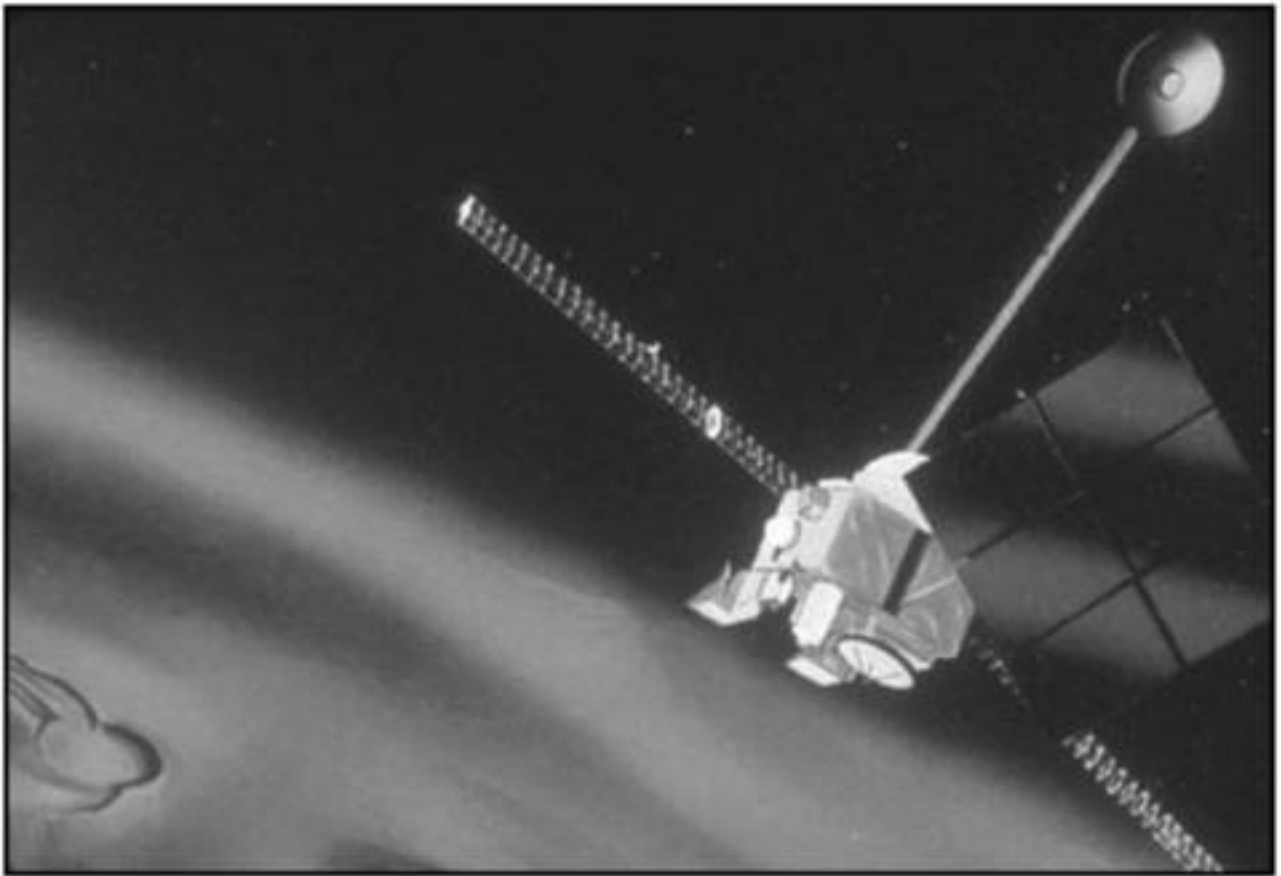


Figura 7.1: Impressão artística da nave robô Mars Observer, que desapareceu em 24 de agosto de 1993, em meio a tentativas de entrar em órbita no Planeta Vermelho (Ilustração da NASA).

Conforme a Observer aproximava-se do Planeta Vermelho, seu rádio foi desligado para que um filamento do delicado tubo de transmissão fosse protegido durante a pressurização dos tanques de combustível. Quando chegou a hora de religar o transmissor, tudo o que se ouvia era o silêncio. Com o prazo para entrar em órbita esgotandose, os engenheiros da missão enviaram um sinal para que a Observer ativasse seu transmissor de backup. Não houve resposta e então, esperando que a nave tivesse entrado em órbita, mas que estivesse impossibilitada de receber comandos (talvez por falha no sistema de rádio), eles esperaram - sabendo que a Observer estava programada para, após cinco dias sem receber mensagens da Terra, enviar um sinal de rádio para o controle da missão e perguntar vigorosamente: "Por que você não está falando comigo? Novamente, havia somente silêncio enquanto outra sonda sem tripulantes perdia-se próximo a Marte.



Em março de 1989, a Fobos 2, sonda russa enviada a Marte, ficou misteriosamente silenciosa; mas, diferentemente da Mars Observer, a Fobos 2 enviou à Terra uma série de informações e várias fotografias antes do controle da missão em Kaliningrado perder contato. Algumas dessas fotos revelaram objetos enigmáticos e trouxeram à tona características que continuam a confundir cientistas espaciais.

Na época, jornalistas dos Estados Unidos diziam, em tom de brincadeira, que talvez a Estrela Vermelha não fosse compatível com o Planeta Vermelho. Os russos já haviam perdido a Fobos 1, nave acompanhante da Fobos 2, e questionamentos surgiram sobre o nível de competência desse último empreendimento.

De fato, a história da exploração sem tripulantes a Marte tem sido, para os russos, um de seus frequentes infortúnios. Já em 1963, a sonda soviética Mars 1 parou de funcionar a uma distância de 215 milhões de quilômetros do Sol. Em 1965, a sonda soviética Zond 2 também desligou, dessa vez a uma distância de aproximadamente 205 milhões de quilômetros do sol e, em ambos os casos, não se ouviu sinal de nenhuma das naves. Outras sondas russas que se seguiram também encontraram dificuldades ou desapareceram.

Três perdas criaram um grande atraso para os russos, todavia, também os Estados Unidos passavam por esse problema, já que suas naves também entravam em colapso no caminho até Marte.

Em 1964, a Mariner 3 americana apresentou uma falha logo após seu lançamento. No ano seguinte, a Mariner 4 passou por problemas de controle próximo à mesma área do espaço no qual estiveram a Mars 1 e a Zound 2. Felizmente, nesse caso, o controle foi restabelecido, e a Mariner 4 tornou-se um sucesso - ainda que o problema tenha ocorrido novamente quatro anos depois, em julho de 1969. Dessa vez, foi com a Mariner 7, programada para voar a cerca de 3.200 quilômetros do Planeta Vermelho. Engenheiros do Jet Propulsion Laboratory (JPL), em Pasadena, Califórnia, perderam contato com a nave de forma repentina. Cerca de sete horas depois, a sonda ressurgiu, embora com a capacidade de transmissão de dados reduzida e com velocidade ligeiramente maior!

Na época do acontecimento, dois jornalistas da revista Time, Don Neff e David Lee, davam cobertura à missão Mariner 7. Em suas mentes férteis, essa última ocorrência sugeriu a presença de um "grande demônio galáctico" existente no espaço próximo a Marte. O demônio, segundo eles, teria comido as sondas enviadas previamente pelos soviéticos, além da Mariner 7, mas, por algum motivo, não gostaram do sabor e a cuspiram novamente para o espaço. Atualmente, o Grande Demônio Intergaláctico é uma piada que se tornou algo como uma lenda espacial.

Similar aos antigos marinheiros, que se confrontavam com navios que desapareciam e com oceanos inexplorados e escreviam em seus mapas "Além desse lugar existem dragões", ou aos pilotos de teste dos anos 1940, que falavam de um "muro sônico no céu" que impedia os aviões de viajarem mais rápido do que o som, os exploradores do espaço (e aqueles que registraram os fatos por eles causados) estão fazendo com que novos mitos e novas lendas surjam. Ninguém leva o demônio a sério, mas tampouco pode-se deixar de lado o fato de que algo estranho aconteceu próximo a Marte.



Na noite de 11 de agosto de 1877, o astrônomo Asaph Hall posicionou-se à frente das lentes do recém construído telescópio de 65 centímetros do Observatório Naval dos Estados Unidos em Washington, D.C., e apontou-o na direção de Marte. Halls procurava por duas luas marcianas que há muito tempo eram descritas em lendas. Diferentemente das anteriores, naquela noite, seus esforços foram recompensados quando ele avistou um objeto fraco próximo de Marte.

Para o infortúnio de Hall, o tempo ficou carregado e foi somente na noite de 16 de agosto de 1877 que ele pode localizar novamente o objeto, que era, de fato, um satélite de marciano. Na noite seguinte, 17 de agosto, Hall fez mais uma descoberta: outro satélite, ainda mais próximo do Planeta Vermelho. Ele batizou a lua mais externa de Deimos e a mais interna de Phobos.

Em 1944, outro astrônomo do Observatório Naval dos Estados Unidos, B. P. Sharpless, começou a reunir todos os dados adicionais disponíveis sobre as luas de Marte. Sua intenção era determinar, da forma mais exata

possível, as órbitas dos dois satélites, no entanto, o que ele encontrou foi uma surpresa.

Sharpless descobriu que a lua interna, Phobos, parecia estar diminuindo sua órbita de forma bastante gradual. Em linguagem astronômica, isso chama-se "aceleração secular". Satélites artificiais passam por aceleração secular - inicialmente, com queda lenta, mas gradualmente ganhando velocidade - até incendiarem-se na atmosfera terrestre. Sharpless, que posteriormente revisou seus cálculos, continuava convencido de que Phobos estava em uma lenta órbita decadente. Apesar disso, o assunto recebeu poucas considerações sérias até ser deixado de lado, como muitos outros boatos astronômicos.



Em julho de 1988, a ex-União Soviética lançou a Fobos 1 e a Fobos 2 do Cosmódromo de Baikonur. As duas sondas foram as mais modernas enviadas pela nação russa, custando aproximadamente 480 milhões de dólares. Inicialmente, tudo ocorreu bem durante a missão de 200 dias, mas, durante uma conversa agendada com a Fobos 1, em 2 de setembro de 1988, a nave não respondeu. Os russos disseram, posteriormente, que o problema havia sido causado por comandos errados transmitidos por um operador de rádio e durante um mês eles tentaram, sem êxito, restaurar comunicação.

Enquanto isso, a nave de backup, Fobos 2, seguia em direção a Marte sem dificuldades. Em seu caminho, o veículo-robô estudou a composição do vento solar - as partículas carregadas expelidas pelo Sol, que teóricos acreditam que possam ser usadas para mover naves tripuladas, equipadas com velas espelhadas. Também foram estudadas as características das ondas de choque interplanetárias e a localização das explosões de raio gama. Chegando a Marte, a Fobos 2 entrou em órbita temporária e, se tudo tivesse ocorrido conforme o planejado, ela teria posteriormente mudado para uma órbita "observacional" para, então, dar início aos estudos da lua Phobos, que era o principal alvo da missão.



Phobos e Deimos têm interessado os russos desde por volta de 1960. Naquele ano, o astrofísico I. S. Shklovskii começou a revisar descobertas feitas pelo astrônomo Sharpless. O russo parecia confuso pelas descobertas realizadas pelo americano. Ele não se opôs a elas, mas na tentativa de compreender a órbita decadente, eliminou uma causa após a outra, rejeitando a influência dos campos gravitacionais de Marte e do Sol na órbita da lua marciana. Ele também calculou que, a dez milhas do outro lado, Phobos aparentava ser pesada demais para ser arrastada pela atmosfera rarefeita de Marte. Além disso, o Planeta Vermelho não tem nenhum campo magnético conhecido que pudesse influenciar sua lua. Então, Shklovskii concluiu que a única explicação seria que Phobos tem uma densidade muito baixa; ou seja, ela não é tão pesada quanto parece e, dessa forma, é suscetível à força atmosférica.

Com a velocidade reduzida por essa força, Shklovskii especulou que o satélite Phobos arrastaria-se em direção a Marte o que indicaria o início da aceleração secular. Quando o cientista calculou o valor necessário, no entanto, encontrou o impossível: para ser afetada pela rarefeita atmosfera do Planeta Vermelho, Phobos precisaria ter uma densidade abaixo de um milésimo da densidade da água. Como não há substância natural com uma densidade tão baixa, ele concluiu que Phobos deveria ser oca e, talvez, de forma artificial!

Em seu livro, *The Cosmic Connection*, o astrônomo Carl Sagan fez as seguintes observações:

Com uma densidade tão baixa, apenas uma conclusão foi possível: Phobos deve ser oca. Um grande objeto oco de 16 quilômetros de diâmetro não poderia ter sido criado por processos naturais. Shklovskii, portanto, concluiu que Phobos teria sido criada por uma civilização marciana adiantada. De fato, um satélite artificial de 16 quilômetros de diâmetro requer uma tecnologia muito mais adiantada do que a nossa.

Em 1971, a nave não-tripulada Mariner 9 atingiu a órbita de Marte - infelizmente, chegando na mesma hora em que a superfície do Planeta Vermelho era coberta por uma forte tempestade de poeira. Para Sagan, a tempestade era uma benção, pois ele poderia convencer a NASA a direcionar a plataforma de observação da câmera da nave em direção às

luas de Marte. Antes disso, Sagan havia passado um ano fazendo lobby para que os funcionários da administração espacial permitissem que ele olhasse para as duas luas. A NASA estava relutante em mudar o perfil da missão da Mariner, e o pedido de Sagan jamais teria sido aceito se não fosse por uma tempestade de poeira inesperada.

Na noite de 30 de novembro de 1971, Sagan e um ex-aluno, dr. Joseph Veverka, foram capazes de observar, pela primeira vez, fotografias de Phobos tiradas bem de perto. Após a fotografia ter passado por melhorias digitais, Sagan afirmou que a lua "não se parecia tanto com um satélite artificial, mas sim com uma batata doente". Ele descreveu o satélite em órbita como tendo aspecto de golpeada, com muitas crateras e "provavelmente com bilhões de anos", acrescentando que "não há qualquer sinal de tecnologia nela".

Outras fotografias da lua revelaram posteriormente algo incomum: um sistema de ranhuras lineares na superfície, cada uma com cerca de 530 quilômetros, de lado a lado, e grosseiramente paralelas. Essas ranhuras, os geólogos concluíram em 1978, provavelmente seriam "manifestações superficiais de fraturas mais profundas", embora sua verdadeira causa seja ainda desconhecida.

Cinco anos após a Mariner 9 enviar as primeiras fotografias reveladoras, a massa do satélite Phobos foi medida pela primeira vez durante uma série de voos rápidos, realizados pela nave Viking I. Com base nessas medições, a densidade foi determinada como sendo bastante baixa, embora não fosse tanto quanto a calculada por Shklovskii. De qualquer forma, tal informação era insuficiente para sustentar a teoria de que Phobos fosse oco. Viking I também observou que o satélite e sua lua-irmã, Deimos, são, ambas, de cor extremamente escura.

As informações sobre cor e densidade, juntamente com outros dados transmitidos pela sonda, em maio de 1977, fez com que cientistas concluíssem que os satélites marcianos são feitos de condritos carbonáceos ricos em água. Encontrados apenas nos meteoritos mais primitivos, os condritos carbonáceos são, possivelmente, o que há de mais próximo da poeira original, da qual as luas e os planetas se formaram. Acredita-se que meteoros feitos desse material originem-se do cinturão de asteroides existente entre Marte e Júpiter. Se Phobos e Deimos são constituídas de

condritos carbonáceos, então elas provavelmente originaram-se no cinturão e foram posteriormente "capturadas" por Marte.



Mais de dois mil asteróides, ou planetas menores, foram identificados no espaço negro entre Marte e Júpiter. Eles variam em tamanho - entre poucos quilômetros e mais de 950 quilômetros de diâmetro - e, certamente, ainda existem muitos que não foram descobertos. Os asteróides podem, um dia, ter feito parte de uma massa única, um planeta maior, dessa forma, as luas de Marte podem ser dois pedaços do que restou dessa estrutura.

A crença de que um planeta entre Marte e Júpiter tenha existido é antiga, embora haja uma visão mais recente; uma teoria de que asteroides sejam pedaços de um planeta que nunca se formou. Embora ninguém efetivamente saiba qual visão (se alguma delas) é correta, a teoria do planeta destruído parece ser a mais popular. Seus defensores sugerem que um planeta orbitando entre Marte e Júpiter explodiu, ou foi assolado por outro corpo maior (possivelmente um cometa), enviando fragmentos diretamente para o espaço existente ao redor. Há quanto tempo isso pode ter ocorrido ainda não passa de palpite - milhões ou bilhões de anos podem ter se passado nesse ínterim. Dos muitos fragmentos, alguns - uma boa parte, talvez - tiveram energia cinética suficiente para iniciar um lento movimento em direção ao Sol. No meio do caminho, eles teriam encontrado Marte, e os dois asteroides teriam sido capturados pelo campo gravitacional e sido atraídos para sua órbita, tornando-se as luas Phobos e Deimos. Há, entretanto, outra possibilidade.

De acordo com o boletim da NASA, "Mars as Viewed by Mariner 9", meteoritos e asteroides são frequentemente de cor clara. As luas de Marte são extremamente escuras e evidentemente de outra composição - os condritos carbonáceos que, em meteoritos dessa composição, contém até 20% de água. Agora, suponha por um momento que, tempos atrás, Marte era inabitado. Uma inteligência maior no planeta teria percebido os asteróides que passavam e quase que certamente cobiçaram seu valor. Para a população residente, os asteróides teriam sido uma grandiosa dádiva - uma fonte de água e matéria-prima.

Um povo suficientemente adiantado teria sido capaz de pastorear os asteroides até uma órbita permanente e, então, dar início a extensivas operações de perfuração e mineração para extrair água e uma combinação de minerais. As luas teriam sido perfuradas com túneis de mineração, assim gerando a baixa densidade revelada durante as verificações da Mariner 9 e, em parte, justificando Shklovskii. O fato de que nossas sondas espaciais não tenham avistado nenhuma evidência disso não elimina a possibilidade. Se construções de túneis, engenharia e mineração foram feitas nas rochas, é preciso haver muitas evidências na superfície?

A ideia de que alguém possa estar minerando ou escavando pequenos mundos em nosso sistema solar não é nova. Durante anos, rumores persistiram sobre a descoberta desse tipo de atividade no próprio satélite da Terra.

Nos anos 1970, um escritor chamado George H. Leonard compilou um livro ousadamente denominado *Somebody Else is on the Moon*. Leonard alegava que um estudo detalhado das fotografias da NASA revelou a presença de maquinário alienígena na superfície lunar. Também foram reveladas, ele afirma, mudanças propositais feitas na paisagem, e algumas atividades suspeitas de mineração ou escavação. Ele citou um informante anônimo: um engenheiro com doutorado em física, ex-funcionário da NASA, que sustenta suas alegações (talvez um pouco convenientemente demais) ao explicar que ele e outros colegas estavam bastante cientes de que algo estranho ocorria na Lua. Leonard concluiu que foi a suspeita, ou a descoberta dessa presença alienígena, que deu início à corrida espacial entre Estados Unidos e a ex-União Soviética.

Alguns anos antes do lançamento do livro de Leonard, em 1971, foi me dito que uma ocorrência incomum durante uma das missões lunares Apollo, envolvendo tripulantes, havia acontecido. Na época, eu era sargento da Força Aérea e o homem que contou a história era um ex-astronauta que deve continuar anônimo. O astronauta disse que, nessa missão em particular, a nave principal entrou na órbita lunar e o aterrizador separou-se e começou a descer. Durante a descida, o aterrizador manteve comunicação por rádio, normalmente, com o veículo em comando na órbita. E foi aí que algo estranho aconteceu.

O astronauta percebeu que barulhos bizarros, como sirenes de alarme

anti-fogo, cantorias e uma conversa ininteligível surgiram na banda de rádio restrita da NASA. Mais tarde, quando o aterrizador estava retornando para o módulo de comando, a interferência estranha cessou. De qualquer forma, quando a tripulação da Apollo entrou em contato por rádio com Houston e perguntou se o Controle da Missão havia monitorado a confusão estranha, a resposta foi, com efeito: "Não, se você está recebendo sons estranhos, eles são de natureza local".

Anos depois, descobri que os técnicos da NASA acreditavam que alguns desses ruídos estranhos eram interferências entre o módulo de comando e os rádios VHF do aterrizador. A explicação, no entanto, não considera a variedade e a falta de lógica dos ruídos descritos pelo astronauta.

Durante os anos 1970, pude perceber um fenômeno de ruídos idênticos. Enquanto, por telefone, eu discutia com um editor a ideia para um artigo, a ligação foi repentinamente interrompida por uma barreira de som - uma combinação de conversas altas com sinos tocando, sirenes e muito mais. O barulho era assustador e, por alguns instantes, fez com que a comunicação se tornasse impossível. Ao cessar, o editor agradeceu e desligou de forma abrupta.



Desde 1898, quando A Guerra dos Mundos de H. G. Wells entrou na imaginação do cenário literário inglês, histórias sobre Marte têm sido uma constante da ficção científica. Os romances de John Carter, de Edgar Rice Burroughs, Red Planet, de Robert Heinlein, The Martian Chronicles, de Ray Bradbury e Mars, de Ben Bova, são apenas alguns exemplos literários sobre nosso misterioso vizinho espacial.

Um livro de ficção muito mais antigo - Viagens de Gulliver, a lendária sátira de Jonathan Swift - apresenta uma surpreendente referência às luas de Marte. Apesar de bastante breve, nada mais do que meio parágrafo, é surpreendente que aquele livro de Swift tenha sido publicado em 1726 - mais de 150 anos antes da descoberta das duas luas pelo astrônomo Asaph Hall!

Na parte 111 de sua longa sátira, Swift coloca seu herói, Gulliver, na ilha flutuante de Laputa, onde astrônomos estão trabalhando duro para

mapear o firmamento. Sobre os astrônomos e sobre seu trabalho, Gulliver afirma:

Eles catalogaram dez mil estrelas fixas [...] Da mesma forma, eles descobriram duas estrelas menores, ou "satélites", que giram ao redor de Marte, das quais a mais interna está distante do centro do planeta primário exatamente três vezes seu diâmetro, e a mais externa, cinco. A primeira completa uma volta em dez horas, enquanto a segunda, em vinte uma horas e meia [...]

A maior parte dos teóricos acredita que Swift "tomou emprestadas" as informações sobre os satélites de Marte dos cálculos realizados por Johannes Kepler, o descobridor das leis de movimento dos planetas, no século XVI, que também recebe os créditos, com frequência, por ter descoberto as luas de Marte. De qualquer forma, Kepler meramente especulou que o Planeta Vermelho teria duas luas, tendo como base para isso a crença de que Vênus não teria nenhum satélite natural e a Terra tinha uma, então, Marte deveria ter duas. Havia uma ideia de que cada planeta consecutivo no sistema solar possuiria uma lua adicional. Essa crença ganhou força quando as quatro maiores luas de Júpiter foram descobertas. Mercúrio ainda era desconhecido, e o (hipoteticamente) quinto planeta de ruínas, no qual o cinturão dos asteroides está localizado, teria três luas, segundo esse sistema de raciocínio. Hoje sabemos que essa "lei" planetária não faz sentido, mas Kepler não poderia ter esse conhecimento.

Isso, no entanto, cria um paradoxo: se Kepler não tinha informações específicas relacionadas às duas luas de Marte, como então Swift chegou aos cálculos apresentados em Viagens de Gulliver? Para reafirmar, ele comentou sobre a lua interna viajar ao redor do planeta em dez horas e a lua externa em 21 horas e meia. O tempo de órbita verdadeiro para cada lua é: Phobos, sete horas e quarenta e nove minutos; Deimos, trinta horas e dezoito minutos.

Em um artigo na Pursuit, a publicação da Sociedade de Investigação do Inexplicado, o ex-editor Robert J. Durant escreveu: "No quesito exatidão, Swift deixa algo a desejar, mas seus números são, de qualquer forma, bastante aproximados. Qualquer um da mesma época na história [daquela era da astronomia] dificilmente conseguiria apontar falhas em Swift".

É possível que exista um registro antigo, em algum lugar, documentando a órbita e a posição de cada lua de Marte. Sobre tudo o que está fora de nossos tempos, nosso conhecimento em história é terrivelmente incompleto; o que sabemos de nosso próprio passado distante são hipóteses criadas a partir de uma estrutura de crenças cuidadosamente cultivada. Podemos ter subido e caído, repetidamente, com cada civilização redescobrimo o conhecimento do passado. O sistema solar pode ter sido mapeado e explorado, e até mesmo colonizado, em eras ante riores. Evidências disso, se existirem, provavelmente seriam encontradas em Marte, ou mesmo em um de seus pequenos satélites.



Descobertas que alegam a existência de civilizações antigas bastante avançadas nunca foram vistas com muito entusiasmo pela comunidade científica. A maior parte delas é deixada de lado e convenientemente esquecida. Um exemplo disso é o polêmico mapa de Piri Re'is (uma carta global detalhada, datada de tempos antigos) descoberto durante a primeira metade do século XX. Esse mapa e inúmeros artefatos encontrados através dos anos fornecem fortes evidências da existência de sociedades antigas bastante adiantadas. Mas essas civilizações teriam se originado na Terra, ou em algum outro lugar? Os grandes "astronautas antigos" teriam nos feito acreditar que a humanidade originou-se em outro lugar da galáxia e teria se fixado aqui, ou ao menos visitado a Terra uma vez - plantando as sementes da civilização. Isso é possível, mas improvável. Se o Homo sapiens veio do espaço, deveria o mundo da origem estar tão longe?

Considere: há cerca de 12 mil anos, Marte pode ter estado em meio a um verão crescente; o planeta pode ter estado muito mais quente do que é hoje, com uma atmosfera mais densa, capaz de sustentar a vida da ordem encontrada na Terra atualmente. Isso não é uma especulação vaga, mas uma ideia que tem sido considerada por cientistas planetários e sustentada por descobertas mais recentes. Em algum momento, uma era do gelo teve início, acompanhada por uma diminuição considerável da pressão da superfície. A água em estado líquido começou a tornar-se vapor e, finalmente, grande parte da atmosfera de Marte ficou presa na calota polar gelada.

O que pode ter causado essa mudança climática é desconhecido, embora possa ter sido que o movimento leve e processional dos planetas pelo sistema solar finalmente levou Marte a um ponto demasiadamente longe do Sol. Com essa mudança, uma raça civilizada teria sido forçada a tomar medidas drásticas para evitar o colapso ou a aniquilação. Alguns podem ter escapado, fugindo para um planeta mais aquecido e selvagem - o terceiro mais próximo do Sol. Ao fazer isso, eles teriam deixado seu planeta morrendo, suas cidades se desmoronando - e na superfície de duas luas escuras, talvez, algum traço de sua última passagem.



Em 1989, a sonda Fobos 2 estava abertamente destinada a buscar por quaisquer evidências de algo estranho ou não-natural na lua interna de Marte. Argumentos declarando o contrário são enfraquecidos pelo reconhecimento de planos incomuns que acompanharam o projeto e pela predileção dos russos em pensar que Phobos era oca.

Programada para passar cerca de dois meses viajando nos arredores da lua marciana, a sonda teria finalmente conduzido experimentos a uma distância de apenas cinquenta metros da superfície e ela também teria liberado dois módulos na superfície. Tais módulos teriam sido criados para estudar o conteúdo do solo, medir o campo magnético de Phobos e transmitir visões panorâmicas de sua superfície. Em seguida, Fobos 2 deveria retornar a Marte para dar início a um longo estudo de sua órbita.

Mas é claro que nada disso aconteceu. Após entrar em uma órbita temporária de Marte, Fobos 2 transmitiu imagens da superfície do planeta, além de uma boa quantidade de dados sobre seu ambiente. Então, em 27 de março de 1989, no cronograma, a ligação de rádio com Kaliningrado foi desativada para tirar fotografias que posteriormente auxiliariam planejadores de missões a criar uma trajetória até o satélite marciano. Ao final da sessão de fotos, a nave foi programada para virar sua antena de alto ganho de volta à Terra. Em vez disso, Kaliningrado recebeu apenas um sinal breve e fraco, após o qual Fobos 2 ficou silenciosa, aparentemente para sempre.

As fotos enviadas à Terra apenas aprofundaram o mistério. Uma mostrava um sistema de linhas retas na região que seria o equador do

planeta, parecendo ranhuras em terra seca. De qualquer forma, como a câmera estava carregada com filme infravermelho, os cientistas concluíram que as linhas não eram uma característica geográfica, mas sim uma vasta fonte de calor. Estimou-se que cada linha teria entre três ou quatro quilômetros de largura. Outra foto mostrava uma sombra alongada, bastante regular em suas feições, e também bastante grande. De qualquer forma, o objeto lançando a sombra - algo claramente enorme - não era visível na foto.

A última foto, mostrada na série original Sightings da rede de televisão Fox, era uma visão de algo no espaço. O objeto fotografado parecia ser escuro, quase preto, com listras alongadas e, desde então, tornou-se assunto de muito debate. Para alguns, não passava de uma pequena falha fotográfica; para outros, trata-se de uma sonda alienígena; para outros ainda, é uma terceira lua em miniatura (previamente desconhecida) em órbita ao redor do Planeta Vermelho.



Fotografias tiradas em 1976 pelos dois satélites Viking mostraram muitas características surpreendentes de Marte, incluindo uma sugestão muito forte da existência de pirâmides. Vistas de cima, elas são extremamente parecidas com nossas pirâmides terrestres - um ápice com quatro ou mais lados inclinados. A explicação oficial dessas formações é que elas são picos de montanhas esculpidos por fortes e anormais correntes de ar. Outra característica estranha é um vasto cinturão de dunas de areia circulando o polo norte do planeta, que, de acordo com pesquisadores, pode ser o maior cinturão de dunas do sistema solar.

Ainda mais intrigante é um enigma na extremidade de uma das calotas polares geladas, batizada por cientistas da NASA como "o holofote". Trata-se de uma área formada por "duas linhas retas divergentes" entre as quais a superfície do planeta é completamente diferente do terreno nos arredores. Até agora, ninguém ofereceu uma declaração conclusiva sobre "o holofote". De qualquer maneira, o homem que era o líder da equipe de imagens das sondas Viking, Michael H. Carr, da instituição de Pesquisa Geológica dos Estados Unidos, fez um pronunciamento na época da descoberta, afirmando que "parece haver algum tipo de capa translúcida

sobre essa região..."



Trinta e um meses depois do desaparecimento da Fobos 2, um estranho objeto se aproximou da Terra, passando a aproximadamente 465 quilômetros de distância, tendo sido inicialmente avistado com um pequeno telescópio no dia 6 de novembro de 1991, em Kitt Peak, no estado do Arizona. Acreditando tratar-se de um asteroide, a observação revelou que ele tinha a tendência de "cintilar" - isto é, ficar três vezes mais brilhante e então escurecer novamente, a cada sete minutos e meio, o que levou à especulação de o objeto ser um satélite artificial, ou, ainda, uma nave de algum tipo.

Conforme o objeto continuava a aproximar-se, astrônomos do Observatório Europeu do Sul, em La Silla, Chile, acompanhavam-no com a ajuda de um telescópio de um metro e meio. Medições precisas do cintilamento confirmaram que o fenômeno era remanescente de pulsações de luz observadas em satélites com rotação rápida e reflexiva. Os astrônomos que rastrearam o objeto eram Richard West, Olivier Hainaut e Alain Smette.

O misterioso objeto aproximou-se ainda mais da Terra em 5 de dezembro de 1991 e, depois disso, começou a afastar-se. Seu diâmetro foi estimado em cerca de dez metros e, até o final do mês, não houve outros relatos de objetos.



Três dias depois de ser estabelecida a data para a entrada da Mars Observer em órbita, os planejadores da missão no JPL concluíram, com tristeza, que a sonda de um bilhão de dólares havia desaparecido e estava, provavelmente, perdida. As especulações tornaram-se abundantes: a Observer estava em órbita como planejado, mas era incapaz de contatar a Terra por defeitos causados em um transistor no relógio central da nave. A sonda falhou em orbitar e continuou navegando em direção ao espaço interplanetário, além disso, os tanques propulsores de oxigênio/ hidrazina romperam-se durante a pressurização, destruindo a nave.

Levantada por observadores que não faziam parte do projeto, a teoria da explosão foi desaprovada pelos engenheiros do JPL. Durante uma entrevista coletiva no laboratório, o diretor do projeto, Glenn E. Cunningham, disse que a hipótese de uma explosão causada pela superpressurização estava completamente descartada por causa dos vários sistemas de backup. Fontes externas afirmaram que, apesar de a sonda ser equipada com backup de reguladores de pressão, eles não teriam prevenido um problema causado por um abrupto aumento da pressão.

Enquanto isso, grupos marginais começaram a anunciar que a sonda ainda estava intacta e fazendo transmissões dentro do programado. Eles alegavam que os dados de transmissão estavam sendo mantidos fora do alcance do público porque revelavam uma presença alienígena em Marte ou ao redor dele.

Seja qual for a verdade sobre o destino da Mars Observer, não há como negar que - tivesse ela sobrevivido - a sonda teria sido capaz de localizar e gravar evidências de vida inteligente, passada ou presente, no Planeta Vermelho. Uma câmera a bordo, concebida pelo geólogo Michael Malin, da Arizona State University, teria permitido estonteantes fotografias em Glose de indivíduos marcianos. Tendo custado 13 milhões de dólares, a câmera era de qualidade extrema, a ponto de capturar imagens claras de objetos do tamanho de automóveis na superfície, tais como os aterrizadores dos Viking pousados lá desde 1976 e que a NASA pretendia fotografar.

Outras fotografias planejadas incluíam Gloses das famosas "faces" de Marte, localizadas não muito longe das pirâmides na região desértica do norte, conhecida como Cydonia. Há muito observadas pelos geólogos como nada mais do que uma curiosidade da paisagem marciana, as imagens originais da "face" carregam uma notável semelhança com um rosto humano olhando para o céu. Ênfase essa afirmação porque, à parte da opinião popular, a "face" foi fotografada não apenas uma, mas duas vezes; as fotos foram tiradas com uma diferença de 35 dias e com diferentes ângulos do Sol - e uma foto reforça a outra.



No início de setembro de 1993, apenas uma semana após a perda da

Mars Observer, os Estados Unidos e a Rússia anunciaram um acordo de exploração espacial sem precedentes. Assinado pelo vice-presidente Al Gore e pelo primeiro ministro Victor Chernomyrdin, o acordo encorajava a união de fundos técnicos e financeiros no que diz respeito à exploração espacial tripulada, além de incluir o desenvolvimento e a construção da Estação Espacial Internacional e futuras missões, também tripuladas, à Lua, a Marte e a outros destinos.

Em agosto de 1996, três anos após a assinatura do acordo, uma equipe de cientistas anunciou, durante uma entrevista coletiva da NASA cuidadosamente ensaiada, que havia encontrado moléculas orgânicas - componentes de carbono que são um tijolo essencial na construção da vida - em um pequeno meteorito de Marte. A pedra, do tamanho de uma batata, descoberta na Antártica em 1984, também continha o que pareciam ser microorganismos fossilizados. "A explicação mais simples para isso é que eles são o que sobrou da vida em Marte", explicou o chefe da equipe de pesquisadores, dr. David McKay, do Johnson Space Center, em Houston, Texas.

Então, três meses mais tarde, em 17 de novembro de 1996, uma sonda russa não-tripulada lançada a Marte não obteve sucesso em deixar a órbita da Terra e mergulhou no Oceano Pacífico, próximo à Ilha de Páscoa. Reportou-se que as causas da queda teriam sido a falha do quarto estágio do impulsor do Russian Proton.

Menos de oito meses depois, em 4 de julho de 1997, uma sonda dos Estados Unidos, Pathfinder, pousou na superfície marciana, tornando-se o primeiro aparelho humano a pousar com sucesso no Planeta Vermelho desde os dias da Viking, mais de duas décadas antes. Ao entrar na atmosfera, sua descida foi amortecida a cerca de 15 metros da superfície por paraquedas e retrofoguetes. Grandes balões - inflados com a força de um detonador - envolveram a Pathfinder em um cogumelo de proteção. O paraquedas foi então desatado e a sonda mergulhou através da distância que ainda faltava para atingir a superfície e saltou repetidamente - na altura de aproximadamente dez andares a cada salto - antes de rolar até parar. Quando a poeira baixou, a sonda abriu-se e lançou um pequeno buggy movido a energia solar, conhecido como Sojourner.

Por mais de oitenta dias - até 27 de setembro de 1997, data de sua

última transmissão bem sucedida - o buggy de seis rodas Sojourner perambulou pelo solo ao redor da Pathfinder, batendo contra rochas e transmitindo espetaculares fotografias de um terreno alienígena. Enquanto isso, a Pathfinder verificou que Marte fora, uma vez, quente, molhado e bem mais parecido com a Terra do que hoje.

Mesmo enquanto a Pathfinder e a Sojourner transmitiam aos cientistas na Terra informações sobre o solo, composição mineral e condições atmosféricas, uma segunda sonda americana aproximou-se do Planeta Vermelho. Essa era Mars Global Surveyor, que entrou na órbita do planeta em meados de setembro de 1997 e começou a mapear e fotografar sistematicamente a superfície de Marte. Em abril de 1998, a Global Surveyor transmitiu fotografias da Cydonia, incluindo imagens da enigmática "face" - a primeira em mais de vinte anos. Infelizmente, a nova imagem era mais semelhante a uma marca de pegada de sapatos do que a uma face e parecia claramente de origem natural - um monte isolado, numa região desgastada pela erosão ou um planalto. Quando a fotografia foi liberada na Internet, defensores da conspiração imediatamente atacaram a NASA, insistindo que a imagem fora forjada para esconder a verdade a respeito da existência de vida inteligente em Marte. Curiosamente, a NASA afirmou em relatos posteriores que a fotografia havia, de fato, sido filtrada antes de ser liberada, o que resultou em uma imagem, de acordo com alguns astrônomos, desprovida de detalhes tridimensionais significativos.

De qualquer maneira, a controvérsia a respeito da "face" ressalta o profundo mistério em torno de Marte, incluindo o destino da Mars Observer e de sondas anteriores enviadas ao planeta. Até esta data, uma das melhores explicações da NASA para as dificuldades experimentadas nas missões anteriores é que as sondas encontraram uma nuvem de minúsculas partículas ou poeira espacial que, de alguma forma, afetaram a delicada trajetória e o instrumentário das naves. Infelizmente, a explicação parece imperfeita, da mesma forma como a explicação apresentada pela NASA para o desaparecimento de outra sonda enviada a Marte, a Climate Orbiter.

Assim como a Mars Observer, a sonda de 125 milhões de dólares Climate Orbiter desapareceu enquanto entrava em órbita. Em 23 de setembro de 1999, a sonda girou com sucesso ao redor do lado mais

distante do Planeta Vermelho antes de toda a comunicação ser perdida. Richard Cook, gerente do projeto, disse que a entrada na órbita parecia estar em uma menor altitude do que a considerada segura: 60 quilômetros, o que significa que a Orbiter provavelmente atingiu a atmosfera e quebrou-se. A altitude pretendida era de 150 quilômetros, com uma margem de segurança de 85 quilômetros.

Dias depois do desaparecimento da Orbiter, a NASA anunciou que a sonda provavelmente foi condenada por um erro humano - nesse caso, a falha na conversão de unidades de medidas inglesas para metros teria causado um pequeno, mas terrível, erro de cálculo na aproximação da órbita. A explicação parecia plausível, com exceção de dois pontos: (1) a Orbiter havia atravessado todos os 670 milhões de quilômetros a caminho de Marte sem qualquer indício de erro e (2) as medidas métricas (chamadas newtons) são o padrão de navegação aceito e reconhecido em todos os tipos de missão, o que torna o erro de conversão improvável. Se a Climate Orbiter tivesse sobrevivido, ela teria sido capaz de tirar fotografias coloridas de Marte dentro de um campo de visão que incluía tanto infravermelho quanto ultravioleta. Em contraposição, a já em órbita Global Surveyor, pode ver somente em preto e branco.



Seja qual for a verdade sobre as várias sondas perdidas ou em mau funcionamento, permanece assegurado que emissários robóticos continuaram a viajar para o Planeta Vermelho para preparar o caminho para uma exploração tripulada. Isso ocorrerá por variadas razões, mas, predominantemente, por causa da esperança em descobrir vida em Marte.

Em 3 de dezembro de 1999, a Mars Polar Lander, uma nave espacial de 165 milhões de dólares, pousou no Planeta Vermelho levando duas micro-sondas. Concebida para realizar testes em busca de água e procurar por evidências de vida numa região próxima ao polo sul marciano, o aterrizador desceu silenciosamente após entrar em órbita. Nem a nave, nem as micro-sondas - que deveriam ter aterrissado separadamente - deram notícias desde então.

CAPÍTULO 8

Transmudantes no céu

Em setembro de 1996, uma moradora da região central da Escócia filmou algo notável: um óvni mudando de forma. O incidente ocorreu em Falkirk, a cerca de quarenta quilômetros a oeste de Edimburgo, a capital. A testemunha, Margaret Ross, disse aos investigadores que se levantara ao raiar do dia (seis horas da manhã) em 27 de setembro, uma sexta-feira, e avistara um brilho, um objeto que pulsava diante da janela de seu quarto. Como ela observou, o perímetro do objeto "tornou-se pontiagudo".

Seis meses antes, um objeto semelhante aparecera no céu de Falkirk, e a sra. Ross o havia filmado antes que o perdesse de vista. A fita fora examinada minuciosamente na Universidade de Glasgow por um professor aposentado de física e astronomia, que considerou o objeto inexplicável. O objeto, contudo, não era tão brilhante quanto o óvni observado em 27 de setembro, que se mostrou bem melhor no vídeo.

A sra. Ross filmou o óvni durante aproximadamente quarenta minutos, ele parecia pulsar enquanto permanecia imóvel no céu. Então, de maneira abrupta, o objeto transformou-se em um semicírculo e começou a girar antes de retornar à forma original. Instantes depois, o objeto sumiu, afastando-se com rapidez na direção leste, rumo a Linlithgow, distante dez quilômetros dali.

Contudo, a sra. Ross não sabia, naquela época, que não era a única testemunha. A três quilômetros do local, a filha, Alexis, o genro, George, e os dois filhos do casal também viram o óvni mudando de forma. Quando Alexis telefonou para a mãe, por volta de sete horas da manhã, ficou sabendo que a sra. Ross havia gravado um vídeo do objeto.

O vídeo foi examinado por ufólogos, entre eles Ron Halliday, da Universidade de Stirling, que declarou que o vídeo era "uma das melhores sequências [de óvni] que já vira". Filmes com fenômenos ufológicos são muito raros e costumam ser breves, observou Halliday, acrescentando que não havia "explicação óbvia" para a imagem do óvni.

Kenny Higgins, ufólogo de longa data e presidente do Centro de Pesquisa

Escocês em Objetos Voadores Não Identificados, concordou com a opinião de Halliday sobre o vídeo. Higgins declarou que o vídeo era "a melhor evidência de óvnis na Escócia que já vira".



A capacidade de mudar de forma, ou de parecer mudar de forma, é uma antiga - além de incomum - parte da história dos óvnis. Entretanto, nos últimos tempos, o fenômeno de transmutação tem sido observado com mais frequência. Considere os seguintes relatos.

Durante o verão de 1995, um grupo de testemunhas próximo ao autódromo de Brighton, em Sussex, Inglaterra, relatou ter visto uma trilha branca no céu que se transformara em um objeto triangular, que em seguida se dividira em duas esferas. O avistamento ocorreu no momento em que a região estava inundada com atividade de óvnis.

Em maio de 1996, um objeto na forma de bumerangue negro foi visto circundando a cidade de Clayton, Inglaterra. Uma das testemunhas, uma mulher não identificada, disse aos investigadores que o objeto parecia ser sólido, mas que também parecia ter mudado de forma à medida que se movia. Momentos depois, o óvni desapareceu entre as nuvens.

Em 22 de fevereiro de 1997, por volta das 19h45, em Springfield, Oregon, um casal gravou um vídeo entusiasmático de um óvni em formato triangular, que se tornou cilíndrico antes de afastar-se com rapidez na direção sudeste.

Em 19 de agosto de 1997, por volta das 22h38, mãe e filho retornavam de carro para a casa, em Ipswich, Inglaterra, quando observaram um disco cinza sobre Bromeswell, próximo a Woodbridge. Os dois tinham ido visitar amigos em Eyke e, antes de sair, notaram que o televisor se comportava de maneira curiosa: a imagem da TV variava ocasionalmente de uma tela clara para outra escura. A mulher, que estava dirigindo, escolheu seguir o objeto na esperança de obter uma visão melhor. O filho dela relatou depois que o objeto mudara o formato de disco para um triângulo de luzes. Os dois haviam perdido o objeto de vista perto da delegacia de polícia do condado de Suffolk.

Esses e outros relatos semelhantes sobre mudança de forma são anômalos mesmo para pesquisadores bem versados em assuntos bizarros. Eles trazem dificuldades à resposta de questões óbvias: se os óvnis são algum tipo de naves sólidas, como e (talvez o mais importante) por que mudam de forma, e por que fazem isso na presença de testemunhas? Os objetos podem mudar de forma e separar-se em partes distintas (como foi relatado no caso do autódromo de Brighton), e ainda aderir às leis da mecânica clássica? Ou (como mencionado em capítulo anterior) são nada mais que hologramas?

Com tais questões em mente, vejamos mais assuntos complicados. Em setembro de 1995, um jornal de Wellington, Inglaterra, publicou uma carta na qual descrevia uma aeronave incomum vista em Marshbrook, perto da igreja Stretton. O autor da carta, identificado a partir de agora como WK, disse que o incidente ocorreu em 1979 ou 1980, enquanto ele e a esposa estavam fora, em um campo aberto.

Na carta, WK contou que uma pequena aeronave a jato passou sobre eles, voando de modo normal, mas devagar. Então algo estranho aconteceu. O avião parou no ar e tanto ele quanto a esposa "ouviram o motor desligar". O avião permaneceu imóvel por aproximadamente um minuto antes do motor reiniciar e, então, partiu.

Expressando espanto com o incidente, WK observou que parar no meio do ar com o motor desligado é, claro, impossível para qualquer jato convencional. Como perito em reconhecimento de aeronaves, disse que era incapaz de identificar o avião, que descreveu ser semelhante ao Jet Provost, então em uso na Força Aérea Real britânica, se bem que "visivelmente diferente em tamanho e perfil, como, digamos, uma cópia feita de um desenho" (grifo nosso). Ele disse que a aeronave não era um Harrier - jato britânico de decolagem vertical, em serviço desde o final da década de 1960. De fato, contou que tinha uma "dúvida persistente" sobre se era mesmo um avião:

Era - perguntou ele - um óvni?

Se, ao perguntar isso, WK quis dizer "o objeto era uma espaçonave?", então a resposta é quase com certeza: não, não era. Ao mesmo tempo, contudo, a experiência dele possui precedentes. Narrativas semelhantes de

"aeronaves fantasmas" têm sido documentadas desde, pelo menos, a década de 1950; e, quando alguém compara os relatos e reconhece o comportamento não convencional e extraordinário atribuído aos objetos, permanecem poucas dúvidas de que os avistamentos sejam parte de uma experiência com óvnis.

Considere os seguintes trechos, extraídos do Relatório Especial n. 14 do Projeto Blue Book, da Força Aérea dos Estados Unidos:

"Um estudante da aviação naval e a esposa, além de outras pessoas, estavam em um cinema drive-in das 21h15 às 22h40, em 20 de abril de 1952, durante o período no qual viram diversos grupos de objetos sobrevoando o local. Havia de dois a nove objetos em cada grupo, e cerca de vinte grupos. Os grupos de objetos voavam em linha reta, exceto por algumas mudanças na direção, como ocorre com qualquer outra aeronave.

Tais objetos possuíam a forma de aeronaves convencionais. A característica inexplicável [...] era que cada um tinha um brilho vermelho ao redor e o próprio [objeto] brilhava, embora fosse uma noite sem nuvens.

O avistamento relatado acima foi um dos doze, de um total de 434 "desconhecidos" identificados no Relatório Especial 14 como desconhecidos "significativos". Cada caso tinha de cumprir determinados critérios que envolviam descrições físicas, manobras aéreas e dados antecedentes com o propósito de efetuar a triagem.



No início de 1971, moradores de Middletown, Ohio, lidavam com uma outra versão do fenômeno do avião fantasma. O incidente quase não recebeu atenção da mídia, mas foi descrito integralmente por B. Roman, redatora do extinto Ohio UFO Reporter. Ela falou sobre o incidente da seguinte maneira:

"Já passava das 23 horas da segunda-feira, no dia 18 de janeiro [de 1971], quando a rádio WPFB começou a receber telefonemas sobre uma grande aeronave que sobrevoava o estacionamento de trailers nas redondezas de Lesourdsville Lake, perto de Middletown, na route 4. Uma

senhora disse ter visto uma aeronave circulando o local por mais de 45 minutos, que tinha um motor barulhento e luzes piscando. Outra pessoa que ligou contou que a aeronave havia pousado, e uma patrulha rodoviária tinha ido investigar; outra, ainda, ligou e falou que a nave havia deixado a região com rapidez, mas tinha retornado.

Durante esse período, diversos cidadãos locais, operadores de rádio de ondas curtas, começaram a relatar que haviam visto o avião. Um deles, residente no estacionamento de trailers, contou ter observado a aeronave por algum tempo. Disse que ela voava constantemente em um padrão circular sobre o estacionamento, a uma altitude de 800 a mil pés.

Outro, um piloto, disse apenas ter ouvido no rádio que a FAA [Federal Aviation Administration] tinha enviado um avião para investigar, mas que fracassara ao estabelecer contato. Pessoas que ligaram para o aeroporto e a polícia foram informadas de que [a aeronave] parecia ser [pilotada por] um piloto que tinha problemas de rádio. Um membro da patrulha da Defesa Civil local me ligou [Roman] para dizer que havia contactado a Base Aérea de Wright-Patterson em Dayton, Ohio. E, segundo ele sabia, a FAA não havia sido chamada.

Naquele momento diversos amigos chegaram e dirigiram-se a Lesourdsville Lake. Conforme se aproximavam, podiam ver a grande nave circulando devagar, a cerca de 800 pés, como fora relatado. Paramos e saímos do carro, mas não ouvíamos nada. A nave tinha diversas luzes vermelhas que piscavam e davam a aparência de estar voando em um ângulo de 45 graus a todo momento.

Então, uma nave menor, com um motor barulhento, chegou. Parecia um feixe de luz branca, brilhando às vezes e crescendo mais à medida que se aproximava do primeiro avião. Ambas continuaram voando em círculos por algum tempo - até o momento que achamos que colidiriam de frente. Depois, o avião com as luzes vermelhas piscando virou de leste para nordeste; o segundo, com a grande luz branca, seguiu depois, e, então, eles foram na direção nor-nordeste. Conforme ele [o segundo objeto] passava sobre nós, podíamos ver um raio projetando-se à frente da luz.

A nave com as luzes vermelhas piscando continuava, aparentemente, na direção nordeste. Os rádio-operadores haviam dito que ela circulava a

região e que tinha um um motor barulhento, que fazia as coisas vibrarem conforme sobrevoava em baixa altitude. [...] Posteriormente [no dia seguinte, 19 de janeiro], um morador de South Middletown disse que, antes do surgimento do avião, ele tinha visto um helicóptero sobrevoar o local e fazer um som estranho como um "zunido".

Deve-se observar outro detalhe aqui. De acordo com Roman, os membros da Patrulha Aérea Civil identificaram o misterioso avião como um C-119 FlyingBoxcar.

Era um Flying Boxcar que manobrava nos céus escuros de Ohio durante janeiro de 1971? Se fosse assim, a aeronave estava violando as normas da aviação federal ao circular em baixa altitude sobre as casas. E o que era o outro objeto que tinha se aproximado e acompanhara por um tempo a aeronave maior? Estaria ele, de algum modo, relacionado ao relato do helicóptero com "zunido"?

Durante as décadas de 1960 e 1970, John Keel descobriu que a configuração do C-119 Boxcar era muitas vezes observada em áreas de ocorrência de óvnis. Em seu livro, Operação Cavalo de Troia, ele relatou que "por muito tempo suspeitei que a Força Aérea enviasse aviões com instrumentos especiais em áreas de flap para fotografar e executar diversos testes. Mas, eventualmente, diante da evidência circunstancial, tinha de descartar essa teoria plausível por uma não plausível, isto é, que a aeronave que se parecia com os C-119 estavam sendo dispostas nos setores de flap, mas que isso não estava sendo relatado à Força Aérea".

Nos últimos anos, houve poucos relatos sobre estranhas aeronaves de carga militar nas áreas de avistamentos, se bem que tais narrativas continuam a ser ouvidas. O relato a seguir, contado por Rick Hilberg, foi documentado, originalmente, pelo repórter Paul Adams do Faribault Daily News de Minnesota.

Em 2 de abril de 1991, o proprietário de um cinema em Faribault observou um objeto estranho no céu enquanto se dirigia ao trabalho. O incidente ocorreu aproximadamente às sete horas da noite. Ele descreveu o objeto como branco e oblongo, e disse que estava suspenso verticalmente no céu como um balão de ar quente ou gás hélio. Depois, enquanto voltava para casa, viu o objeto novamente, mas agora ele parecia ser das cores

vermelha e verde. Ao chegar em casa, chamou a esposa, os filhos e os vizinhos para vê-lo também.

Uma pequena multidão reuniu-se, mas duas grandes aeronaves chegaram abruptamente e desviaram a atenção de todos do óvni. Os aviões voavam baixo e com velocidade reduzida - tão baixo, de fato, que um dos moradores disse, depois, que pensou que pousariam em sua casa. Os aviões chegaram muito perto: fizeram uma manobra "nariz à cauda", irresponsável e perigosa; em particular quando se sobrevoa uma área residencial.

Conforme a aeronave sobrevoava, alguém na multidão acenou e um dos aviões virou brevemente um dos holofotes. Em seguida, a outra aeronave se aproximou e puderam ser contados um total de 11 aviões, incluindo o número de helicópteros. Após certo tempo, todas as aeronaves partiram e o próprio óvni desapareceu durante a confusão.

Um porta-voz da Guarda Nacional Aérea de Minnesota disse aos repórteres que dois aviões de transporte militar C-130 realizavam manobras na região de Faribault naquela noite. Entretanto, o porta-voz afirmou que nenhuma outra aeronave militar estava na região, e falou que nenhum dos tripulantes dos C-130 relatou ter visto quaisquer objetos estranhos no céu. Não havia explicação de por que os C-130 (se de fato era isso que eles eram) voavam "nariz à cauda" acima da área residencial.

Investigações no Serviço Meteorológico Nacional excluíram a possibilidade de que o óvni fosse um balão meteorológico, pois nenhum havia sido liberado na região.



Durante a primavera de 1968, dois estudantes da Universidade Estadual do Texas no Leste, Gary Massey e Richard Shumer, dirigiam pela rodovia estadual 11, oito quilômetros a leste de Commerce, Texas. De repente, vindo da direção oeste, viram um estranho objeto voador: um avião "que lembrava um bombardeiro B-29", com asas mais curtas e espessas do que as asas de aeronaves comuns, mas sem cockpit, cabine de pilotos ou janelas, sem hélices nem turbinas aparentes, ou trilha de condensação, e

"nenhum som", ainda que a nave tenha passado diretamente sobre as testemunhas com altitude relativamente baixa e velocidade lenta. A estranha nave era de cor cinza ou marrom claro.

Tom Adams, anomalista, redigiu um relatório sobre o avistamento no qual observou que, embora a aeronave misteriosa estivesse movendo-se na direção oeste na ocasião da primeira observação, ela mudou de direção com rapidez e começou a mover-se em sentido leste, paralela ao carro. A aeronave, então, mudou de direção mais uma vez, movendo-se para o sul e em ângulos retos, segundo as testemunhas do automóvel.

Nesse momento, o carro estava estacionado e os dois homens estavam em pé no acostamento da rodovia. Não viram marcas externas, insígnias ou qualquer tipo de identificação, mesmo que o avião sobrevoasse a cerca de 200 ou 300 pés. Posteriormente, Massey comentaria que o objeto se parecia com "uma maquete ou aeromodelo" (grifo nosso).



Na madrugada de domingo, 12 de setembro de 1993, na cidade de Tavistock, Inglaterra, teve início um tumulto no estacionamento externo do Spring Hill Hostel and Flats. Localizada no condado de Devon, Tavistock está a cerca de 80 quilômetros a oés-sudoeste da cidade portuária de Exmouth, e ao sul do Parque Nacional de Dartmoor. O estacionamento possui uma área de aproximadamente 950 quilômetros quadrados e é conhecido por seus riachos de truta, atoleiros de turfa e ventos uivantes, que fazem recordar o "pântano melancólico" descrito por Arthur Conan Doyle em *O cão dos Baskervilles*.

Por volta das 24h35, pessoas no estacionamento observaram um conjunto de luzes no céu aproximando-se, vindo da rodovia Plymouth. Conforme as luzes aproximavam-se, iluminavam um objeto que, de acordo com uma das pessoas, era tão largo quanto um "avião de tamanho médio".

A testemunha contou que o objeto possuía uma fuselagem gêmea como um catamarã, "duas fileiras de janelas de cabina" e não tinha asas. Ele estimou a altitude do objeto em cerca de mil e quinhentos a dois mil pés, e disse que permaneceu no campo de visão por aproximadamente um minuto, em silêncio absoluto. O objeto seguiu para o norte, pela rua

principal, em direção ao Parque Nacional de Dartmoor e além da cidade de Okehampton.

Apesar da aparência estranha do objeto, naquela noite, nem todos estavam convencidos de que tivessem visto algo além de um avião de projeto exótico. Mas, de acordo com a testemunha antes mencionada, qualquer um que estivesse no local poderia atestar que o objeto não produzia som. Pensando na possibilidade de que o óvni fosse um avião, a testemunha disse que checou com a British Airways e descobriu que não havia voos comerciais àquela hora. Também ficou sabendo que nenhum voo militar havia sido relatado na região na manhã daquele domingo.



Em 28 de fevereiro de 1971, Michael Jaffe, fundador de uma rede de rádio amadora sobre óvnis como a Data-Net, passeava de motocicleta pela rodovia California 17, na região sudoeste do estado, ao sul da cidade de Hayward. Observador cuidadoso e pioneiro na área de ufologia, Jaffe foi testemunha de um evento intrigante, depois relatado na publicação *Flying Saucer Review*, "Case Histories, Supplement n. 5".

Passeando de moto num tráfego moderadamente pesado, Jaffe observou, acima de si, dois planadores sendo rebocados. De maneira inesperada, notou algo mais no céu: um bizarro objeto incandescente perseguido por uma aeronave biturbina "menor do que um C-25". Devido ao tráfego pesado e ao vento, "fui capaz de observar esta cena não mais do que quatro segundos", explicou Jaffe. "O objeto parecia ser duas esferas brilhantes, cada uma com cerca de trinta centímetros de largura por trinta centímetros de comprimento, mas com uma conexão confusa ou um tipo de 'ligação' entre elas, e também pendendo atrás das esferas." Jaffe disse que a esfera principal possuía uma cor vermelho-brilhante, enquanto o globo rebocado possuía uma cor azul-brilhante. Sua altitude era de aproximadamente 92 metros.

Se a aeronave de perseguição estava, de algum modo, diretamente associada ao óvni era impossível dizer, uma vez que, de acordo com Jaffe, o avião parecia bastante convencional. Não obstante, o fato de que os dois objetos pareciam estar escoltando um ao outro é, em si mesmo, curioso.

Por outro lado, relatos de aeronaves que voam ao lado ou escoltando óvnis não são tão difíceis de encontrar quanto possa parecer.

No domingo, 16 de março de 1997, uma moradora de Blowing Rock, na Carolina do Norte, telefonou ao jornal local para perguntar se alguém havia relatado ter visto um disco voador luminoso. Ela disse que havia observado um objeto por volta de 11 horas da manhã enquanto olhava para fora, através das portas de vidro da sala de estar, voltadas para a Floresta Nacional de Pisgah. Outras pessoas em diversas localidades também disseram ter visto o óvni.

A testemunha contou que a coisa mais estranha sobre o avistamento foi que o disco estava sendo escoltado - a uma velocidade um tanto vagarosa - por três jatos, que se pareciam com aeronaves militares! Ela disse que os jatos eram ligeiramente menores do que o óvni, um posicionado atrás dele e dois abaixo.



Em 11 de outubro de 1966, uma luz aérea brilhante "tão grande quanto um carro" visitou o Wanaque Reservoir em Nova Jersey. O objeto, visto pelo sargento Ben Thompson, do departamento de polícia de Pompton Lakes, fazia manobras típicas de óvnis, inclusive giros em ângulos retos a velocidades impossíveis. Depois que o objeto havia partido, chegaram aviões e helicópteros.

"Havia sete helicópteros e, eu diria, dez ou 12 jatos", explicou Thompson aos investigadores. "Nunca havia visto sete helicópteros naquela região em toda a minha vida; isso porque vivo aqui há 40 anos".

Helicópteros sem marcas de registro têm sido vistos em áreas de flap de óvnis e em locais de mutilação de animais desde meados da década de 1960. A presença de helicópteros em áreas de mutilação tem levantado suspeitas de que o governo ou os militares estejam envolvidos, de alguma maneira, nas carnificinas. Sendo verdade ou não, o problema permanece preocupante para os fazendeiros, rancheiros e órgãos policiais em todo os Estados Unidos, bem como em diversas partes do mundo.

No inverno de 1977, na edição de Pursuit, o editor executivo R. Martin

Wolf relatou a associação aparente entre mortes inexplicáveis de animais e os helicópteros misteriosos. As observações de Wolf, parte de um artigo, estavam baseadas em uma observação de primeira mão do fenômeno de mortes inexplicáveis de animais feita com o sócio, Steve Mayne. Wolf escreveu:

"Muitos relatos de 'helicópteros negros' e 'óvnis' são reportados pelas delegacias de polícia nos condados onde as mutilações têm ocorrido [...] . Fotografamos um desses. Este é polêmico devido a suas ações (estava se afastando quando o fotografamos) e pelo fato de que, quando questionada, nenhuma agência na região o reclamou como propriedade sua, tampouco havia registros de sua presença na área.

Um xerife no Colorado nos contou que certa tarde [durante um período de mutilações seguidas em seu condado] dirigia sobre o terreno enquanto o assistente voava em um ultraleve sobre a área onde as mutilações haviam ocorrido antes, quando foram notificados pela Força Aérea de que havia um helicóptero quinze metros abaixo do ultraleve do assistente. Por duas horas, o xerife e o assistente perseguiram o 'helicóptero'. Ele permaneceu no radar - algumas vezes à frente da aeronave; outras, atrás; de modo ocasional, acima ou abaixo dela; mas nem o assistente no ar nem o xerife no carro puderam vê-lo.

Simplesmente não havia nada lá.

Ele não sumiu. O xerife e o assistente, com o combustível em baixa e a frustração em alta, desistiram e voltaram para casa após duas horas.

Onde se estabelece o limite; o que constitui a realidade? Talvez quando um helicóptero possa não ser um helicóptero.



Por volta da meia-noite do dia 21 de agosto de 1975, oficiais da polícia no condado de Kimball, Nebraska, responderam à presença de uma aeronave que voava a baixa altitude. O objeto, detectado com rapidez pelo radar da Força Aérea em Cheyenne, Wyoming, voava atravessando a fronteira entre Wyoming e Nebraska a uma altitude ridícula de cem a cento e cinquenta pés.

Por aproximadamente cinco horas, uma perseguição contínua se seguiu, até que, por fim, a aproximadamente dezesseis quilômetros de Bushnell, Nebraska, as autoridades policiais ficaram a cerca de oitocentos metros de distância da misteriosa nave, que provou ser - o que mais poderia ser? - um helicóptero. Nesse momento da perseguição, o helicóptero pairou com rapidez sobre um silo de míssil do Comando Aéreo Estratégico localizado justamente ao sul de Bushnell. Logo depois, desapareceu na direção sul, rumo à fronteira do Colorado.

No fim de 1975, a histeria em relação aos helicópteros atingiu altos índices no sudoeste, tal como documentado na edição do Denver Record Stockman de 13 de novembro de 1975. De acordo com o escritor Pat Kalahar, de dois a sete "helicópteros-fantasmas" foram relatados naquela semana nos condados de Quay e Union no Novo México, com mais de trinta relatos adicionais durante o mês anterior. Naquela época, houve numerosas mutilações de gado, que acabaram envolvendo diversos congressistas e a FAA, embora não tenha sido divulgada nenhuma resposta.

Duas décadas mais tarde, os aviadores do helicóptero-fantasma ainda estavam nele. Uma história de março de 1996 no Casper Star-Tribune, de Wyoming, informava que, por mais de um ano, uma força desconhecida voava em formações de helicópteros diversas noites por semana perto de Casper Mountain. A FAA e a Guarda Nacional estavam perplexas ao explicar a atividade, observada todos os dias por operadores da torre de controle do Aeroporto Internacional do Condado de Natrona. O jornal mencionava um memorando da FAA que declarava que os operadores da torre haviam "observado, em diversas ocasiões, o que pareciam ser aeronaves movendo-se devagar do lado norte de Casper Mountain", mais de catorze, na época. De acordo com o memorando, achava-se que as aeronaves seriam helicópteros. Observadores de solo, entretanto, relatavam a observação de luzes estroboscópicas dos helicópteros através de óculos de visão noturna, e um homem chegou a afirmar ter descoberto um helicóptero negro em pouso no topo da montanha; ele disse ter arranhado a tinta dele enquanto se esquivava de soldados trajados de preto, e contou tê-la analisado, afirmando que a tinta era de estilo militar, do tipo de revestimento antirradar.

Os helicópteros misteriosos eram numerosos tanto nas Ilhas Britânicas

quanto nos Estados Unidos, durante o outono de 1998.

Na noite de quinta-feira, 8 de outubro de 1998, foram relatados avistamentos de óvnis com atividade de helicóptero nas proximidades de Swansea, na costa sul do País de Gales. Entre as testemunhas estava o pesquisador de óvnis Neil Spring, que descreveu ter visto um objeto iluminado na "forma de lápis" com duas luzes "verme lho-vivo". Spring também relatou ter visto três helicópteros, um dos quais perseguiu o óvni, embora não tenha conseguido alcançá-lo. Mais tarde, as manchetes dos jornais confirmaram que helicópteros haviam pousado no Aeroporto de Swansea na noite de 8 de outubro. Entretanto, o pessoal do aeroporto banalizou os relatos, dizendo que os objetos eram provavelmente helicópteros Sea King da RAF (Royal Air Force) realizando manobras noturnas.

Na semana seguinte, no Arkansas, os policiais receberam diversas informações sobre helicópteros sem registro nos condados de Baxter, Boone e Newton. Um relato - feito por um policial no condado de Baxter - descreveu dois helicópteros verde-escuros voando abaixo de quinhentos pés. O avistamento ocorreu às 21 horas do dia 14 de outubro. As investigações efetuadas pelos membros da Polícia Estadual de Arkansas e pela Guarda Nacional não conseguiram determinar a origem das aeronaves.



Durante o inverno de 1975-1976, uma série de bizarros eventos de helicópteros ocorreram na Nova Inglaterra. Os detalhes foram passados pela ufologista Betty Hill, e estão resumidos a seguir:

"Em meados de dezembro de 1975, uma moradora de Rye Beach, New Hampshire, acordou às quatro da manhã ao encontrar o quarto da filha iluminado 'como se fosse dia claro'. Enquanto, nervosa, ela acendia um cigarro, de repente o quarto ficou escuro. De acordo com Betty Hill, 'nas três semanas seguintes, a mulher acordava entre três e quatro da manhã com o som de helicópteros acima da marisma em frente à casa dela'.

Em 21 de dezembro de 1975, um objeto voador não identificado

seguiu a mesma mulher - que voltava para casa tarde da noite por uma distância de quase 24 quilômetros. O objeto pairava próximo enquanto ela corria do carro para a casa. Depois disso, ele partiu. Durante a semana de 20 de fevereiro de 1976, uma fazendeira informou aumento na atividade de helicópteros nos arredores de sua casa perto de Wells, Maine. Naquele momento, ela observava 'dois helicópteros lado a lado sobre a rodovia, à noite, durante uma forte nevasca. Parecia que estavam reabastecendo no ar e ela podia ver uma conexão [ligação] entre eles'. A mulher também contou que os helicópteros estavam em silêncio: não fora capaz de ouvir nenhum som de motor.

Antes de prosseguir, devo ressaltar que seria suicídio voar com helicópteros lado a lado durante uma nevasca, como foi descrito. Mesmo quando o tempo está melhor, os pilotos de helicópteros são cuidadosos ao voar próximos um do outro devido à turbulência das hélices. Além disso, tenho ouvido que apenas alguns poucos helicópteros recebem reabastecimento aéreo, mas de aeronaves de asas fixas e, até onde sei, de mais nenhum outro helicóptero.

Na noite de 8 de dezembro de 1975, Betty Hill teve a própria experiência com um helicóptero-fantasma. Ela contou que, enquanto se dirigia para casa, percebeu que estava sendo seguida por "duas fileiras de luzes desconcertadas no céu". O padrão consistia de "quatro luzes vermelhas do lado direito e quatro luzes verdes do lado esquerdo, que formavam um V". Ela acrescentou: "Conforme peguei a rua de casa, descobri que [o objeto iluminado] era um helicóptero. Voava baixo sobre o meu carro e minha garagem, e quase perdi a árvore do quintal. Havia uma grande luz branca na parte frontal da nave, mas nenhuma na parte de trás. Ele desapareceu com rapidez de meu campo de visão".



Na noite de 5 de outubro de 1973, uma mulher e dois garotos confrontaram-se com o desconhecido sobre Keats Island, próximo a Vancouver, na Colúmbia Britânica. Estavam em um observatório de óvnis (os avistamentos eram numerosos naquela época) quando um objeto que parecia e agia como um avião movido a hélice sobrevoou o local. O avião manobrava sobre o trio, depois virava e voltava à posição inicial. Após voar

apenas uma curta distância, a aeronave parou de repente, pairou, e todos os sons cessaram. Ao mesmo tempo, as luzes de navegação sobre o avião pararam de piscar e foram substituídas por uma faixa de seis luzes horizontais. O objeto pairou por alguns minutos antes de desaparecer do campo de visão.

Nessa mesma noite, na Ilha de Vancouver, a cerca de oitenta quilômetros, os membros da tribo indígena Quamichan estavam no acampamento de pesca ao lado do rio Cowichan quando observaram algo bastante estranho no céu, a apenas alguns metros de distância. "Ele não produzia som e era algo que nunca tínhamos visto antes", disse uma das testemunhas para o Canadian UFO Report.

O objeto, um disco voador, tinha "três luzes vermelhas que giravam na parte superior" e "luzes que piscavam, indo na direção oposta à parte central. Havia outra luz, vermelho-brilhante, no topo da parte superior. Então, do fundo, um raio branco brilhava como um holofote. O raio movia-se sobre o rio como se [o óvni] procurasse algo. Nessa hora, todos nós ficamos assustados".

O que aconteceu depois foi muito mais assustador.

"Se contássemos às pessoas o que havia acontecido, elas diriam que estávamos loucos", confidenciou a testemunha. "Mas, de repente, ele [o disco] parecia ter se transformado em um avião! Fez um barulho igual ao de um avião e se parecia com um, e todas as luzes se apagaram, exceto uma pequena luz vermelha. A nave passou direto por nós e desapareceu sobre as árvores."



Há dois incidentes distintos na mesma noite, na mesma região geográfica, um oposto ao outro, mas cada um demonstrando claramente que os óvnis e as aeronaves-fantasmas são - de modo ocasional, se não sempre - uma única e mesma nave.

O que, então, concluímos disso? Se os óvnis são, de fato, espaçonaves, como muitos acreditam, justificamos o fenômeno de mudança de forma com um tipo de tecnologia camaleônica - um meio pelo qual a tripulação é capaz de alterar a aparência externa da aeronave? Mas, se o propósito é

ocultar a espaçonave para evitar a detecção, que finalidade cumpre utilizando-se essa tecnologia na frente de testemunhas? Além do que, relatos de mudança de forma, como observado antes, parecem estar aumentando numericamente. Peter Davenport, diretor do Centro Nacional de Relatos sobre óvnis, em Seattle, contou, em janeiro de 2001, que o fenômeno de mudança de forma é "algo que não entendemos, mas que nos é relatado com frequência".

Davenport disse ainda que o acréscimo no número de relatos de mudança de forma pode estar relacionado ao aumento da exposição na mídia e da conscientização pública sobre o assunto. Ele explicou que o aumento de entrevistas radiofônicas e histórias nos jornais têm tornado tanto ele, quanto o centro, mais conhecidos, o que resulta em um correspondente aumento na qualidade dos relatos.

Especulando sobre a causa possível do fenômeno de mudança de forma, o diretor disse que um observador pode estar enganado ao acreditar que o óvni mude de forma caso o objeto mova-se ou mude de posição com rapidez. Segundo ele, o movimento poderia alterar a perspectiva da testemunha, resultando na ilusão da mudança de forma.

Para qualquer um que tivesse sido enganado por um avião que parecia mudar de forma à medida que virava ou manobrava em voo, e à luz da crença difundida de que óvnis são uma tecnologia alienígena, isto é, naves interestelares, naves "transdimensionais", ou semelhantes, a explicação de Davenport é claramente plausível. Entretanto, a maior parte da documentação de mudança de forma apresentada aqui sugere que algo diferente esteja operando, algo alienígena, embora não extraterrestre.

[Há um sem-fim de explicações alternativas que poderiam ser examinadas mais de perto neste momento, mas permito-me resumir um pouco das mais relevantes teorias. Uma delas é que o fenômeno ufológico representa uma forma de consciência manifesta - uma inteligência à parte da mente humana e do pensamento que coexiste entre nós através das eras e comunica-se de modo mítico, aparecendo diante de testemunhas como deuses, fadas, criaturas de diversas formas e formatos, e, é claro, como alienígenas espaciais. Outra diz que os óvnis são uma espécie de experiência visionária, mais parecida com o sonho do que com a realidade, ainda que suficientemente real para ser interpretada como um evento](#)

concreto. A ideia aqui é de que tal ocorrência seria moldada pelo ambiente psicológico e social do observador, logo, esse ponto de vista é citado como uma hipótese "psicossocial". Uma terceira possibilidade é a teoria "parafísica" - a crença de que a mente subconsciente ajuda a moldar a realidade ao introduzir uma anomalia tangível, contudo, de curta duração (um óvni, ou alguma outra aberração), no ambiente consciente. Esse ponto de vista, após ter adotado e enfatizado um componente psíquico aliado ao fenômeno óvni, caiu em descrédito nos últimos tempos.

Quando se foca a natureza e a origem dos óvnis há, entretanto, uma verdade inegável que se encontra acima de todas as teorias. Essa verdade - que independe do que desejamos acreditar - é que estamos ainda apenas conjecturando. Não sabemos de fato o que são os óvnis, de onde vêm ou por que alguns parecem mudar de forma ou fazer quaisquer das coisas incríveis que são relatadas. E, por não sabermos, peneiramos os escassos dados disponíveis; teorizamos e conjecturamos, e, no processo, algumas vezes ignoramos informações que são contra as ideias que temos. Em resumo, saltamos para a fase das conclusões, assumimos uma posição, desafiamos, argumentamos, defendemos. E, em algum lugar no meio de tudo isso, encontramos o que temos considerado como circunstâncias e possibilidades que seriam de outro modo completamente estranhas ao nosso modo de pensar.

Isto é o que o fenômeno óvni nos traz: a menos que sejamos obtusos ou estejamos bastante amedrontados, ele nos força a pensar mais a fundo, de modo mais significativo.

O dr. Leo Sprinkle, professor aposentado de psicologia da Universidade de Wyoming, disse certa vez que crê na atividade de óvnis como "parte de um amplo programa educacional". Floyd Murray, anomalista de longa data, tem dito que os óvnis parecem ser "placas de sinalização indicando-nos para onde seguir. [...] Alguma coisa, em algum lugar, quer chamar nossa atenção para o alto, ou para dentro; quer nos iniciar no pensamento sobre nossas origens, nosso universo [...]". Em um momento de revelação pessoal, James Moseley declarou, certa vez, que acredita que o fenômeno ufológico está "inter-relacionado [aos] mistérios mais fundamentais da vida humana: de onde viemos, por que estamos aqui, para onde (se houver algum lugar) iremos a seguir?" Outros que estudam os mistérios que envolvem os óvnis têm feito observações semelhantes.

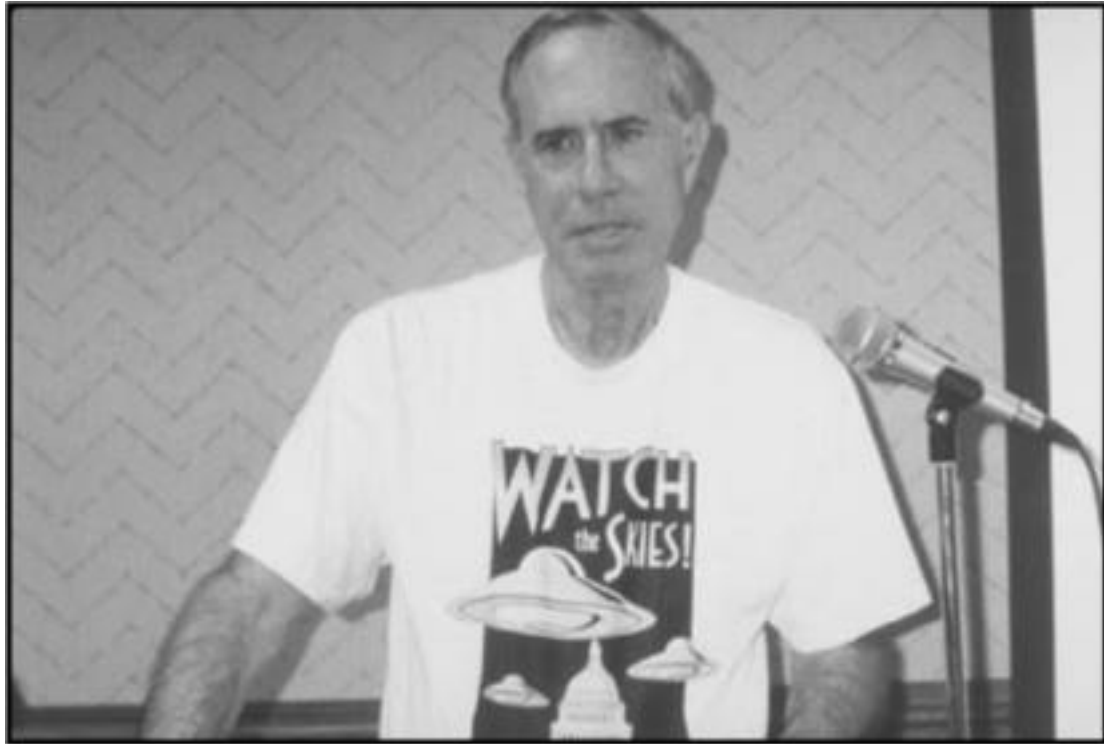


Figura 8.1.: James W. Moseley dirigindo-se a entusiastas na Conferência Nacional de Ufologia em 1994, realizada naquele ano em Cleveland. (Fotografia de Benita C. Owens, da coleção de R. Hilberg.)

Acredito que este seja o último ponto da experiência com óvnis. O mistério não é sobre a vida extraterrestre ou visitantes interdimensionais (embora seja algo a respeito de que se pensar). É a nosso respeito. Sempre foi a nosso respeito! Somos estudantes na sala de aula cósmica e estamos sendo implicados, enganados e manipulados dentro de um conhecimento maior. No fim, poderemos descobrir que nosso mundo - nossa realidade - não é o que parece, nada do que suspeitamos com base na compreensão atual da ciência ou da natureza. Poderemos descobrir que nosso universo, e tudo que está contido nele, vai um pouco além da reflexão de nossa própria e constante troca de pensamentos, crenças e sonhos.

EPÍLOGO

Um Encontro

A ufologia funciona como um ponto de encontro para os participantes espalhados em uma subcultura boêmia e clássica, além de ser um veículo para a exploração do desconhecido.

Allen H. Greenfield

O sol do Arizona estava quente e a temperatura estava acima de 37 graus, e eu prosperava na ausência de umidade.

A pouco mais de um quilômetro e meio de distância, as Montanhas da Superstição elevavam-se ao final de uma estrada de terra longa e estreita. Elas eram altas e angulares, diferentemente das gastas e antigas Apalacheanas da minha Pensilvânia natal. Eu mudei de posição, arrumei o foco da minha câmera e tirei várias fotografias. Então, virei-me e caminhei de volta até onde havia estacionado meu carro de aluguel.

Eu estava passando férias no Arizona. Também estava lá para participar de uma reunião de investigadores de óvnis e entusiastas, a 26th Annual National UFO & New Age Conference.

Meu plano era chegar a Phoenix, o local da convenção, dois dias antes. Eu passaria pelo antigo caminho dos Apalches (U.S. 88) em um dia e seguiria rumo ao sul até Nogales, México, no dia seguinte. Um cancelamento de voo me fez chegar a Phoenix muito mais tarde do que eu esperava, de modo que fui forçado a adiar minha visita ao México. Passei, de fato, um dia inteiro seguindo o caminho dos Apalches - parando com frequência para passear pelo deserto e comendo um hambúrguer com cerveja na pequena Tortilla Flat (pop. 6). Ao final do dia, eu estava de volta à Phoenix e, no dia seguinte, teve início a conferência.

Minha recordação de tal evento, ocorrido em setembro de 1989, está incluída aqui como um relato pessoal das pessoas, do clima e de uma ou

outra experiência inusitada.

Na noite de quinta-feira, 14 de setembro, eu estava jantando sozinho no restaurante do Quality Inn West, onde ocorria a conferência. Enquanto apreciava minha refeição, uma jovem que trabalhava no lounge ao lado ocasionalmente passava pela sala de jantar a caminho da cozinha. Cada vez que passava, a jovem abria a pesada porta do lounge e um ruído de conversas podia ser ouvido. Ao terminar meu jantar, perguntei para a garota - seu nome era Linda - se o barulho estava sendo causado por pessoas inscritas no evento. Ela disse que sim, e acrescentou que seu lounge "não costuma ser tão barulhento".

Passando pela entrada principal, fui capaz de examinar e estudar o público sem ser visto. Sentado à mesa estava James Moseley, uma das figuras-chaves da ufologia e um homem que podia ser facilmente descrito como padrinho dessa área. Em 1967, na cidade de Nova York, Moseley promoveu a primeira convenção em grande escala sobre óvnis. O evento, ocorrido durante o final de semana de 24 de junho (o vigésimo aniversário da visão de Kenneth Arnold), atraiu literalmente, milhares de pessoas e estabeleceu um parâmetro único, de presenças ou ousadia. Na época, Moseley publicava uma revista sobre óvnis amplamente lida, a Saucer News. Em certo ponto, ele abandonou o formato da revista e ressuscitou a publicação como Saucer Smear - um dogmático e irreverente folheto sobre óvnis.

Ao redor de Moseley, na mesa do lounge, havia várias pessoas - algumas conhecidas, outras não. Tim Beckley - coanfitrião do evento e editor de livros sobre New Age e óvnis - estava de pé, movendo-se sem parar pela sala. Embora nunca tivéssemos nos apresentado, eu o reconheci de algumas fotos publicadas. Também estava presente J. Antonio Huneeus, outro homem que eu não conhecia. Antonio di vide seu tempo entre atividades de escrita na cidade de Nova York e pesquisas sobre óvnis em sua terra natal, o Chile.



Moseley e Allan J. Manak na Convenção Nacional sobre óvnis de 1994. Manak era membro do comitê permanente de organização da NUFOC, da qual Moseley era presidente. (Fotografia de Benita C. Owens, da coleção de R. Hilberg)

Sentado em frente à Moseley, estava um rosto que não identifiquei imediatamente, embora fosse familiar. Era Edward Biebel, que vivia em Cleveland, mas na época estava morando em Nogales, Arizona. Ed era um ufólogo de longa data e um fotógrafo profissional. Outro também presente à mesa era o coanfitrião Jim Speiser, fundador e exdiretor da ParaNet, um serviço de informação tecnológica voltado ao público interessado em óvnis.

Observando Moseley do outro lado da mesa, eu me lembrei do primeiro contato que tive com ele, há mais de uma década. Um ano antes, eu tinha escrito para Jim à procura do pesquisador de óvnis Floyd Murray. Em minha carta, pedi para ser incluído no banco de dados da Saucer Smear. Moseley prontamente respondeu - apelidando-me de "Agente Laranja" em sua resposta. Era uma brincadeira baseada na paranoia que sempre havia obscurecido a área da ufologia; todos suspeitam que todos sejam espões do governo. Eu trabalho para o governo, embora em uma posição muito mais baixa e, obviamente, não como um espão - mas Jim não pôde evitar a brincadeira.

Eu virei-me em sua direção quando entrei no lounge. "Senhor", eu disse, olhando diretamente para Moseley, "agente Laranja, trabalhando conforme solicitado".

A conversa à mesa diminuiu consideravelmente. Ali sentado, Moseley estava boquiaberto. Ele encarou-me e então olhou para todos os presentes. "Quem é esse cara?", finalmente perguntou. Ninguém respondeu, "alguém sabe quem é ele?"

Ninguém sabia. Eu havia mudado em 20 anos. Então, finalmente, me identifiquei, mas Jim não entendeu a referência ao Agente Laranja. Eu o recordei sobre sua nota, mas ele não se lembrou.

Um momento depois, eu estava sentado junto ao grupo, discutindo com Moseley e Biebel. O bom humor era agradável e jovial. Observando Beckley, percebi sua preocupação, sua necessidade de fazer com que a conferência fosse um sucesso. Speiser, por outro lado, impressionou-me por sua atitude quieta e relaxada - embora ele perdesse pouco do que ocorria ao seu redor. Em certo momento, olhei para cima enquanto o autor Brad Steiger entrava no lounge, e, então, levantei-me e apresentei-me. Outra pessoa - acho que Moseley - murmurou "Broad Stagger" (Completamente Tonto), relembrando um artigo publicado que satirizava o homem.

Brad e eu nos correspondemos durante a década de 1970, mas nunca havíamos nos conhecido. Ele se lembrava de meu nome e aceitou um forte aperto de mãos, que veio acompanhado de seu sorriso simples, irradiando uma extraordinária boa vontade.

A conversa seguiu até altas horas, quando Linda finalmente colocou-nos pra fora do lounge.



Apesar da noite longa, eu estava de pé bem cedo na manhã seguinte. Então exercitei-me, tomei um banho e fui até um restaurante para tomar café da manhã, onde tive a sorte de ficar em uma mesa ao lado da que Ed Biebel estava sentado com várias outras pessoas.

O assunto da conversa matinal girava em torno de questões relacionadas

a óvnis, embora nada muito sério. De fato, a conversa da noite anterior havia se tornado séria em apenas um momento: quando Brad, Ed e eu tocamos em alguns momentos nada prazerosos da área - eventos que incluíam, para cada um de nós, telefonemas ou interferências telefônicas estranhos e às vezes assustadores, ou fenômenos como os problemas em faróis de automóveis. Esses fenômenos são parte intrínseca da experiência com óvnis. Eles geram medo e paranoia e somente intensificam qualquer envolvimento com o desconhecido.



Em Mysticon - uma convenção combinada de ufologia e ficção científica em Cleveland, 1975. O autor é o segundo à direita da fotografia. À sua direita, o ufólogo Robert Easley e, à sua esquerda, o editor de revistas Eugene Steinberg; ao lado do editor, Rick Hilberg. (Fotografia de Allen Greenfield, da coleção de R. Hilberg)

Mais tarde, naquela manhã, houve uma entrevista coletiva para fornecer uma prévia do que seriam os debates agendados. Infelizmente, a maior parte dos palestrantes não sabia quando parar. Em vez de estimular o apetite da mídia, eles o mataram. O único cinegrafista presente começou a arrumar suas coisas muito antes da lista de palestrantes terminar.

Eugene Steinberg, um ocasional editor que conheço há anos, fez sua primeira aparição do final de semana, durante uma reunião de imprensa.

Ele foi uma figura central em meu desenvolvimento como escritor. No início da década de 1970, enquanto trabalhava como apresentador de notícias em uma rádio, Steinberg lançou uma revista chamada Caveat Emptor, concentrada em relatos de óvnis e de fenômenos inexplicados. Floyd Murray e eu tornamo-nos dois colaboradores regulares. Ambos éramos novatos - aspirantes no mundo do jornalismo. Eugene deu a cada um de nós uma parte na publicação.

Nós tínhamos estado juntos em outra convenção, catorze anos antes (em outubro de 1975), no Trade Winds Inn, em Fort Smith, Arkansas. O evento foi listado como a primeira Conferência Internacional de Ufologia e atraiu uma grande quantidade de participantes, incluindo um considerável número de cientistas e engenheiros, além de representantes de cada grupo de pesquisa sobre ufologia. Deveria ser um programa unido pela objetividade, mas a tensão e o antagonismo eram evidentes o tempo todo - tanto que o físico Stanton Friedman, um palestrante convidado e que bem conhecia as polêmicas que permeiam os grupos de ufologia, fez a seguinte declaração sobre as hostilidades entre os grupos: "quero que a doença invada a casa daqueles que vieram aqui para brigar".

De fato, aqueles que pagaram para ouvir sobre o fenômeno dos óvnis acharam a atmosfera repugnante. Allen Greenfield, de Atlanta, Geórgia, um dos mais brilhantes pesquisadores da área, resumiu a frustração que muitos sentiram pela rivalidade mesquinha: "Estou recebendo vibrações de descontentamento de todos os lugares. Eles estão ficando cansados disso", afirmou.

Como muitas das convenções sobre óvnis, a de Fort Smith era mais uma reunião de velhos amigos e inimigos do que uma plataforma para o empreendimento científico. Ter obtido sucesso na atração de vários cientistas foi um passo no caminho certo, mas Eugene e eu estávamos lá para aproveitar e registrar os processos para uma futura publicação - e assim o fizemos, embora, às vezes, nos perdêssemos em meio às brigas.

Eugene estava em férias com sua esposa e filho nos arredores de Scottsdale, na época do encontro de 1989, em Phoenix. Por isso, ele viu-se em meio a viagens, dividindo seu tempo entre a família e a conferência. Posteriormente, ele veio a perder alguns dos mais raros eventos, dos quais nenhum estava agendado.



Por razões de fácil compreensão, uma grande quantidade de conversa profissional (leia: fofoca) ocorreu no lounge do Quality Inn. Na noite de sexta-feira, quando entrei lá, encontrei o ufólogo Rick Hilberg e sua esposa Carol sentados à mesa. Eles estavam acompanhados por outra mulher, que se identificou como Suzanne.



Olhe, no céu! Mysticon em 1976. Da esquerda: Carol Hilberg, Eugene Steinberg, Robert Easley e Rick Hilberg. (Fotografia de Allen Greenfield, da coleção de Rick Hilberg).

Suzanne era um "contatante" - uma pessoa diretamente ligada à inteligência alienígena. Ao menos foi como ela se descreveu. Durante um período de várias horas, ela relatou uma série de ocorrências incomuns - ou fora no normal - que haviam ocorrido em sua infância. Não entrarei em detalhes, mas é suficiente dizer que após uma longa discussão, eu estava convencido de que Suzanne dizia a verdade como ela a conhecia. Também me convenci de que ela não era uma "contatante" típica - não repassava, simplesmente, mensagens telepáticas de "irmãos do espaço". Em vez disso, suas experiências eram muito mais abertas e envolventes, incluindo fenômenos exteriores ao corpo, mediúnicos, contatos com entidades não-corpóreas (energias) e uma breve - e factual - morte clínica. Não duvido

que Suzanne incorporou (ou recebeu) uma força enorme. Durante o curso da conversa, ela observou-me cuidadosamente e, por várias vezes, deixou-me intimidado com comentários diretos e profundos sobre minha vida e meu passado.

Em certo ponto, ela disse "Você mantém sua dor próxima a você. Você não deixa que ela saia". Nessa simples observação, instigada por nenhum outro motivo no diálogo, ela tocou em toda a agonia, auto-recriminação e dúvida que eu carregava como resultado de um colapso emocional ocorrido vários anos antes. Alguns minutos depois, ela revelou seu aniversário - que era na mesma data do meu: 12 de julho.

Isso não foi nada se comparado ao que viria a ocorrer. Estávamos conversando, cercados pelo barulho do lounge - risadas, debates em voz alta, bolas de bilhar batendo-se e sendo encaçapados. Sem avisar, Suzanne começou a emitir uma espécie de canto ou mantra, que passava através do barulho e pulsava em minha consciência.

Não sou um sujeito fácil para a hipnose. Profissionais já comentaram sobre minha forte resistência a esse estado, e meus esforços para empregar métodos de autossugestão tiveram sucesso limitado. Entretanto, em segundos eu estava deslizando, preso ao ciclo de palavras que ela posteriormente descreveu como uma afirmação do "agora". Suzanne rompeu o contato de forma abrupta. Eu me sentia atordoado, e pedi explicações. Ela riu, oferecendo uma resposta vaga e desviando o assunto. Então, ela fez isso novamente e parecia que um martelo pesado batia em minha alma.

Dizer que essa experiência intimida é atenuar o assunto, ainda assim, eu gostei da companhia de Suzanne. Quando o lounge fechou naquela noite, ela decidiu passar a noite por ali, em vez de dirigir para casa. (Ela disse que não havia se inscrito com antecedência para as palestras, mas apareceu espontaneamente para tentar conhecer outros "contatantes" ou médiuns.) Infelizmente, o hotel já estava cheio, sem quartos disponíveis. Havia um LaQuinta Inn do outro lado da rodovia, e eu sugeri que ela tentasse uma vaga lá, acompanhando-a até o local. Enquanto ela fazia o check-in, uma pequena e estranha sincronia surgiu.

Várias vezes durante a noite, Suzanne tinha usado a expressão "I grok" -

uma expressão (grosseiramente equivalente a "Eu compreendo") criada pelo falecido escritor de ficção científica Robert Heinlein em seu romance *Stranger in a Strange Land* e eu me lembro de dizer a Suzanne que não ouvia aquela expressão há anos. No salão do LaQuinta, observando a recepcionista realizar o check-in, percebi que havia uma versão antiga e desgastada de uma brochura aberta em uma mesa: era uma cópia do livro de Heinlein que ela estava lendo.



Após acompanhar Suzanne até seu quarto, voltei para meu aposento e dormi instantaneamente. No sábado, durante o café da manhã, me vi sentado com um jovem rapaz que chamarei de John. Ela havia viajado do Meio-Oeste para a conferência esperando encontrar ajuda para os problemas que tinha como "contatante". Novamente, não entrarei em detalhes, embora deva dizer que John tinha grandes problemas. Ele parecia exausto, como se não dormisse direito há uma semana.

Enquanto escutava seu relato, Eugene Steinberg aproximou-se e, pouco tempo depois, também Suzanne. Eu a apresentei para John, esperando que ela pudesse ajudar o jovem a relaxar o estado de sua mente. Ela escutou enquanto ele contava sua história e então, quietamente, mudou de assunto. Posteriormente, perguntei a Suzanne porque ela não havia respondido a John. Ela disse que sempre que ele tentasse dividir sua experiência, ele acabaria focando-se novamente em sua própria infelicidade e, dessa maneira, aumentaria o problema. A única forma de realmente ajudar, afirmou Suzanne, seria direcionar a atenção do rapaz para algo mais positivo e prazeroso. Soava plausível, e por isso deixei o assunto de lado - embora ele continuasse a me causar incômodo.

Quando entrei no avião a caminho da Pensilvânia, no dia seguinte, eu finalmente compreendi por que a resposta de Suzanne me incomodou. Eu aprendi que se você pode oferecer bondade a alguém, faça-o. Se você pode oferecer ajuda, mesmo se da maneira mais simples, então o faça. Ignorar ou deixar de responder às dores de alguém é simplesmente dissociar-se do problema. Suzanne não ignorou totalmente o pedido de John por ajuda, mas seu esforço para redirecionar seu foco certamente o deixou crente de que ela o ignorou. Pensando sobre isso no avião, cheguei à conclusão de

que a forma com que ela auxiliava o próximo não oferecia muita ajuda, mas era apenas outra forma de evitar o envolvimento.

Eu encontrei-me com Suzanne novamente na tarde de sábado, após uma longa palestra. Do lado de fora da sala de conferências, nós nos encontramos com Brad Steiger. Tão logo os apresentei, descobri que eles já se conheciam.

Suzanne explicou que, uma noite, estava viajando, quando algo a guiou para uma casa qualquer em Scottsdale. Ao tocar a campainha, Brad atendeu. Sua reação verbal na situação, ela disse, foi algo como: "Eu não sei quem vive aqui ou por que estou aqui, mas acho que eu devia estar aqui". Brad, que estava recepcionando convidados, convidou-a para acompanhá-los.

Ele posteriormente admitiu que o encontro ocorrera exatamente como Suzanne o descreveu. Quando contei a ele sobre a força perturbadora que ela demonstrara na noite anterior, ele franziu a testa, pensativo, e acenou com a cabeça. "Sim, há uma energia estranha que a envolve", afirmou.

No mesmo dia, ainda mais tarde, eu estava novamente no lounge, conversando com Jim Vincent e Keith Michaels, editores da *Oddyssey* (intencionalmente escrito dessa forma), um boletim informativo sobre pesquisas ufológicas. Os dois eram jovens e, acompanhados por Rick Hilberg, abarcamos uma geração de estudos sobre óvnis.

Eu estava bastante atento durante a conversa - e acho que Rick também - de quanto tempo havia se passado desde que ele e eu começamos a nos envolver com a ufologia. Conversei sobre isso com Eugene Steinberg, que disse: "Quando nos envolvemos, aprendemos com pessoas como Moseley, Gray Barker e [John] Keel. Eles eram mais velhos e experientes. Agora nós estamos entre os mais velhos. Talvez seja nossa vez de ensinar".

Talvez não.

Minha própria visão dos mais jovens presentes na conferência - os recém-chegados à área, como Vincent e Michaels - é que eles eram brilhantes e capazes. Se houvesse qualquer falta de sua parte, seria a tendência de deixar de lado a maior parte das visões da ufologia, exceto aquelas com foco em hipóteses extraterrestres - a insistência de que óvnis

são naves alienígenas. Esse é um dogma que se recusa a desaparecer, e quase ninguém na comunidade de ufologia escapa de sua influência. Infelizmente, esforços para provar as hipóteses da existência de extraterrestres parecem não chegar a lugar algum - não passando de relatos de discos caídos e alienígenas mortos.



Hilberg e Allen H. Greenfield (à direita) discutindo o fenômeno dos óvnis durante um programa de rádio ao vivo em Atlanta, Geórgia, 1966. Posteriormente, Greenfield se tornaria um dos mais originais e polêmicos pensadores na ufologia. (Fotografia de Don Cook, da coleção de R. Hilberg)

Há, e sempre houve, razões para acreditar que o fenômeno dos óvnis é a representação de algo muito mais complexo do que naves e visitas de extraterrestres. Isso leva a áreas que envolvem religião, filosofia e metafísica - a combinação das quais deixa uma longa e perturbada impressão na mente humana.

Francamente, devo admitir que a hipótese da existência de extraterrestres é uma alternativa mais atraente (ou, ao menos, mais fácil de ser compreendida). Além do mais, não estou dizendo que o conceito de extraterrestre é completamente errado - simplesmente estou dizendo que ele representa, pelo menos para mim, uma visão bastante limitada, baseada em muito pouca informação.



Sábado foi uma noite de banquete, com Brad Steiger e sua esposa Sherry servindo enquanto os convidados falavam. Eu estava em uma mesa com a família Hilberg, Ed Biebel e sua amiga Mary, de Tucson, e várias outras pessoas. Enquanto olhava em volta na assembleia, percebi que Suzanne estava sentada com várias outras mulheres que pareciam prestar muita atenção nela. Ela deve ter percebido meu olhar, pois olhou abruptamente para cima e sorriu. Quando a refeição começou, a conversa em minha mesa aumentou de forma agradável, alternando entre Star Trek e filosofia nativo-americana, passando por visões de nosso problemático ambiente planetário. Eu me surpreendi diversas vezes com a profundidade da preocupação evidente sempre que tocávamos em questões ambientais - mas não devia: quaisquer que fossem suas diferenças profissionais ou pessoais, os membros da comunidade de pesquisas ufológicas são, todavia, um grupo bastante sensível e engajado - muito mais do que, acredito, jamais tenha sido conhecido pela mídia popular, ou até mesmo pela própria comunidade. Essa visão foi sustentada pela mensagem que Sherry Steiger passou de forma sutil; uma mensagem de esperança, amor, consciência global e preocupações ambientais.

Após o banquete, dirigi-me até o lado de fora e sentei-me na calçada em frente ao salão. O ar da noite estava ameno e senti-me bastante relaxado e em paz. Enquanto estava sentado, uma mulher aproximou-se e perguntou se eu sabia do paradeiro de Suzanne, afirmando que seu carisma e energia a haviam cativado e que queria urgentemente conversar novamente com ela. Suzanne, no entanto, já havia ido embora, desaparecido pela noite sem dar uma palavra a suas novas colegas.

Por volta da 1 da manhã de domingo, Moseley e Beckley reuniram-se em um grupo próximo à piscina, para revisar ostensivamente a conferência, visando uma melhoria nos próximos eventos. Nesse momento, percebi que algo estava faltando, algo do qual senti falta por toda a conferência: as disputas e as rixas que eu sempre havia associado com esses encontros. Era uma ausência bem vinda e reanimadora.

APÊNDICE

Avistamentos de óvnis

Resumo 1947-1969

Em 17 dezembro de 1969, a Secretaria da Força Aérea americana anunciou o fim do Projeto Blue Book, programa responsável por investigar óvnis. Ostensivamente idealizado como um esforço que se pretendia imparcial na avaliação de fenômenos de óvnis, o Blue Book operava antes como Projeto Grudge, nome retirado de uma investigação anterior (também conhecida como Sign) que atuou entre 1949 e 1950. O "novo" Grudge foi lançado em 1951 e logo estava sob a liderança do capitão Edward J. Ruppelt, engenheiro aeronáutico, que, durante a Segunda Guerra Mundial, fora piloto do bombardeiro B-29 e operador de radar. Não muito tempo depois, o projeto passou a chamar-se Blue Book.

No decorrer dos anos, o Blue Book produziu dados estatísticos que provaram estar entre os melhores disponíveis sobre o assunto. Isso foi realizado apesar das limitações financeiras e de mão de obra, e das frequentes oposições (internas e políticas) ao projeto.

Após o distanciamento de Ruppelt, em setembro de 1953, a liderança do Blue Book foi passada ao capitão Charles A. Hardin por cerca de dois anos e, em seguida, ao capitão George Gregory, ao tenente-coronel Robert Friend e ao capitão Hector Quintanilla, por períodos variados. Quando o projeto chegou ao fim, era dolorosamente evidente que os relatos de óvnis mais significativos não eram mais encaminhados ao Blue Book (se de fato alguma vez o foram), e sim despachados para alguma outra divisão do departamento de defesa.

O que se segue é um resumo dos avistamentos de óvnis compilados pelo Projeto Blue Book. O resumo inclui todos os relatos recebidos pelo projeto entre 1947 e 1969. Entre parênteses, adicionei a porcentagem de avistamentos não identificados por ano, os quais não foram incluídos nos números originais.

Ao ler o resumo, note como o total de avistamentos aumentou de maneira drástica durante os anos de 1952, 1957, 1965, 1966 e 1967, e como a porcentagem de óvnis cresceu de forma constante entre 1948 e 1952, atingindo um pico de mais de 20% dos avistamentos relatados. Em 1953 e 1954, o número daqueles não identificados caiu para algo perto do que era antes de 1952, e, depois, a porcentagem anual diminuiu de modo drástico, atingindo menos de 1% dos avistamentos relatados durante os dois últimos anos do Projeto Blue Book.

O declínio na porcentagem de avistamentos não identificados a partir de 1955 pode ser atribuído tanto ao aprimoramento das técnicas de investigação quanto ao crescente conhecimento de fenômenos ufológicos. É mais provável, no entanto, que os números decrescentes sejam atribuídos ao desejo dos administradores do Projeto Blue Book de simplesmente preterir relatos em face do acentuado ceticismo oficial e também do fato de que - como mencionado - os melhores relatos já tinham seguido para outro destino.

Ano	Total de avistamentos	Avistamentos não identificados	
1947	122	12	(9,8%)
1948	156	7	(4,5%)
1949	186	22	(11,8%)
1950	210	27	(12,8%)
1951	169	22	(13%)
1952	1.501	303	(20,2%)
1953	509	42	(8,3%)
1954	487	46	(9,4%)
1955	545	24	(4,4%)
1956	670	14	(2,1%)
1957	1.006	14	(1,4%)
1958	627	10	(1,6%)
1959	390	12	(3,1%)
1960	557	14	(2,5%)
1961	591	13	(2,2%)
1962	474	15	(3,2%)
1963	399	14	(3,5%)
1964	562	19	(3,4%)
1965	887	16	(1,8%)
1966	1.112	32	(2,9%)
1967	937	19	(2%)
1968	375	3	(0,8%)
1969	146	1	(0,7%)

Tabela: Total de avistamentos e respectiva percentagem daqueles não

identificados.

' Smith e o copiloto, Ralph Stevens, avistaram nove discos voadores em 4 de julho de 1947, pouco depois de terem decolado do Aeroporto de Boise, Idaho. A descrição dos discos era similar à de Arnold, mas em 4 de julho os objetos voaram em dois grupos, um de quatro e outro de cinco discos.

1 Durante uma entrevista com Patrick Huyghe, publicada na edição número 8 (2000) de *The Anomalist*, Lonnie Zamora disse já não acreditar mais ter visto dois homens no exterior do óvni estacionado - apenas achara que os havia visto na época. Em uma nota de rodapé, Huyghe declara que, duas horas após o incidente de Socorro, um agente do FBI disse a Zamora que seria melhor ele não mencionar ter visto as duas criaturas pequenas, pois ninguém acreditaria nele.

2 O fotógrafo citado nessa passagem e nas subsequentes morreu em 2000, após uma doença prolongada. Eu o identifiquei pelas iniciais do nome do meio e sobrenome apenas - decisão à qual cheguei após saber sobre a morte dele em uma conversa telefônica com sua esposa.

' O problema com essa hipótese é a existência de fotos e filmes de óvnis aparentemente genuínos. Pode um sonho ou uma visão ser fotografada?