

4

El Triángulo de las Bermudas



NATIONAL
GEOGRAPHIC



ClarínX

GRANDESENIGMAS
DE LA HUMANIDAD

El triángulo de las Bermudas



GRANDES **ENIGMAS**
DE LA HUMANIDAD


Un enigma más allá de la leyenda

Cuando empecé a investigar el Triángulo de las Bermudas hace 21 años, me di cuenta de que el principal obstáculo para aceptar su existencia y desentrañar sus misterios era algo muy simple: no sabemos qué es, es decir, hemos reemplazado los auténticos misterios del Triángulo por nuestras propias interpretaciones y teorías populares. En síntesis, hemos creado una leyenda. Pero la leyenda y el enigma no son lo mismo. En realidad, el Triángulo de las Bermudas es sólo dos cosas. En primer lugar, es un área del Atlántico Norte frente a la costa sureste de Estados Unidos. En segundo

lugar, es un enigma que nace por ser la zona del océano donde más barcos y aviones desaparecen por completo en condiciones de buen tiempo y sin ninguna razón fácilmente explicable.

La leyenda es divertida, entretenida y en ocasiones educativa. Sin embargo, el enigma del Triángulo es bastante real, y a veces puede ser bastante molesto. Esto requiere de estudio y explicación.

Las numerosas desapariciones a menudo se pueden instrumentalizar para apoyar las teorías sobrenaturales, pero el Triángulo de las Bermudas no es un tema paranormal. Después de 21 años, me he cansado de ser etiquetado como un "investigador de lo paranormal". ¡No lo soy en absoluto! El Triángulo es un misterio de este mundo. Es el misterio tangible de cientos

A diver in a blue suit is seen from behind, holding a green, leaf-like object. The background is a deep blue, suggesting an underwater environment. The diver's head is tilted back, and the object is held high in the air.

de embarcaciones y aeronaves desaparecidas y miles de vidas perdidas.

Tal vez por eso el Triángulo es tan polémico en ocasiones. Esos barcos y aviones eran reales. Eran miles de toneladas de metal. Su desaparición no existe sólo en fantasiosos informes del estilo de los dedicados a los ovnis, al monstruo Bigfoot o a otros misterios populares del mundo. El Triángulo es, en realidad, el misterio más tangible de este mundo, pues lo testimonia la desaparición total de cientos de objetos sólidos. Se desvanecieron por completo, algunos en circunstancias que hacen tambalear nuestras creencias. Por ejemplo, los aviones desaparecían mientras descendían para iniciar el aterrizaje. En un caso sucedió de forma tan repentina como un relámpago. El controlador de la torre desvió ligeramente la mirada de la ventana a la pantalla del radar. Pero cuando volvió a mirar, el avión había desaparecido. Y hay muchos otros casos. Se han desvanecido aviones durante el ascenso. Y sin embargo, los radares no han captado ni un solo rastro de su caída a tierra. Algunos barcos y aeronaves han desaparecido sobre aguas poco profundas, sin dejar, no obstante, rastro alguno en las aguas cristalinas de solo unos pocos metros de profundidad. Un barco, el *Witchcraft*, se evaporó al cabo de menos de 19 minutos de haber dado la señal de socorro por radio y de la llegada de la Guardia Costera al escenario de los hechos. El barco tenía un sistema de flotación incorporado y era imposible que se

hundiera, pero nunca se halló el más mínimo rastro de él.

Estos son los auténticos misterios del Triángulo. No fue sólo el número de desapariciones lo que atrajo mi atención, sino su naturaleza inusual. En muchos sentidos, estos casos son como un asesinato sin resolver en una gran ciudad. No es tanto el número de delitos lo que pica la curiosidad, sino la naturaleza del escenario del crimen. En el caso de las desapariciones en el Triángulo, éstas nos dejan muchas pistas desconcertantes. A menudo, no cuadran con los accidentes comunes. Pero eso no quiere decir que sean sobrenaturales. Son un recordatorio de que no acabamos de entender el mundo en el que vivimos. El misterio no es una invitación a lanzar bulos sobre lo paranormal y abandonar la búsqueda del conocimiento. El misterio es una invitación a observar y a aprender. El misterio nos dice que hay algo que aún no conocemos sobre este planeta y eso, evidentemente, significa que hay algo importante que descubrir. Muchas personas han perdido la vida para llamar inadvertidamente nuestra atención hacia los mayores misterios de este planeta. Si el estudio de estos misterios nos abre las puertas del conocimiento, entonces no habrán muerto en vano.

Gian J. Quasar

Escritor y ensayista estadounidense. Es autor de *El Triángulo de las Bermudas: en busca de la verdad detrás del misterio más grande del mundo* (2003). Ha investigado durante 20 años los más de 300 accidentes navales y aéreos ocurridos en el Triángulo de las Bermudas y en otras zonas adyacentes.

Página
06

Introducción



Página
20

¿Qué le ocurrió al Vuelo 19 en el Triángulo?

El 15 de diciembre de 1945, cuatro meses después del fin de la...



Página
24

¿Por qué desaparecen tantos barcos?

Pese a que la seguridad en los océanos ha mejorado en progresión geométrica desde los tiempos de la navegación...



Página
28

¿Qué origen tiene el camino de Bimini?

En 1968, el zoólogo, arqueólogo aficionado y especialista en asuntos paranormales...



¿Actúan los alienígenas en el Triángulo?

En 1966, los mandos de las Fuerzas Aéreas estadounidenses transmitieron a los pilotos...

Página
30



¿Existen otras zonas diabólicas en el mundo?

Aunque el topónimo que puede leerse en todos los mapas y cartas náuticas es el de mar de...

Página
34



Hipótesis alternativas

Página
36

Las misteriosas desapariciones del Triángulo

La atracción de la sociedad por los fenómenos extraños no ha decaído en las últimas décadas. El Triángulo de las Bermudas marcó un hito en este sentido: pocos casos han despertado tanto interés y llenado tantas páginas como este.

Un 70% de la superficie de la Tierra está cubierta por el agua.

Una visión del globo terráqueo con el polo sur en el centro nos muestra un planeta en el que los continentes quedan como pequeñas islas rodeadas de una enorme masa azul, color que, por otra parte, casi monopoliza la visión de la Tierra desde el espacio exterior. Hasta el punto de que un lejano observador extraterrestre podría deducir fácilmente que la superficie del planeta es totalmente líquida.

Los océanos parecen ser un mundo paralelo que aún esconde muchos misterios para la humanidad. De la misma manera que en tierra firme existen extensos altiplanos de unos 5.000 m de altitud y cordilleras que superan los 8.000 m, bajo el agua se desarrolla un mundo alternativo y simétrico a este,

con llanuras a 5.000 m de profundidad y fosas que alcanzan los 11.000 m –12.000 km más que el Everest, pero en sentido contrario!–, con unas condiciones de vida extremas: sin luz, sin apenas alimento, con temperaturas gélidas y una presión capaz de aplastar el casco del submarino más robusto.

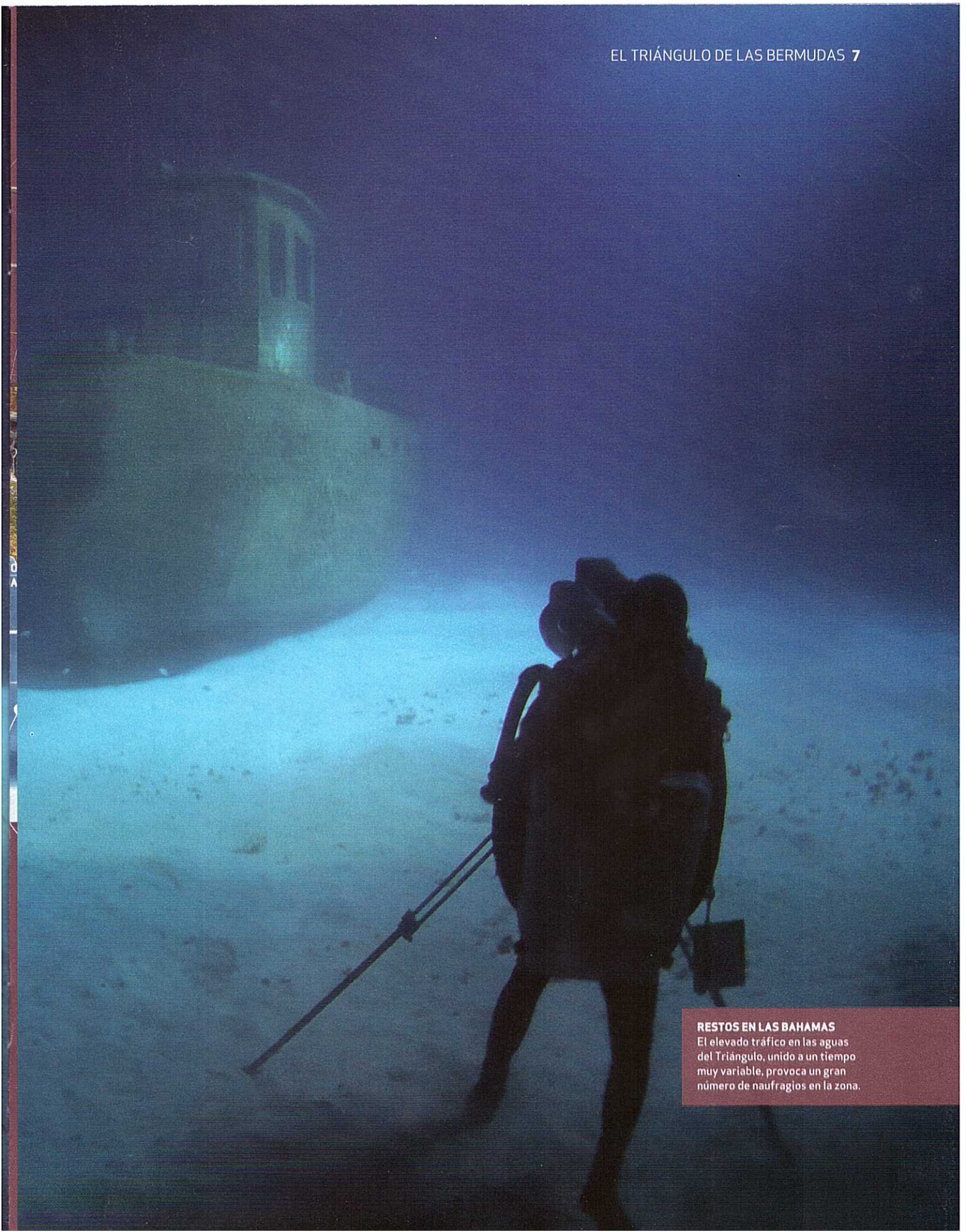
Un ambiente hostil, en suma, que ampara extrañísimos seres de aspecto terrorífico cuya apariencia ha alimentado la imaginación de muchas generaciones de hombres temerosos de lo desconocido.

En realidad, de esos 360 millones de kilómetros cuadrados que forman la capa líquida de la Tierra –130 veces la superficie de Argentina–, el ser humano apenas conoce la capa más superficial. De todos es sabida la historia de la exploración de los mares, desde los intrépidos habitantes de las islas Marquesas –que en el siglo iv recorrieron 3.600 kilómetros en frágiles

balsas para colonizar la isla de Pascua– hasta los navegantes europeos del xv y el xvi, que pilotaron sus embarcaciones a vela hasta las costas de casi todas las tierras emergidas.

COMO SI FUERA OTRO MUNDO

La investigación submarina, sin embargo, es mucho más reciente. Hasta bien entrado el siglo xx, la actitud del hombre con respecto a lo que se esconde apenas 10 m más abajo de la superficie de los mares se ha movido entre el miedo y la indiferencia. Como si realmente se tratara de otro mundo, hemos mirado el mar como quien observa las cumbres que le rodean y decide quedarse en el valle, ignorante pero seguro. En las últimas décadas, por fortuna, los adelantos científicos y tecnológicos han permitido al hombre seguir utilizando los pulmones y los ojos en ese territorio hostil, circunstancia que nos ha abierto las puertas



RESTOS EN LAS BAHAMAS

El elevado tráfico en las aguas del Triángulo, unido a un tiempo muy variable, provoca un gran número de naufragios en la zona.

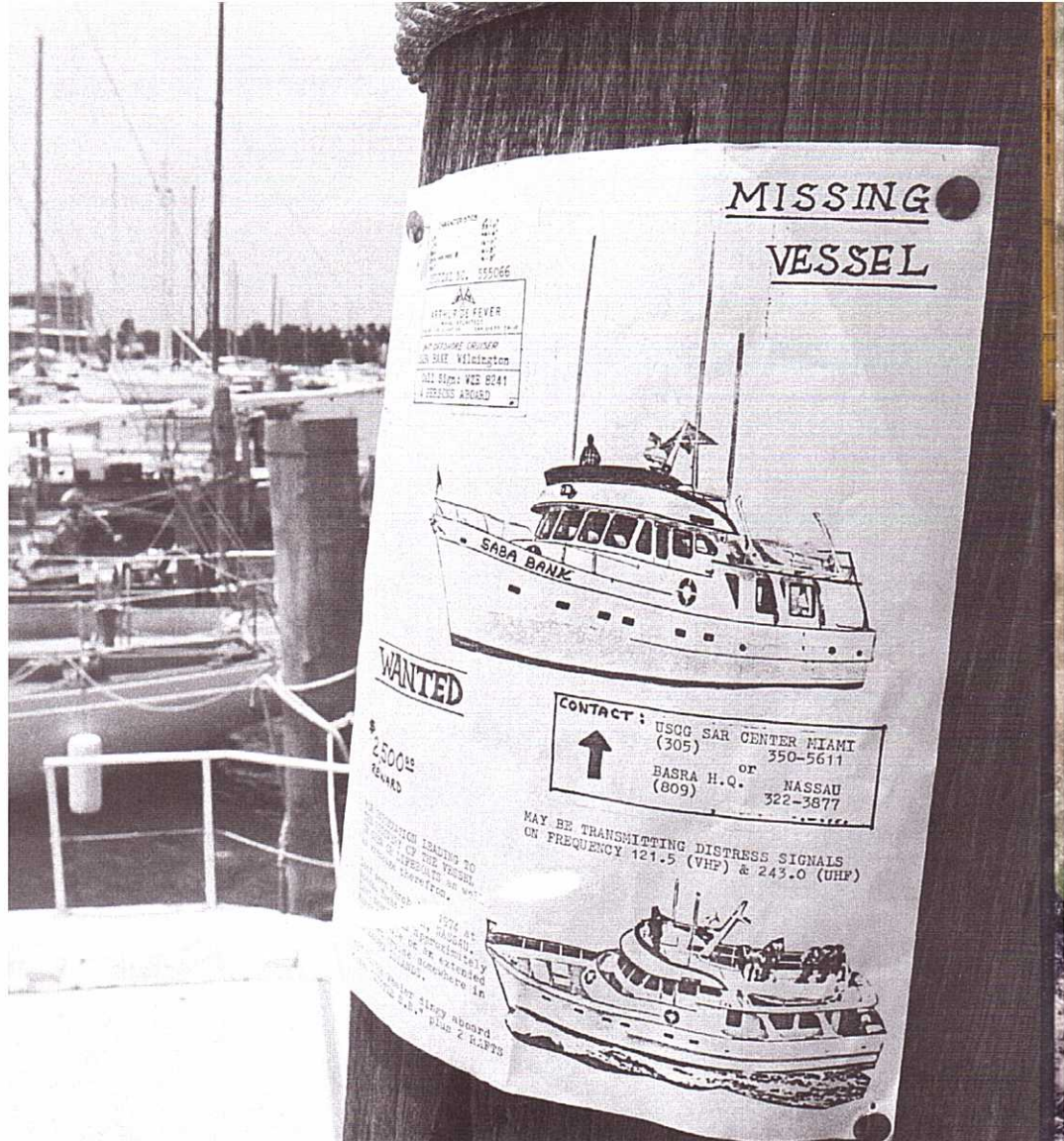
de un nuevo mundo. Con la ayuda del sonar y de los modernos batiscafos, hemos cartografiado el fondo marino y conocido seres como la araña de mar –que puede superar el metro y medio–, el espantoso pez dragón o el legendario calamar gigante, que realmente existe y llega a medir 20 metros. Nuestro conocimiento del medio marino, en síntesis, aún se halla en los estadios iniciales. No es de extrañar, así, que muchas zonas oceánicas del planeta presenten tasas muy altas de accidentalidad para nuestros medios de transporte y que debido a las múltiples circunstancias hostiles que pueden presentarse, el diagnóstico de los percances sea en ocasiones muy difícil.

PELIGROSO CÓCTEL DE FACTORES

Una de estas áreas es el llamado Triángulo de las Bermudas, que forma un polígono de tres lados casi iguales, con los vértices en Miami –la mayor ciudad de Florida–, San Juan de Puerto Rico –en las Antillas– y las Bermudas –un pequeño archipiélago situado en el Atlántico Norte, a más de mil kilómetros de la costa de Estados Unidos. En esta región oceánica de más de un millón de kilómetros cuadrados interactúan un fondo marino de relieve diverso e inestable, una elevadísima circulación de barcos y aviones, una historia rica en conflictos y enfrentamientos y, sobre todo, un clima cambiante y peligroso. Probablemente, el fenómeno físico que más influya en esta

zona sea la llamada Corriente del Golfo, un descomunal río de 1.000 km de anchura y 100 m de profundidad dentro del Atlántico que arrastra las aguas cálidas del golfo de México y las lleva hasta las mismas costas de la Europa septentrional, suavizando notablemente el clima de esta región –que por su latitud debería ser mucho más frío–, salvando de la aridez el litoral de la América oriental y las Antillas, y determinando la circulación de los vientos dominantes de la región. La Corriente del Golfo discurre hacia el norte, frente a la

costa este de Estados Unidos y Canadá, y marca el límite occidental y septentrional del llamado mar de los Sargazos, el único mar del mundo que no tiene costas. Con una superficie equivalente a dos terceras partes de Estados Unidos y completamente envuelto por un cinturón de corrientes oceánicas que se mueven según las agujas del reloj, el mar de los Sargazos –en cuyo centro se encuentran las islas Bermudas– arrastra desde los tiempos de Cristóbal Colón una auténtica leyenda negra, puesto que ocupa una vastísi-

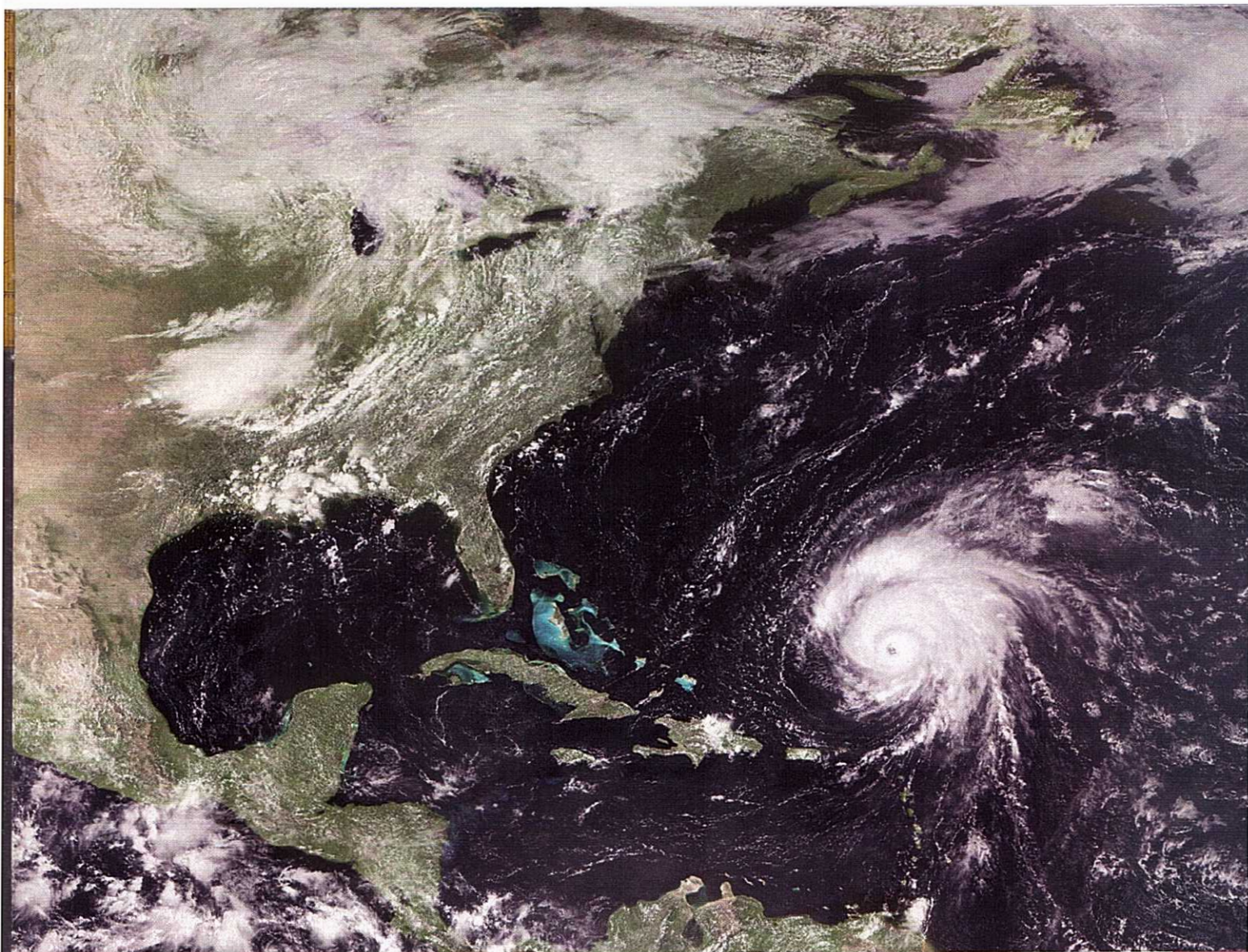


BARCO PERDIDO

Cartel de aviso en un puerto deportivo de las Bahamas, en marzo de 1974, en plena ebullición del misterio del Triángulo de las Bermudas.

HURACÁN BILL

Imagen satelital del ciclón tropical Bill, del año 2009, a punto de entrar en la superficie del Triángulo, entre Puerto Rico y las Bermudas.



ma región caracterizada por las dilatadas calmas que atormentaban a los navegantes de la era anterior al vapor, por ser un verdadero cementerio de barcos a vela. Son precisamente esos períodos de total ausencia de viento los principales responsables de que en la superficie de este mar se acumulen verdaderos bosques de unas algas—llamadas *sargaços* por los portugueses—cuya densidad puede llegar a dificultar la navegación e incluso crear la ilusión de que se está alcanzando tierra firme. Al sur de este mar, en cam-

bio, el peligro es el contrario: la Corriente Ecuatorial del Norte, de regreso al Caribe desde las costas de África, va calentándose a medida que avanza hacia el oeste. La humedad de los vientos oceánicos, sumada al aporte calórico de dicha corriente, es el principal causante de los huracanes que azotan anualmente las costas de Estados Unidos, el Caribe, el golfo de México y Centroamérica, causando estragos a su paso. Este complejo contexto geográfico es uno de los grandes argumentos que aportan los científicos contrarios a las

explicaciones sobrenaturales de los muy numerosos accidentes de barcos y aviones que han tenido lugar en el Triángulo de las Bermudas y sus alrededores. La mayoría de los sucesos, dicen, estarían relacionados con fenómenos climáticos habituales en la región, como huracanes, tormentas tropicales y tornados o trombas marinas. Aun así, muchos de los accidentes siguen sin tener una explicación científica contrastada. Es el caso del bergantín estadounidense *Mary Celeste*, convertido en uno de los grandes enigmas de la histo-

ria de la navegación y en un antecedente constantemente citado por los grandes teóricos del Triángulo, pese a que el buque fue hallado entre las islas Azores y Portugal, a más de 5.000 km al este de las Bermudas.

De 31 m de eslora, el *Mary Celeste* zarpó de Nueva York el 5 de noviembre de 1872, cargado con 1.700 barriles de alcohol. Un mes más tarde fue hallado a la deriva por otro barco, el *Dei Gratia*, sin nadie a bordo: ni el capitán, ni su mujer y su hija, ni los ocho miembros de la tripulación. Faltaba el bote

La geografía del Triángulo

La región oceánica delimitada por el Triángulo de las Bermudas y las tierras y aguas que lo rodean presentan una notable complejidad geológica, con abundantes accidentes del relieve, sobre todo en un océano que pasa de los peligrosos bancos de arena de las Bahamas hasta los 8.605 m de profundidad.

El Triángulo de las Bermudas

El sector que cubre el Triángulo de las Bermudas está sometido a una serie de factores geográficos y climáticos de gran potencia que influyen con fuerza en el vuelo y en la navegación por la zona.

Mar de los Sargazos

Esta región oceánica del Atlántico Norte, que coincide con parte del Triángulo de las Bermudas, es el único mar del planeta que no tiene costas y se caracteriza por la densa capa de algas (sargazos) que lo cubren y por las calmas que ralentizan la navegación de los barcos que lo cruzan.



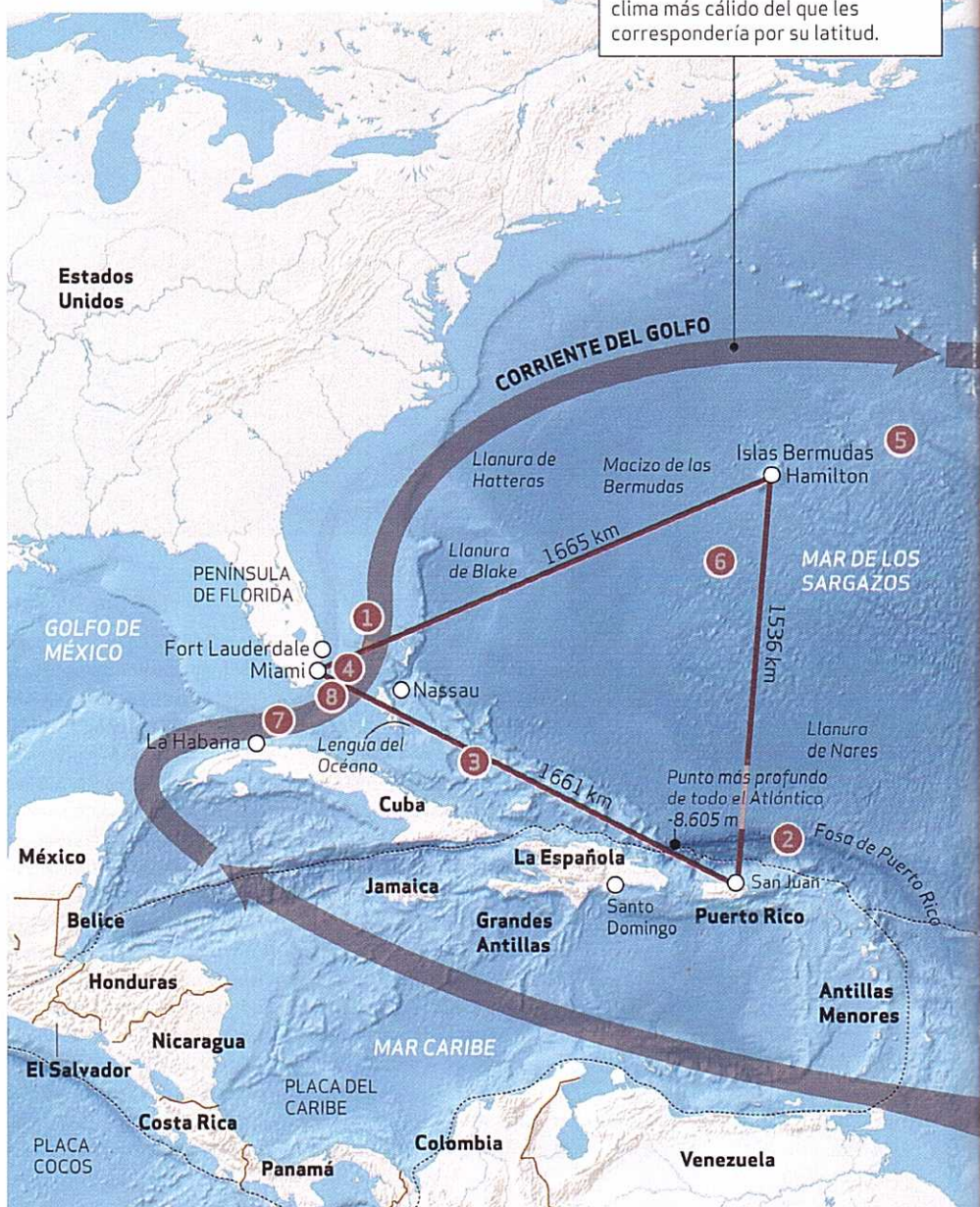
La Lengua del Océano

Pese a que emerge en forma de centenares de islas de superficie escasa, el archipiélago de las Bahamas forma una plataforma de poco fondo, penetrada por una gran depresión –la llamada Lengua del Océano que separa las islas de Andros y New Providence– y que alcanza los 1.800 metros de profundidad.



Corriente del Golfo

Es una enorme masa de agua en movimiento que cruza el Atlántico Norte desde el golfo de México hasta Europa, lo que permite que en este continente disfruten de un clima más cálido del que les correspondería por su latitud.



enigmas

¿Pueden deberse a maremotos algunas de las desapariciones en el Triángulo?

La fosa de Puerto Rico, situada al noroeste de dicha isla de las Antillas, es el punto más profundo de la falla en la que se encuentran las placas tectónicas de Norteamérica y del Caribe. Un movimiento en esta zona tan inestable podría provocar un gran maremoto en las costas más próximas, como el que asoló Puerto Rico el 11 de octubre de 1918. Sin embargo, no se tiene constancia de que ningún tsunami esté en el origen de ninguna de las desapariciones en el Triángulo de las Bermudas.

LOS HURACANES

Los ciclones tropicales del Atlántico se forman frente a la costa occidental de África y van ganando energía en su desplazamiento hacia el oeste por la gran cantidad de humedad que encuentran a su paso.



Llanura de Sohm

OCEANO ATLANTICO

CORRIENTE DEL ATLANTICO NORTE

Islas Azores

Dorsal Mesatlántica

PLACA NORTEAMERICANA

PLACA EURASIÁTICA

PLACA SUDAMERICANA

CORRIENTE NORECUATORIAL

Cabo Verde

Cuenca de Cabo Verde

CORRIENTE DE LAS CANARIAS

Canarias

PRINCIPALES DESAPARICIONES

- 1 El Vuelo 19
- 2 El USS Cyclops
- 3 El Cessna de Carolyn Cascio
- 4 El Witchcraft
- 5 El Star Tiger
- 6 El Star Ariel
- 7 El Marine Sulphur King
- 8 El Rubicón

REFERENCIAS

- Placas tectónicas
- Triángulo de las Bermudas

salvavidas, pero la carga estaba intacta; se encontraron muchos objetos personales y había provisiones para medio año. El tribunal que juzgó el caso manejó varias hipótesis: un motín de la tripulación contra el capitán y su familia, un acto de piratería por parte de los supuestos descubridores del barco abandonado, el temor a una explosión de la carga a raíz de las emanaciones de alcohol en la bodega... No obstante, concluyó las investigaciones sin poder determinar con certeza lo sucedido.

Misterios como este de 1872, y muchos otros similares ocurridos desde entonces, permitieron a una serie de investigadores estadounidenses enhebrar a partir de mediados del siglo xx un conjunto de hipótesis muy alejadas de las posibles causas de origen meteorológico o humano. En 1964, el escritor Vincent Gaddis (1913-1997) fue el primero en utilizar la expresión *Triángulo de las Bermudas* para identificar esa zona del Atlántico Norte en la que se hundían y desaparecían muchos barcos y aviones sin, aparentemente, una causa científica. Lo hizo en una revista de *pulp fiction* (literatura barata) llamada *Argosy*, encabezando su escrito con una pregunta que a lo largo de los años ha obtenido respuestas muy diversas: "¿Qué hay en esa particular porción del planeta que ha destruido centenares de barcos y aviones sin dejar rastro?". Diez años más tarde, en 1974, el también escritor Charles Berlitz lanzó el libro *El Triángulo de las Bermudas*, que se convirtió en un *best seller*, con varios millones de ejemplares vendidos, difusión que permitió que el misterio del Triángulo escapara de los reducidos círculos esotéricos y se abriera al gran público. ¿Qué razones aducen Gaddis, Berlitz y otros investigadores posteriores, todos ellos convencidos de que en la zona hay mucho más que huracanes, piratas y motines? Una de las causas esgrimidas entronca con uno de los grandes enigmas de la humanidad: el hundimiento de la Atlántida. Citando al especialista Edgar Cayce, Berlitz

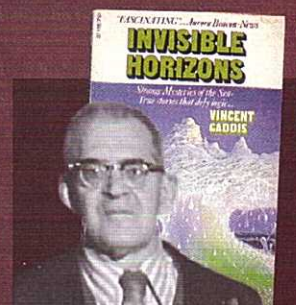
especula que en el fondo del océano, probablemente cerca de las costas de las Bahamas, subsistiría una poderosísima fuerza –unos cristales, según Cayce– que daba energía al continente perdido y que en tiempos más recientes ejercería una atracción gravitacional responsable de grandes alteraciones en el funcionamiento de las brújulas de los barcos y los aviones.

ABDUCCIONES EXTRATERRESTRES

Otra de las causas más repetidas por los especialistas es la presencia de extraterrestres, que estarían abduciendo naves enteras y en ocasiones solo a sus tripulantes, de ahí el elevado número de desapariciones sin rastro y la existencia de barcos fantasma como el *Mary Celeste*.

Algo parecido a un encuentro en la tercera fase es lo que experimentó el piloto Bruce Gernon a bordo de su avión en 1970. Sobrevolaba las Bahamas cuando se vio en el interior de una extraña nube que formaba una especie de túnel. Tras salir del fenómeno se dio cuenta de que había completado en apenas tres minutos un recorrido que en condiciones normales le habría llevado media hora. Gernon concluyó que había sido testigo de un trastorno espacio-temporal y que, al contrario que la mayor parte de aviones que lo habían experimentado, había podido regresar para contarlo. Los demás estarían ahora en otra dimensión, quizá en el *Mar Super Sargazo* que propuso el investigador paracientífico Charles Hoy Fort (1874-1932) como destino de las cosas perdidas.

Pese a lo poco verosímil de estos argumentos, el elevado número de desapariciones misteriosas en el Triángulo ha llegado a suscitar la atención de organizaciones científicamente tan rigurosas como la National Geographic Society, que cita el fenómeno en su prestigioso *Atlas Mundial*, y la Guardia Costera de Estados Unidos. Sin embargo, las investigaciones de estos organismos y de muchos otros rebaten las teorías de Berlitz y compañía. Muchos opinan que si

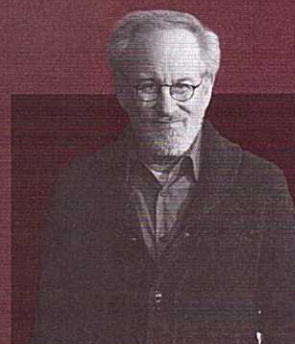


Vincent Gaddis

1913-1997

Autor de la afortunada expresión "Triángulo de las Bermudas", Gaddis fue un escritor *free-lance* que analizó el asunto en un artículo de la revista *Argosy* en febrero de 1964 y un año después lanzó un libro sobre misterios del mar, llamado *Horizontes invisibles*, en el que se trataba el mismo tema.

INSPIRACIÓN. Gaddis imitaba a Charles Fort (1874-1932), el escritor de temas esotéricos que acuñó el concepto de "Mar Súper Sargazo".

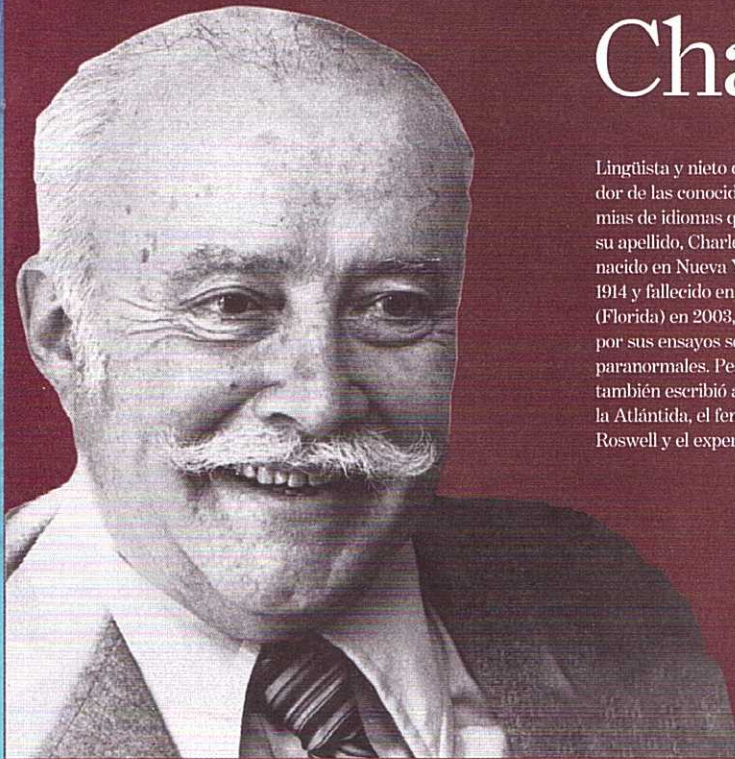


Steven Spielberg

1946

Tras *El diablo sobre ruedas* (1971) y *Tiburón* (1975), el gran cineasta estadounidense confirmó su valía como realizador con *Encuentros en la tercera fase* (1977), filme protagonizado por Richard Dreyfuss, François Truffaut, Melinda Dillon y Teri Garr en el que trataba el contacto de la humanidad con visitantes extraterrestres. Spielberg se inspiró en los hechos del Vuelo 19 y la desaparición del buque *Cotopaxi* –dos de los grandes argumentos del Triángulo de las Bermudas– para iniciar la película con misterio.

POPULARIZACIÓN. Spielberg llevó al cine algunos de los episodios ocurridos en el Triángulo en su film *Encuentros en la Tercera Fase*.



Charles Berlitz

Lingüista y nieto del fundador de las conocidas academias de idiomas que llevan su apellido, Charles Berlitz, nacido en Nueva York en 1914 y fallecido en Tamarac (Florida) en 2003, es famoso por sus ensayos sobre temas paranormales. Pese a que también escribió acerca de la Atlántida, el fenómeno de Roswell y el experimento

Filadelfia -invisibilidad y teletransportación-, el gran éxito de su carrera fue sin duda *El triángulo de las Bermudas* (1974), libro en el que analizaba una serie de casos de desapariciones de barcos y aviones en dicha zona, diseccionando los informes oficiales realizados por la Guardia Costera y aventurando causas alternativas rela-

cionadas con extraterrestres, extrañas fuerzas magnéticas y vestigios de antiguas civilizaciones. Aunque se vendieron millones de ejemplares en todo el mundo y fue una pieza clave en la popularización del tema, otros autores criticaron con dureza la supuesta falta de veracidad de las teorías de Berlitz e incluso muchos de los datos que manejaba.

DIFUSIÓN. La principal contribución de Charles Berlitz -graduado *cum laude* en la Universidad de Yale, y de quien se dice que hablaba 32 idiomas- fue la popularización del enigma de las Bermudas a partir de su libro *El Triángulo de las Bermudas*, de 1974.

1914-2003

“En ninguna otra región, aparte del Triángulo de las Bermudas, han sido tan numerosas las desapariciones sin explicación.”

Charles Berlitz

Edgar Cayce

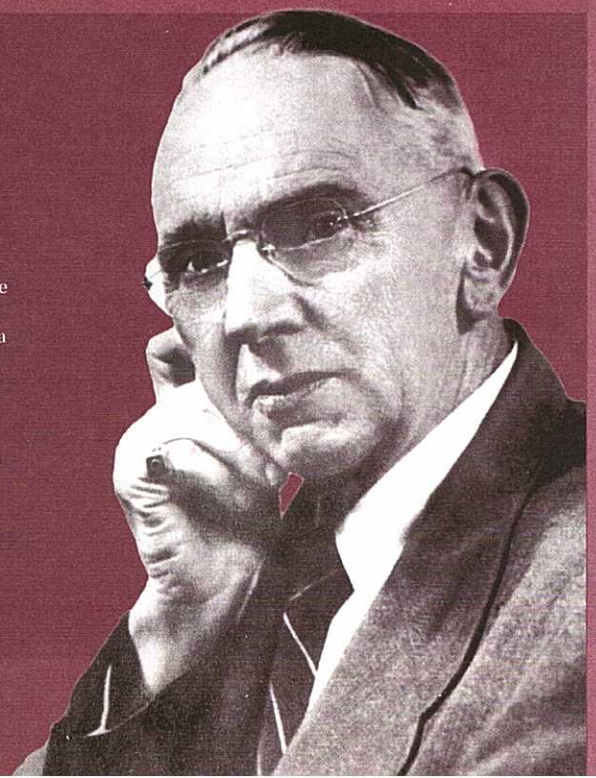
1877-1945

Berlitz y otros autores citan al vidente estadounidense Edgar Cayce al analizar una de las posibles causas de las desapariciones en el Triángulo de las Bermudas. Personaje muy conocido en los Estados Unidos de la primera mitad del siglo XX por sus predicciones sobre el futuro, Cayce respondía

a preguntas sobre asuntos esotéricos cuando entraba en trance hipnótico, una capacidad supuestamente adquirida a raíz de un coma causado por un pelotazo cuando tenía cinco años. En 1940, Cayce predijo que la Atlántida emergería de su ostracismo subacuático en 1968 en algún lugar de las

Bahamas. Al descubrirse ese mismo año algo parecido a una pirámide cerca de la isla de Andros, todos los especialistas recordaron aquella predicción y aprovecharon el supuesto acierto para reivindicar la relación entre el continente perdido y la desaparición de barcos y aviones en el Triángulo.

EL PROFETA DURMIENTE. En sus conferencias sobre la Atlántida, Cayce hablaba de cristales que proporcionaban energía al continente perdido y que aún se encontrarían activos bajo las aguas.



Principales desapariciones

Desde que se iniciaron las investigaciones sobre la alta accidentalidad de la navegación por y sobre las aguas del Triángulo de las Bermudas han tenido lugar miles de percances. La desaparición en 1945 del Vuelo 19, un escuadrón de aviones Grumman TBM Avenger, es la más sonada de todas.

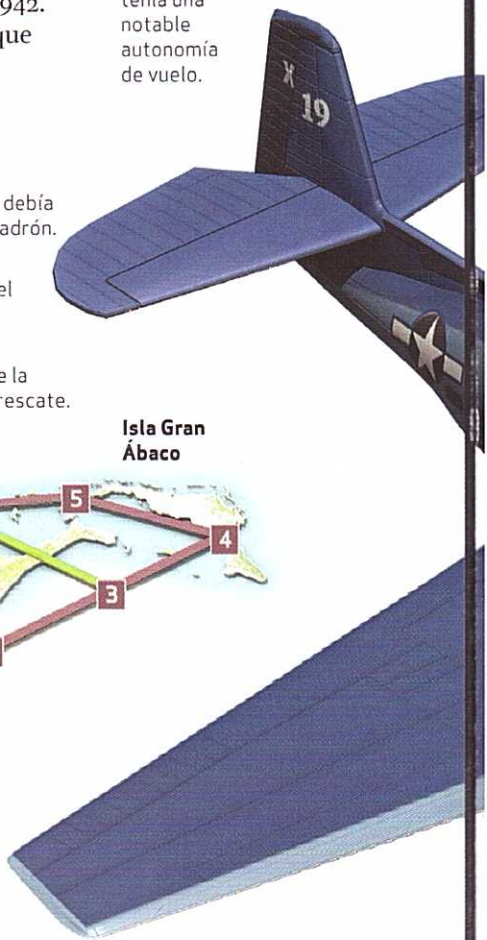
La desaparición del Vuelo 19

El Grumman TBM Avenger fue un avión de combate torpedero desarrollado para las Fuerzas Aéreas y Navales de Estados Unidos y empleado también por los ejércitos de otros países. Su primera aparición fue en la batalla de Midway, en 1942. Llevaba a bordo a tres personas: un piloto, un artillero y un operador de radio que compaginaba esa labor con la de bombardero y artillero ventral.

GRUMMAN TBM AVENGER

Era resistente, estable, fácil de maniobrar, contaba con un excelente equipo de radio y tenía una notable autonomía de vuelo.

EL ÚLTIMO VUELO DEL ESCUADRÓN



enigmas

¿Qué motivó la desorientación del teniente Taylor, al frente del Vuelo 19?

Los Avenger del Vuelo 19 ya incorporaban giroscopios, que se orientan según el polo Norte geográfico, y no según el Norte magnético, como hacen las brújulas tradicionales. Además, todos los aviones de la época llevaban dos e incluso tres instrumentos de orientación con mecanismos distintos, de manera que si uno fallaba, se podía recurrir a otro. Así, la desorientación del teniente Taylor sólo puede atribuirse al nerviosismo o a un influjo exterior que inutilizó todos los indicadores del avión.

LA CABINA DEL AVENGER



a Radioaltímetro

Muestra la altitud a la que vuela el avión sobre la tierra.

b Altímetro

Marca la altitud sobre el nivel del mar.

c Inclínometro

Mide la inclinación de las alas en relación con la superficie terrestre.

d Variómetro

Muestra si el avión está en ascenso, en descenso o permanece nivelado.

e Anemómetro

No tiene casi nada que ver con el anemómetro meteorológico. Mide la velocidad del avión en relación con el aire que se mueve a su alrededor.

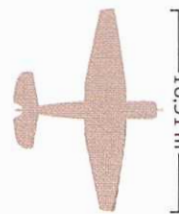
f Giroscopio direccional

Muestra la dirección a la que se encamina el avión. Este es el instrumento que, según el teniente Taylor, no funcionó en el Vuelo 19.

Ficha técnica

Peso vacío	4.581 kg
Tripulantes	3 personas
Tanque de combustible	1.267 l
Alcance (vacío)	1.954 km
Velocidad máxima	434 km/h
Altitud máxima	7.132 m

Dimensiones



OTRAS DESAPARICIONES



USS Cyclops (1918)

Uno de los mayores cargueros del mundo se hunde con 308 personas y un cargamento de manganeso. Según la Marina, es "uno de los misterios más desconcertantes de la navegación".

Rubicón (1944)

La Guardia Costera localiza un mercante abandonado y al subir a bordo halla un solo superviviente, un perro, y los efectos personales de la tripulación intactos.

Witchcraft (1967)

Este yate no regresó de una breve excursión nocturna. Al parecer, sufrió un incidente que no afectaba a su flotabilidad, pero cuando 20 minutos después llegó la Guardia Costera no halló nada.



Marine Sulphur Queen (1963)

Este mercante desapareció sin dejar rastro en los cayos de Florida, con una tripulación de 39 personas y una carga -azufre fundido- que entonces no era considerada peligrosa.



El Cessna 172 de Carolyn Cascio (1964)

"Ahí abajo debería estar la isla Turco, pero no hay nada, ni aeropuerto, ni casas... nada. ¿No hay manera de salir de esto?" No se supo nada más de ella.



Star Tiger (1948) y Star Ariel (1949)

El avión de pasajeros Star Tiger desaparece sin dejar rastro. Un año después, otro avión idéntico, el Star Ariel, desapareció en circunstancias similares.

Territorio corsario

Desde los primeros tiempos de la colonización europea del continente americano, la piratería ha sido, junto a los fenómenos meteorológicos, la principal fuente de incidentes en alta mar en el Atlántico. En los siglos XVI y XVII, los corsarios-piratas que

tenían patente de corso, por lo general no eran más que asaltantes a sueldo de naciones enemigas, Gran Bretaña, Francia y Holanda— que atacaban los navíos españoles y portugueses cargados de oro y otras riquezas procedentes de América.

Con el tiempo, muchos acabaron instalándose en las Antillas y el Caribe. La isla de la Tortuga, al norte de Haití, se convirtió en un reducto pirata desde el cual los corsarios salían en expediciones de pillaje que dejaban multitud de barcos sin carga ni tripulación flotando al albur de las corrientes. Muchas de las leyendas de la zona, inquietantes antecedentes del Triángulo de las Bermudas, provienen de esas razias piratas.

TORMENTA EN EL ATLÁNTICO

Grabado del siglo XIX que evoca el viaje de los tres navíos de Colón a través del océano.



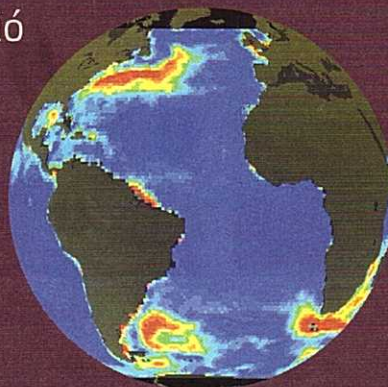
LA CORRIENTE DEL GOLFO

Mapa del siglo XVIII donde se indica el recorrido de la corriente por el Atlántico.



¿Qué navegante descubrió el mar de los Sargazos?

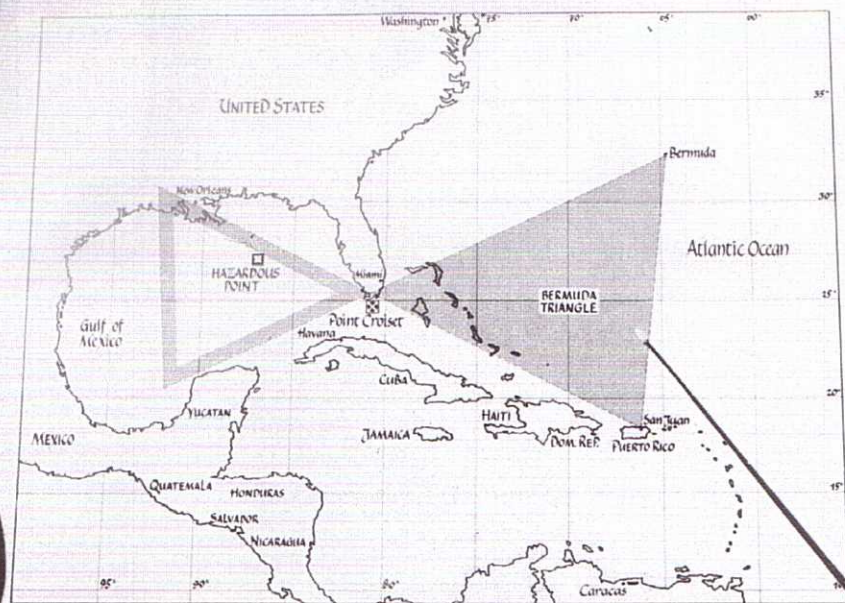
No está documentado de manera fehaciente que ningún navegante europeo cruzara el mar de los Sargazos antes que Cristóbal Colón. Los vikingos cruzaron antes el Atlántico, pero por latitudes mucho más septentrionales. Colón y su tripulación fueron, entonces, los primeros europeos que experimentaron las calmas tan características del mar de los Sargazos y una abundancia de algas tal que, en ocasiones, les parecía que se acercaban a tierra firme. En el tercer viaje de Colón a América, en 1498, se alistó a la expedición como grumete un andaluz llamado Antón de Alaminos que, años más tarde, al mando de Hernán Cortés, se convirtió en el primer piloto de la historia que aprovechó la Corriente del Golfo para regresar a Europa.



VIAJES DE AMÉRICA A EUROPA

En la época de la navegación a vela, los barcos aprovechaban la Corriente del Golfo y los vientos dominantes del noroeste para ir al continente europeo.

se trazara un triángulo de las mismas medidas en cualquier otra zona oceánica del mundo, el número de incidentes y desapariciones sería similar. De hecho, los registros de la compañía aseguradora Lloyd's, tradicionalmente especializada en navegación, arrojan una accidentalidad en el Triángulo de las Bermudas parecida a la de cualquier otra zona. Y, por supuesto, Lloyd's no cobra ninguna prima de riesgo por frecuentar dicho sector.



Pese a eso, muchas de las causas que las investigaciones oficiales han determinado para estos accidentes pueden parecer a los ojos de algunos igual de retorcidas que las que defienden los abanderados de lo sobrenatural. Además de razones como los fenómenos climáticos, la piratería, los motines, los errores humanos en el pilotaje, los actos de guerra o consecuencias de conflictos –estallido de minas y bombas abandonadas–, las

enfermedades o la explosión de cargas peligrosas, entre las conclusiones se cuenta una dolencia tan poco conocida como el ergotismo o mal de San Antonio, causado por un hongo que se desarrolla en el pan de centeno; las llamadas turbulencias de aire claro; los torbellinos que se generan en los agujeros azules frecuentes en las Bahamas, o las burbujas de metano que libera el subsuelo oceánico y que fueron capaces de hundir la

plataforma petrolífera de BP en el golfo de México.

La verdad es que a raíz del uso generalizado de tecnologías como el sonar o el GPS en la náutica y la aviación, el número de accidentes sin explicación ha declinado notablemente, pero siempre queda una proporción de percances cuyas investigaciones se cierran sin conclusiones y pasan a engrosar los misterios de ese gran desconocido que es el mar.



GERARD CROISSET

El conocido parapsicólogo holandés, a la derecha, en el transcurso de una conferencia sobre el Triángulo de las Bermudas. En su madurez, Croiset fue muy requerido para encontrar a personas desaparecidas.

Una zona de alto riesgo

Solo frente a las costas de Florida, la Guardia Costera estadounidense recibe un promedio de 700 llamadas de socorro al mes. A ello hay que añadir un considerable número de aviones de combate caídos en el transcurso de prácticas como las del Vuelo 19.



La flotabilidad del TBM

Una de las grandes polémicas sobre el famoso Vuelo 19 era la flotabilidad de los TBM Avenger. Mientras algunos autores, como Berlitz, se apoyaban en imágenes como la contigua para asegurar que podían mantenerse a flote el tiempo suficiente para echar los botes salvavidas de los que disponían, otros decían que el aparato se hundía en pocos segundos.



RESTOS Los cada vez más frecuentes exploradores del fondo marino se sorprenden del gran número de barcos y aviones que hallan en el lecho de la plataforma continental.

¿Qué le ocurrió al Vuelo 19 en el Triángulo?

El caso del Vuelo 19 de la estación de Fort Lauderdale, en Florida, es, sin duda, el más citado y misterioso de cuantos componen el amplio repertorio de accidentes que legitimaron el enigma del Triángulo de las Bermudas.

El 5 de diciembre de 1945, cuatro meses después del fin de la Segunda Guerra Mundial, un escuadrón de cinco torpederos Grumman TBM Avenger partió de la base de la Marina estadounidense en Fort Lauderdale, al norte de Miami, para realizar un vuelo rutinario de instrucción de dos horas de duración en el que los aviones debían recorrer unos 500 kilómetros antes de aterrizar de regreso a la base. Unos 20 minutos después de salir, rumbo al este, el escuadrón realizó las prácticas de bombardeo previstas sobre unos islotes, tras las cuales los aviones debían virar al norte y poco después al oeste para completar la misión. No obstante, a las 15.45, hora en la que, según el plan, los torpederos debían estar a punto de aterrizar, la base recibió

un primer mensaje inquietante del comandante del escuadrón, el teniente Charles Taylor: "Emergencia. Parece que hemos perdido el rumbo. No podemos ver tierra". En respuesta a la sugerencia de la torre de control de dirigirse rumbo al oeste, el teniente responde: "No sabemos en qué dirección está el oeste. Todo va mal. Todo es extraño. Incluso el océano tiene un aspecto anormal". Poco después de las 16.20, apenas se supo nada más de los aviones del Vuelo 19, pese a que se intuye que volaron más de cuatro horas hasta que se quedaron sin combustible y cayeron al mar. Pronto se puso en marcha un formidable operativo de rescate que involucró a centenares de embarcaciones y aviones. Durante los tres días siguientes cubrieron minuciosamente más de 500.000 kilómetros cuadrados -tres veces la superficie de Uruguay- del

océano Atlántico y el golfo de México. ¿Resultado? Ni rastro de los cinco Avenger, cuyo fatal destino fue seguido aquel mismo día por uno de los aviones de rescate, un hidroavión Martin Mariner que explotó en el aire poco después de haber despegado. En una sociedad estadounidense muy sensibilizada con el esfuerzo de los militares tras la Segunda Guerra Mundial, la conmoción por la desaparición fue mayúscula. Pese a que en aquellos años todavía no se hablaba explícitamente del Triángulo de las Bermudas -faltaban 19 años para que Vincent Gaddis acuñara el término en su artículo de la revista *Argosy*-, el doctor Joseph Manson Valentine, experto en fenómenos paranormales, alertó en el diario *News* de Miami que los tripulantes del Vuelo 19 "todavía siguen ahí, pero están en una dimensión diferente, en un fenómeno

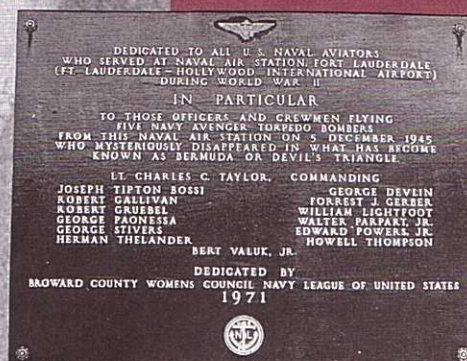
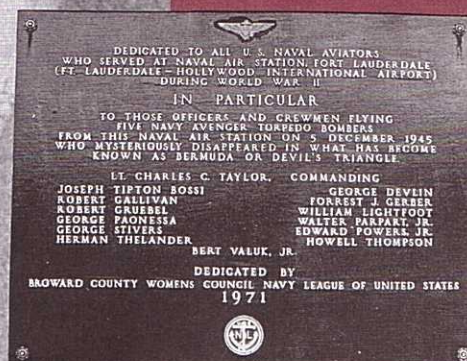
enigmas

¿Perteneían al Vuelo 19 los restos hallados en 1991?

Ese año, el descubrimiento de los restos de varios aviones Avenger a apenas 20 kilómetros de la costa de Florida y a unos 230 metros de profundidad por el sumergible *Deep Sea*, diseñado por el ingeniero inglés Graham Hawkes, puso el caso de nuevo en las primeras páginas de la prensa local y nacional. Sin embargo, las matrículas de los aviones, de difícil detección por el avanzado estado de descomposición de los restos, no coincidían con las del Vuelo 19, sino que pertenecían a un escuadrón desaparecido dos años antes, el 9 de octubre de 1943, en plena Segunda Guerra Mundial. De esta manera, el misterio continuaba hundido en algún lugar de aquella costa.

RESCATE FALLIDO

Dick Adams, piloto de la Armada retirado, examina un mapa con el Triángulo marcado, para recordar sus experiencias en el intento de rescate de los cinco Avenger del Vuelo 19.



MENCIÓN AL TRIÁNGULO

Placa de 1971 en recuerdo de los desaparecidos del Vuelo 19.

¿Quién habló con Taylor?

Aún hoy, más de cincuenta años después del accidente, existe una gran confusión sobre el número de personas que contactaron por radio con el teniente Charles Taylor, comandante del Vuelo 19. Además de las comunicaciones con el controlador de la base aérea de Fort Lauderdale ya expuestas, Charles Berlitz reproduce en su *best seller El Triángulo de las Bermudas* las revelaciones del periodista y escritor Artt Ford en 1974, según las cuales, Taylor habría dicho: "No vengan por mí... parece que son del espacio exterior...". Ninguna investigación oficial reproduce esta frase y pocos investigadores de la desaparición del Vuelo 19 defienden su verosimilitud. La comunicación de la que no hay duda que existió es la que Taylor mantuvo con el teniente Cox, que pilotaba un avión por la zona y escuchó los mensajes de socorro del comandante del Vuelo 19. Taylor le

explicó que creía encontrarse sobre los Cayos de Florida, situados a unos 500 km al suroeste de su posición real. Cox voló hacia el sur para provocar un encuentro visual con el escuadrón y guiarlo hasta la costa, pero no halló rastros de él. Taylor también pudo comunicarse con la base de la Guardia Costera en Port Everglades, al sur de

la base aérea. El controlador le sugirió que se guiara por el giroscopio de algún otro avión del escuadrón y le instó a cambiar a la frecuencia de emergencia, porque la señal convencional empezaba a fallar por la distancia. Taylor, tremendamente confuso, no respondió ni ejecutó ninguna de estas sugerencias y continuó su errático trayecto por el Atlántico.



LOS DESAPARECIDOS

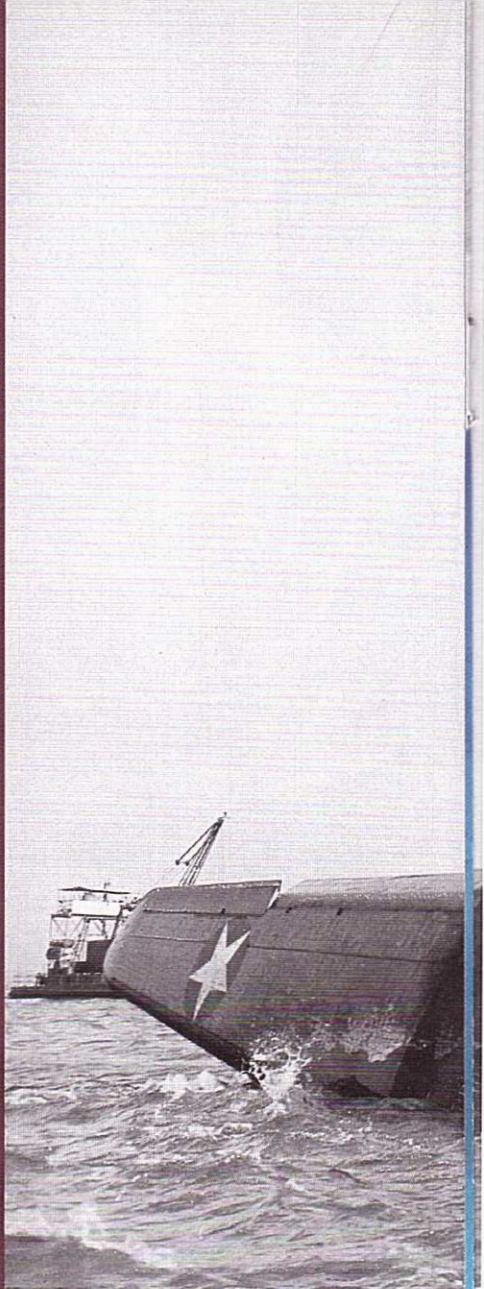
Los integrantes del escuadrón del Vuelo 19 posan delante de uno de los Grumman TBM Avenger.

"Causas desconocidas"

Las autoridades de la Marina de Estados Unidos que analizaron el caso concluyeron que la desaparición de los cinco Avenger se debió a la desorientación del teniente Charles Taylor, comandante de la operación. Sin embargo, pocos meses después, la indignación de los familiares de algunos de los desaparecidos obligó al fiscal de la Marina a reabrir el expediente y a admitir que Taylor había sido culpado sin pruebas concluyentes. Finalmente, el caso se archivó imputando el accidente a causas desconocidas.

FAMILIARES

Susan Spengler y Joan Conlon, hija y esposa de Edward Powers, uno de los 14 desaparecidos en el Vuelo 19.



magnético que podría haber sido provocado por un ovni". Las investigaciones se iniciaron para hallar una causa científica al incidente, pese a que uno de los oficiales de la junta naval admitía que los cinco Avenger "desaparecieron completamente, como si hubieran volado a Marte. No sabemos qué diablos está ocurriendo allí". Otro de los miembros de la junta reconoció posteriormente a la prensa que "no pudimos hacer ni





Rescate frustrado

Después de perder el contacto con el Vuelo 19, las autoridades de la base de Fort Lauderdale ordenaron la salida de un hidroavión de rescate Martin Mariner, un modelo capaz de amerizar en condiciones climáticas muy adversas. Con una tripulación de 13 hombres, el hidroavión envió varios mensajes de rutina a medida que se acercaba a la zona donde se suponía que habían caído los cinco Avenger. A los pocos minutos, sin embargo, la torre también dejó de recibir comunicaciones del Martin Mariner. El avión de rescate supuestamente había seguido la misma suerte que el escuadrón del Vuelo 19. No envió ningún mensaje de socorro. Posteriormente, un barco informó que había observado una explosión en el aire aproximadamente a la hora en que el hidroavión dejó de comunicarse con la base. En los círculos aeronáuticos, a los Martin Mariner se les llamaba "tanques de gasolina voladores".

MARTIN MARINER

Un hidroavión idéntico al que desapareció en el Atlántico aparece estrellado contra el océano poco después de despegar de Virginia, en 1943.

siquiera una buena suposición acerca de lo ocurrido". Sí se constató que hubo una concatenación de errores y circunstancias adversas: el mal funcionamiento de las brújulas del avión de Taylor, los fallos en las comunicaciones de radio, el repentino mal tiempo, la caída de la noche... Un primer informe hizo responsable al teniente Taylor, especialmente tras saberse que poco antes de iniciarse las maniobras el comandante

de la operación había pedido ser relevado, sin detallar a sus mandos las causas de la solicitud. Más de medio siglo después, una investigación liderada por el especialista británico en accidentes aéreos Phil Gilles concluyó, tras escuchar con detalle las grabaciones, que Taylor no se encontraba en un estado psicológico adecuado para liderar las prácticas, especialmente teniendo en cuenta que los demás pilotos del

escuadrón eran principiantes.

Se supone que el fuerte viento de cola reinante desvió al escuadrón de su rumbo inicial y que, llegado el momento de virar al noroeste para iniciar el regreso, la forma alargada de la isla Gran Ábaco, similar a la de la Gran Bahama e incluso a los cayos de Florida, confundió a Taylor, que con el tiempo fue perdiendo la serenidad necesaria para recuperar el control de la situación.

¿Por qué desaparecen tantos barcos?

Mientras que en las desapariciones de aviones en la zona la orientación adquiere gran relevancia, en el caso de los barcos el clima se convierte en un factor decisivo, conviviendo con otras causas más insólitas.

Pese a que la seguridad en los océanos ha mejorado en progresión geométrica desde los tiempos de la navegación a vela, en pleno siglo XXI siguen produciéndose muchos naufragios en los que se ven involucrados desde pequeñas embarcaciones hasta yates, pesqueros y buques de gran tonelaje. Lo sorprendente de un buen número de estos accidentes, en el pasado y en el presente,

es la desaparición del navío sin dejar rastro o su transformación en un derrelicto o barco que navega a la deriva, sin pistas de lo que haya podido ocurrirle a la tripulación. Tal es el caso del *Mary Celeste* (1872), el antecedente documentado más famoso del Triángulo de las Bermudas, y los del *Rosalie* (1840), el *Carroll A. Deering* (1921), el *Rubicón* (1944), el *City Belle* (1946) o el yate *Connemara IV* (1955), todos hallados sin pasajeros, pero en perfectas condiciones. Estas circunstancias condujeron a muchos investigadores a considerar la posibilidad de que naves extraterrestres secuestraran a la tripulación para estudiar el desarrollo

intelectual y tecnológico de los humanos, tal como aseguraban John W. Spencer en su *best seller* de 1969 *El limbo de los perdidos* y el escocés Ivan T. Sanderson, conocido por sus estudios sobre el monstruo del lago Ness. En otros casos documentados, en cambio, desaparecieron tanto el barco como la tripulación, hecho que animó las hipótesis de los más afines al Triángulo, incluida la completa abducción de los buques. Uno de los sucesos más misteriosos es el del *Ellen Austin* (1881), barco inglés que encontró una goleta abandonada en buenas condiciones en medio del Atlántico. El capitán puso a parte de su tripulación al mando del buque abandonado y ambas embarcaciones siguieron su camino en paralelo, pero la niebla las separó durante unos días. Al reencontrarse, el barco rescatado estaba de nuevo sin tripulación.



TROMBAS MARINAS

Las tormentas en el mar pueden ir acompañadas de peligrosos tornados.



BARCO FANTASMA

Desde la leyenda del Holandés Errante, acuñada en el siglo XVII, muchos barcos abandonados se han convertido en interesantes enigmas para los investigadores. Algunos de los casos más destacados fueron encontrados en aguas del Triángulo.

El "Cyclops"

"Uno de los misterios más desconcertantes de la navegación." Así se definió la desaparición del carguero *USS Cyclops*, una de las mayores embarcaciones del mundo en la época, hundido en 1918 –y aún hoy no localizado– en algún punto entre Barbados y Virginia, con 308 personas a bordo y un cargamento de manganeso, sustancia muy corrosiva. Se habló entonces del asalto de un submarino alemán en plena Primera Guerra Mundial, de la explosión de una mina, de un motín, del ataque de un calamar gigante... La lógica, sin embargo, señala a la peligrosa carga o a un vuelco durante una tormenta, favorecido por la inestable estructura del buque.

RESTOS DE NAUFRAGIOS

Un marino retirado muestra objetos de barcos naufragados frente a las costas del cabo Hatteras (EE.UU.).



Instrumentos de orientación

La historia de la navegación ha ido ligada desde sus inicios al desarrollo de los instrumentos de orientación. De la simple observación del Sol, la Luna y las estrellas, empleada por los antiguos navegantes, se ha pasado, ya en las postrimerías del siglo xx, al GPS, un sistema que garantiza una precisión casi milimétrica.

Más seguridad

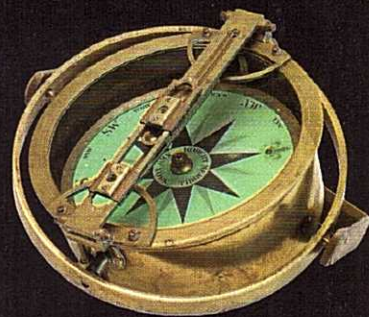
Los investigadores del Triángulo acostumbran a retroceder hasta el siglo xix para encontrar desapariciones de barcos sin explicación lógica, y muchas veces se remontan a la época de los descubrimientos e incluso a la Antigüedad para hallar respuestas a las leyendas negras que arrastran ciertas zonas marítimas. Sin embargo, no se puede analizar de la misma manera un naufragio de principios del siglo xix y del siglo xxi, porque el

conocimiento que hoy en día se tiene del medio marino es muy superior al que poseían los navegantes de la época de los primeros vapores. La tecnología que incorporan las embarcaciones actuales permite un dominio mucho mayor de las propias embarcaciones y de su peligroso entorno en alta mar, hasta el punto que cada vez es mayor la seguridad en la navegación y resulta más difícil encontrar desapariciones sin una causa clara.



SEXTANTE

Aparecido a mediados del siglo xviii para sustituir al astrolabio, permite medir ángulos entre el Sol o la estrella polar y el horizonte para, sabiendo la hora, determinar la latitud con cierta precisión.



LAS BRÚJULAS ANTIGUAS

Las brújulas tradicionales indican el Norte magnético gracias a su aguja imantada. El hecho de que no marquen el polo geográfico, situado varios grados al este, induce a error a los navegantes.



CARTA NÁUTICA

Los portulanos, los mapas medievales para reconocer las costas, se convirtieron en cartas náuticas en el siglo xv, cuando los navegantes se adentraron en alta mar. Esta carta data de fines del xvi y muestra la zona del Triángulo, el Caribe y el golfo de México.

LAS BRÚJULAS MODERNAS

Las brújulas han evolucionado mucho. La incorporación de tecnología electrónica ha permitido corregir el tradicional error entre el Norte magnético y el geográfico, e incrementar la exactitud de sus mediciones.

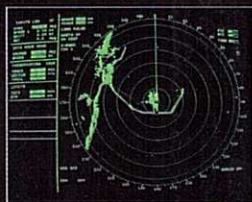


EL RADAR

Pese a no ser exactamente un instrumento de orientación, el radar (acrónimo de "Detección y Medición de Distancias por Radio", en inglés) supuso una auténtica revo-

lución en la navegación a partir de su uso a mediados del siglo xx. Se trata de un sistema electrónico que emite ondas electromagnéticas para medir distancias, direcciones y

velocidades de objetos fijos y también móviles, como barcos y aviones, función que lo hizo imprescindible en el control del tráfico aéreo y marítimo y en meteorología.



El giróscopo de Foucault

Inventado en 1852 por el físico francés Jean-Bernard Léon Foucault –autor también del conocido péndulo– para una demostración de la rotación de la Tierra, el giroscopio no era originalmente un instrumento de orientación. El propio Foucault se dio cuenta de que podía

servir para señalar el Norte si se fijaban los movimientos de su soporte, puesto que el aparato se alineaba entonces con el meridiano. Los movimientos de este mecanismo sirvieron de base para disminuir el balanceo de los barcos.



CUADRANTE

Antecedente del sextante, el cuadrante se usaba desde el siglo xv para conocer la latitud midiendo la distancia entre el horizonte y el Sol o la estrella polar, pero precisaba la colaboración de dos personas.



ASTROLABIO

Creado por astrónomos griegos antes del siglo II a. C., el astrolabio –un círculo que permite situar los astros y medir la latitud a partir de la hora o viceversa– fue muy usado hasta la invención del sextante.



LA BALLESTILLA O BASTÓN DE JACOB

Desarrollada en el siglo xiv para realizar mediciones astronómicas –probablemente a partir de un instrumento inventado en China–, la ballestilla era un sencillo listón de madera sobre el que se deslizaba una vara travesera. Para medir la latitud, se trataba de enfocar el listón hacia el Sol o la estrella polar y mover la travesera hasta hacerla coincidir con el horizonte.

EL GPS

Aplicado comercialmente a partir de los años noventa, ha significado un salto tan decisivo en la orientación como lo fue en su época la brújula o el sextante. El sistema se sirve de una compleja estructura de satélites para ofrecer la posición con un error inferior a tres metros.



¿Qué origen tiene el camino de Bimini?

¿Es o no obra de la naturaleza la calzada descubierta a 5,5 m de profundidad, cerca de la isla North Bimini? El enigma podría resolver de golpe dos grandes misterios de la humanidad: la Atlántida y el Triángulo de las Bermudas.

En 1968, el zoólogo, arqueólogo aficionado y especialista en asuntos paranormales Joseph Manson Valentine (1902-1994) encontró una singular formación rocosa submarina mientras buceaba unos centenares de metros al oeste de la isla North Bimini, en las Bahamas. Se trata de una especie de calzada de unos 800 metros de longitud, formada por bloques de piedra caliza rectangulares. Esta formación, que se encontraba a unos 5,5 m de profundidad y parecía confeccionada por la mano del hombre, estaba acompañada de otras dos, más cortas, estrechas y toscas, con tramos que se interrumpían con frecuencia y situadas entre la calzada principal y la playa, aunque no se distinguía ninguna conexión entre las tres.

Las piedras que formaban lo que pronto fue bautizado como calzada, camino o muro de Bimini, eran bloques tabulares de dos a cuatro metros de lado que parecían encajar unos con otros de un modo parecido a como levantaban los incas los muros de Cusco o el Machu Picchu. La noticia del descubrimiento corrió como un reguero de pólvora entre la nutrida comunidad esotérica estadounidense de la época, que no tardó en relacionar el hallazgo con la profecía del psicólogo y vidente Edgar Cayce (1877-1945) –quien había anunciado que precisamente en 1968 se revelarían las ruinas de la Atlántida– y con la ola de desapariciones de barcos y aviones en el Triángulo de las Bermudas, un asunto muy popular tras la publicación, cuatro años antes, del primer artículo de Vincent Gaddis. A lo largo de los siguientes meses, pudo observarse una

pléyade de geólogos, arqueólogos, antropólogos e ingenieros haciendo prácticas de submarinismo en las aguas de Bimini a fin de analizar el hallazgo. Las investigaciones no hallaron evidencias del uso de herramientas que hubieran servido para labrar los bloques. También se examinó el lecho rocoso que rodeaba el supuesto pavimento, y no se encontraron vestigios de los canales o excavaciones que acostumbran a completar las calzadas realizadas por las civilizaciones precolombinas. Manson Valentine y muchos otros investigadores rebatieron esas conclusiones argumentando que la erosión del agua y la arena podía haber borrado cualquier vestigio de herramientas humanas, pero los geólogos contestaron que este tipo de formación rocosa de apariencia artificial existe en otros lugares del planeta y recibe el nombre de pavimento teselado.



EL CAMINO DE BIMINI

Dos submarinistas bucean sobre un tramo de la calzada supuestamente construida por manos humanas al oeste de esta isla de las Bahamas.

El misterio de la Pirámide de Andros

En 1970, apenas dos años después del descubrimiento de Bimini, el submarinista estadounidense Ray Brown dijo haber hallado una concavidad con forma de pirámide bajo las aguas de la isla de Andros (foto inferior), también en las Bahamas. En un lugar central de dicha cueva piramidal, Brown aseguró que había una esfera de cuarzo que había sido llevada a la superficie y que, supuestamente, tenía poderes paranormales, una circunstancia confirmada con posterioridad por unos pocos allegados al submarinista. El enorme poder magnético de este cristal, mostrado a la prensa afín, era, según Brown, la causa del mal funcionamiento de las brújulas en el Triángulo de las Bermudas y confirmaría la localización de la Atlántida en las Bahamas. Según parece, Brown lo cedió a su maestro poco antes de morir y hoy está en paradero desconocido.



¿Actúan los alienígenas en el Triángulo?

Pese al silencio oficial y a la censura gubernamental sobre las investigaciones independientes, muchos especialistas sostienen que las desapariciones de aviones y barcos en el Triángulo se deben a la actividad extraterrestre en la Tierra.

En 1966, los mandos de las Fuerzas Aéreas estadounidenses transmitieron a los pilotos la circular AFR 80-17, una serie de instrucciones de actuación en un eventual encuentro con un ovni. Oficialmente, las cúpulas militar y gubernamental negaban la existencia de extraterrestres en nuestro planeta, pero en círculos internos admitían esa posibilidad. Muchos especialistas en el Triángulo vinculan la presencia de naves alienígenas con la desaparición de barcos y aviones en la zona. Según Berlitz, testimonios dignos de crédito han informado de avistamientos de ovnis en lugares e instantes fácilmente relacionables con percances en el Triángulo. John Spencer, que fue durante 10 años piloto de las Fuerzas Aéreas, también abona esa teoría,

argumentando que el elevado tráfico existente en la zona permite a los extraterrestres actuar sobre un número considerable de barcos y aviones, lejos de las grandes masas de humanos que viven en tierra firme. Algunos de estos autores suman la posibilidad de que también existan OSNIS (Objetos Submarinos No Identificados), con base en las profundidades.

¿Y qué interés podríamos tener para los alienígenas, según estos investigadores? El propio Spencer defiende que los extraterrestres nos permiten seguir con nuestra civilización, pero ocasionalmente abducen seres humanos, aviones y barcos a fin de monitorizar nuestra evolución biológica y tecnológica, con especial atención a nuestros adelantos en aeronáutica.

Las investigaciones aseguran, sin embargo, que el control alienígena sobre la humani-

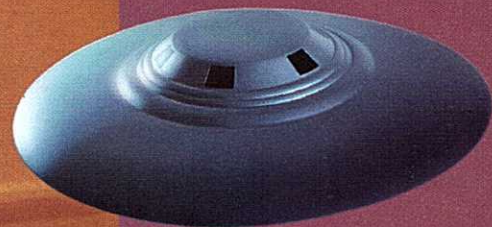
dad es muy anterior a nuestra conquista del espacio aéreo y ponen como ejemplo las diversas piezas con forma de aeronave que se exhiben en el Museo del Oro de Bogotá y que pertenecen a la cultura Tairona, cuyo esplendor se desarrolló alrededor del año 1000 de nuestra era!

Otro investigador de los avistamientos de naves extraterrestres, el astrónomo Morris K. Jessup, afirma que las desapariciones de grandes embarcaciones como el *Mary Celeste* o el *Ellen Austin* fueron causadas por ovnis, y describe el caso del *Seabird*, un barco de vela de grandes dimensiones que desapareció en un punto del mar en 1850, reapareció varado en una playa "como llevado por la mano de un gigante" y volvió a esfumarse por la noche. Tras su investigación, Jessup concluye que todos estos cambios de posición sólo podían operarse "desde arriba".

enigmas

¿Abducciones o saltos espacio-temporales?

Además de las desapariciones sin causa aparente, el Triángulo es fecundo en otros fenómenos inexplicables, como los trastornos espacio-temporales que han experimentado algunos aviones en la zona. Es el caso de Bruce Gernon relatado en la introducción, o el de un Boeing 727 de National Airlines que desapareció de la pantalla del radar del aeropuerto de Miami durante 10 minutos, reapareció y aterrizó sin problemas. La tripulación y el pasaje no notaron nada, pero todos los relojes del avión funcionaban con 10 minutos de retraso. Morris Jessup creía que estos trastornos se debían a la intervención alienígena. Conforme con sus hipótesis, los ovnis crean un torbellino magnético-temporal capaz de desintegrar cualquier objeto, de acuerdo con lo que Einstein proponía en su teoría del campo unificado.



OVNIS EN EL TRIÁNGULO

Aparatos extraterrestres podrían causar trastornos espacio-temporales para abducir naves humanas.

Un antídoto contra el misterio

Desde que a mediados de la década de 1990 empezó a implementarse en barcos y aviones, el Sistema de Posicionamiento Global (GPS por sus siglas en inglés) ha mejorado de forma exponencial la orientación de las naves y aeronaves que cruzan el océano, y su localización en caso de accidente.

El GPS

El GPS (Sistema de Posicionamiento Global) es un método de navegación por satélite que permite determinar con gran precisión (apenas unos metros de error) la posición de una persona, un objeto o un medio de transporte en cualquier lugar del planeta. Como es lógico, desde que se utiliza esta tecnología —y otras

similares como el sistema Glonass ruso o el Galileo europeo— la cifra de desapariciones en el Triángulo de las Bermudas y en otras zonas conflictivas de los océanos ha disminuido considerablemente, puesto que resulta mucho más difícil extraviarse y, por el contrario, es más fácil la localización de la señal por parte de terceros o desde el centro de comunicaciones.

1

TRIANGULACIÓN

Para determinar la posición del objeto, el GPS emplea la triangulación: se determina la distancia entre el objeto y tres satélites y esos tres datos permiten calcular fácilmente las coordenadas.

2

DISTANCIAS

El receptor GPS capta la posición exacta emitida por un satélite, que establece la distancia mediante el cálculo del tiempo que las señales tardan en llegar al receptor.

24 SATÉLITES

El sistema GPS cuenta con 24 satélites que cubren toda la Tierra desde una distancia de 26.580 m de altitud.

CENTRO DE COMUNICACIONES

Dotado de potentes parabólicas, es la base del sistema en la Tierra.

MEDICIÓN

Todas las posiciones (latitud, longitud y hora) se calculan gracias a la señal de como mínimo cuatro satélites de los 24 disponibles.

Receptores muy diversos

Los receptores o terminales GPS indican al usuario la posición en la que se encuentra. Hay receptores para automóvil, barco, avión e incluso para caminantes, y muchos de los celulares que usamos los poseen.



Cartografía digital

La implantación global del sistema de navegación GPS habría resultado imposible sin el desarrollo de la cartografía digital, que se incorpora como *software* en todos los terminales que se comercializan. En la imagen de la izquierda puede verse la pantalla del rompehielos ruso *Kapitan Hlebnikov*, en la que se distingue un fragmento de la costa de la Antártida.

3 SINCROÍA

Todos los satélites del sistema están perfectamente sincronizados entre sí y con el centro de comunicaciones mediante relojes atómicos.

4 POSICIÓN

El receptor repite el paso 2 con otros dos satélites a fin de definir la citada triangulación.

5 CORRECCIÓN

Un cuarto satélite interviene para afinar las mediciones de los tres anteriores y confirmar la posición.



SEÑALES SINCROIZADAS

El centro de comunicaciones recibe las señales sincronizadas de todos los satélites y las envía al usuario.

Los terminales de GPS de los barcos son muy similares, tanto en aspecto como en tecnología, a los que suelen encontrarse en los automóviles. Sólo se diferencian por el *software* que utilizan.



El sistema GPS convencional tiene un margen de error inferior a 2,5 m, pero existe el GPS diferencial, que asegura una precisión inferior al metro, gracias al empleo de una estación fija de referencia (foto) que aporta una enorme exactitud al sistema.



¿Existen otras zonas diabólicas en el mundo?

Aunque sea la más conocida, el Triángulo de las Bermudas no es la única zona del planeta con una leyenda negra de desapariciones de barcos y aviones. Muchas otras regiones oceánicas, como el mar del Diablo, tienen una fama similar.

Aunque el topónimo que puede leerse en todos los mapas y cartas náuticas es el de mar de Filipinas, la región occidental del Pacífico situada al sur de Japón fue bautizada por los pescadores de la zona con los inquietantes nombres de mar del Diablo (*Ma No Umi*, en japonés) o Triángulo del Dragón, a causa de las numerosas y extrañas desapariciones de barcos y aviones que tienen lugar en sus aguas. Este fragmento del Pacífico es, junto con el Triángulo de las Bermudas, el más citado de los llamados "vórtices malignos", una serie de zonas repartidas de manera equidistante sobre los trópicos y que comparten aparentes poderes ocultos capaces de atemorizar a pescadores, marinos y pilotos.

Al igual que en el Triángulo de las Bermudas, en el mar del Diablo, según los investigadores, han tenido lugar decenas de desapariciones de barcos y aviones, encuentros con barcos fantasma, supuestas apariciones de naves extraterrestres submarinas y abundantes bucles espacio-temporales en los que los aviones han experimentado repentinas aceleraciones del tiempo.

DESAPARICIONES MASIVAS

Conocedor de la misteriosa reputación del mar del Diablo, el investigador Charles Berlitz, mundialmente conocido por sus estudios sobre el Triángulo de las Bermudas, publicó en 1989 el ensayo *El Triángulo del Dragón*, en el que aseguraba que entre 1952 y 1954 la Armada japonesa sufrió la desaparición de cinco grandes embarcaciones con más de 700 tripulantes. Siempre según Berlitz, el

gobierno japonés mandó un barco con más de cien expertos a fin de investigar esos sucesos... que acabó desapareciendo también, por lo que las autoridades decidieron catalogar la zona como extremadamente peligrosa. Una vez más, el investigador Larry Kusche refutó las informaciones de Berlitz, sosteniendo que no había ninguna tradición en Japón que considerara especialmente peligroso el mar que se abre al sur del archipiélago, que los cinco buques desaparecidos que citaba el especialista en asuntos paranormales eran, en realidad, barcos pesqueros naufragados a consecuencia de uno de los múltiples temporales o tsunamis que suelen azotar aquella región y que el barco de investigación citado por Berlitz no estudiaba aquellas desapariciones, sino la actividad de un volcán submarino -el Myojin Sho- cuya erupción hundió el buque.

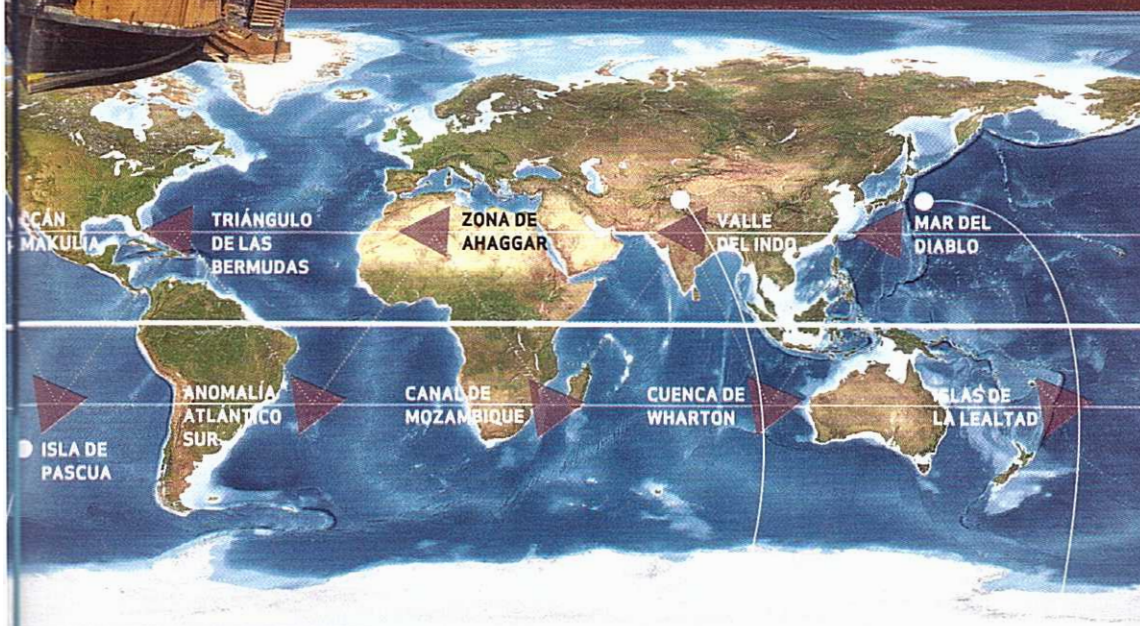


Los vórtices malignos

El especialista escocés Ivan T. Sanderson publicó en un número de 1972 de la revista *Saga* el artículo "Las doce tumbas del diablo en el mundo", en donde desgana su teoría de los vórtices malignos, doce zonas: diez situadas de manera equidistante sobre los trópicos de Cáncer y de Capricornio y las dos restantes sobre los casquetes polares. En ellas se producirían fenómenos de difícil explicación, incluidas

desapariciones de aviones y barcos y otros hechos paranormales. Entre estos vórtices se encontrarían el Triángulo de las Bermudas y el mar del Diablo, además de otras zonas oceánicas, como la isla de Pascua, el canal de Mozambique y otros sectores del Índico, el Atlántico y el Pacífico. Sorprende encontrar en esta relación regiones de tierra firme, como el valle del Indo y el centro del Sahara y de la Antártida.

Diez zonas de naturaleza misteriosa



Isla de Pascua EL GRAN ENIGMA DEL PACÍFICO

Los más de 600 moáis tallados en piedra volcánica son la cara conocida de esta enigmática isla situada en el sureste del Pacífico, a 4.000 km de la costa de Chile.



Mohenjo Daro UNA CIUDAD DE HACE 4.000 AÑOS

Ubicadas en el centro del vórtice del valle del Indo, en Pakistán, las antiquísimas ruinas de Mohenjo Daro muestran el nivel de civilización que alcanzaron sus pobladores.



Isla Miyake VIVIENDO EN UN VOLCÁN

Visible desde Tokio y situada en el centro del llamado Triángulo del Dragón, la isla Miyake es, de hecho, un cono volcánico cuya última erupción fue en 1983.



La leyenda negra del lago Ontario

Casi 250.000 km² de superficie hacen de los Grandes Lagos una de las mayores áreas de agua dulce del planeta. A causa de esa magnitud, los lagos siguen pautas climáticas similares a las de los mares, incluyendo tempestades que han causado un elevado número de desapariciones. Algunos investigadores aseguran que muchos de esos sucesos no responden a causas meteorológicas y han acuñado hasta tres zonas misteriosas: el llamado Vórtice Marysburgh, situado en el noreste del lago Ontario, que concentra dos terceras partes de las desapariciones totales; el Triángulo Sophiasburgh, apenas unos 90 km al oeste, en el que una supuesta variación del campo magnético altera el buen funcionamiento de las brújulas y origina graves accidentes en períodos de tormenta y niebla, y el Triángulo del lago Michigan (foto superior), conocido tras dos desapariciones: la de un gran carguero de carbón en 1937 y la de un vuelo de Northwest Orient Airlines en 1950, con 58 personas a bordo, desvanecido sin dejar rastro.

Hipótesis alternativas

¿Se puede conseguir la antigravedad en la Tierra?

En la década de 1980, un científico canadiense llamado John Hutchison aseguró haber conseguido la antigravedad en su laboratorio case-ro de Vancouver mediante la manipulación de los campos magnéticos, en un experimento que grabó en un vídeo y que nunca ha podido reproducir frente a otros científicos acreditados. Este ensayo –que recibió el nombre de *efecto Hutchison* a partir de su autor–, consistía en exponer un bloque de metal a fuertes campos magnéticos que supuestamente liberaba al objeto metálico de la influencia de la gravedad y luego lo

fundía en una concatenación de mutaciones que relacionaban la experiencia con lo que les ocurre a los barcos y los aviones en el Triángulo de las Bermudas: campos magnéticos potentísimos –de ahí el mal funcionamiento de las brújulas– capaces de levantar y finalmente hacer desaparecer grandes buques y aviones.

La antigravedad actúa con una fuerza de igual magnitud que la gravedad, pero que en lugar de atraer, repele. Relacionada con la antimateria, muchos físicos acreditados la han descrito a partir de deducciones puramente teóricas y creen que puede manifestarse cuando se concitan energías extraordinariamente altas, imposibles de conseguir en la Tierra en la actualidad.

Cuando la comunidad científica acusa a Hutchison de ser incapaz de repetir el experimento –una de las bases del método científico–, el canadiense alega que los militares le requisaron componentes esenciales del proyecto a fin de proteger un descubrimiento que podría resultar mortífero en manos de terroristas y fuerzas enemigas.

JOHN HUTCHISON
El científico canadiense que supuestamente consiguió la antigravedad en su laboratorio en los años 80.



¿Existió el “Stavenger”, mencionado por Berlitz?

Una de las mayores objeciones a las investigaciones de Charles Berlitz en torno al Triángulo de las Bermudas es el escaso rigor con que están documentadas. En su ensayo *El misterio del Triángulo de las Bermudas: Solucionado*, Larry Kusche desmenuza una a una las desapariciones detalladas por Berlitz y se ceba en sus errores y omisiones, hallando, por ejemplo, fuertes tempestades allí donde Berlitz sólo veía causas sobrenaturales. Probablemente el caso más significativo de falta de rigor cometido por Berlitz sea el del *Stavenger*, un buque noruego supuestamente desaparecido en 1931 en aguas de las Bahamas con una tripulación de 43 personas. Kusche no obtuvo ninguna referencia sobre esta desaparición ni en la prensa, ni en las aseguradoras ni siquiera en el registro de accidentes marítimos. Las autoridades noruegas, por su parte, le hicieron notar que debía existir un error gramatical, puesto que no había ningún barco llamado *Stavenger*, sino *Stavanger* –en honor a la ciudad homónima–, y que, de cualquier manera, ninguno con ese nombre había desaparecido en 1931.

¿Desapareció el "Freya" en el Triángulo de las Bermudas? ¿Fue Colón la primera víctima de la zona?

En su popular ensayo sobre el Triángulo de las Bermudas, Charles Berlitz incluye entre los casos dignos de análisis el hallazgo en alta mar, totalmente abandonado, del buque alemán *Freya*, el 20 de octubre de 1902. Está documentalmente comprobado que el barco fue encontrado vacío, con algunos mástiles desarbolados y fuertemente escorado, pero el autor confunde la ciudad de Manzanillo, en el sur de la isla de Cuba—muy cerca, por tanto, de los límites del Triángulo—, con el puerto mexicano homónimo, situado en la costa del Pacífico, al norte de Acapulco. Efectivamente, el *Freya* zarpó de Manzanillo (México) con destino a la ciudad chilena de Punta Arenas y al poco tiempo fue víctima de un fuerte maremoto, mientras que en la costa del Caribe, aquellos mismos días se caracterizaron por una calma total, argumento que empleó Berlitz para situar el caso del *Freya* entre las desapariciones misteriosas del Triángulo... sin reparar en que se había equivocado de océano.

En los cuadernos de bitácora de su primer viaje a América, el navegante Cristóbal Colón describe un mar repleto de algas que engañan a una tripulación temerosa de embarrancar y ansiosa de llegar de una vez por todas a tierra firme. También habla de anomalías magnéticas que confunden a las brújulas, de una llamarada de fuego que cae al océano y de extrañas luces que hierven en el mar. En épocas posteriores, esta atemorizada descripción, lógica en un marino que realiza un trayecto del que no había antecedentes, fue sacada de contexto y utilizada con el fin de acrecentar el aire misterioso que ya de por sí poseía el mar de los Sargazos, cuando ya era sabido que las algas que dan nombre a dicho mar se acumulan allí a causa de las pertinaces calmas que asuelan la zona y que en muy escasas ocasiones son capaces de inmovilizar un barco, ni siquiera de vela. En cuanto a las brújulas, Colón fue también uno de los primeros navegantes europeos en experimentar la notable desviación existente

entre el Norte geográfico y el Norte magnético que se apreciaba en el Atlántico occidental. La aguja, por consiguiente, no señalaba a la estrella polar, sino unos seis grados al oeste.

La gran llamarada descrita por Colón fue, sin duda, un meteorito que cruzó el firmamento y se perdió en el horizonte, dando la impresión de que se hundía en el agua; mientras que las luces en el mar bien pudieron ser las antorchas de los pescadores indígenas que faenaban en la orilla, puesto que cuando divisaron dicho fenómeno apenas faltaban unas horas para que la expedición llegara a la isla de Guanahani. Otras opciones podrían ser que se tratara de peces luminiscentes o de simples alucinaciones provocadas por la mala alimentación o por la larga duración de la travesía.

CRISTÓBAL COLÓN
El descubridor experimentó los fenómenos del mar de los Sargazos.



Hipótesis alternativas

¿Influye la Luna llena en los naufragios?

En su obra *La pirámide sumergida en el Triángulo de las Bermudas*, el investigador Marcus Silverman asegura que la mayor parte de las desapariciones y naufragios en la zona tienen lugar en las noches de Luna llena y añade que "cabe la posibilidad de que en las profundidades abisales del área de las Bahamas se escondan fuerzas electromagnéticas, espacios negros, puertas o túneles desconocidos que vengan a ser como el cordón umbilical que una la realidad conocida por nosotros ignora-

da". Silverman defiende a continuación la tesis de que la poderosa luz nocturna de la Luna llena sería la señal astronómica que activara la supuesta fuente electromagnética abandonada por los atlantes. Ella alteraría el funcionamiento de brújulas y compases, y provocaría el desconcierto y la desorientación entre los marinos y los pilotos.

Es sabida la notable influencia de la Luna en la dinámica terrestre. El más llamativo de los efectos lunares afecta, precisamente, a los océanos, y no es otro que las mareas. Otro efecto visible del satélite son los eclipses, venerados como una manifestación divina entre las civilizaciones antiguas.

Sin embargo, las estadísticas desmienten a Silverman: la gran mayoría de las desapariciones acaecidas en el Triángulo de las Bermudas –incluso eliminados de la lista los accidentes por causas no misteriosas– han ocurrido en jornadas no coincidentes con la Luna llena. Es más, la mayor parte de las desapariciones de las que se tiene una constancia horaria fueron en las horas diurnas, los períodos de mayor tráfico.

LUNA LLENA
El influjo del satélite es notable sobre el agua de los océanos, pero no explica un aumento de los accidentes.

¿Qué le ocurrió al "Raifuku Maru"?

Los especialistas en el Triángulo de las Bermudas destacan el caso del carguero japonés *Raifuku Maru* como uno de los más extraños: en abril de 1925, el buque *Homeric* recibió una llamada de socorro: "¡Peligro como una daga! ¡Vengan pronto! ¡No podemos escapar!". Enseguida empezaron las interpretaciones del significado de la palabra "daga": ¿Un torbellino?

¿OVNIS? Además, se propagó la idea de que el *Homeric*, al llegar a las coordenadas del *Raifuku Maru*, no encontró absolutamente nada.

En realidad, la investigación posterior probó que el carguero japonés había zarpado de Boston –en un trayecto por otra parte muy alejado del Triángulo de las Bermudas– en medio de una fuerte tormenta y que horas después el *Homeric* recibió el mensaje "¡Ahora mucho peligro. Vengan pronto!" en un inglés muy deficiente. En medio de la tempestad, el *Homeric* pudo acercarse al punto en que se encontraba el *Raifuku Maru*, pero el casco de éste ya describía un ángulo de 30° y se hundió sin que la tripulación rescatadora pudiera reaccionar.



¿Son los *blue holes* causa de alguna desaparición?

Las costas de las Bahamas y del Caribe, así como de otras partes del mundo, presentan unas curiosas formaciones llamadas agujeros azules (*blue holes* en inglés). Son amplias y profundas cuevas submarinas de paredes verticales labradas por la erosión de la piedra caliza a lo largo de miles de años. Reciben ese nombre porque desde el aire, el azul marino del agujero—consecuencia de su gran profundidad— contrasta con el turquesa de los arrecifes que lo rodean.

Ciertas investigaciones apuntan a los torbellinos que se forman en el interior de los agujeros azules como la causa de desapariciones de yates y barcos en las Bahamas. Sin embargo, pese a su aspecto misterioso y a la leyenda negra que arrastran, los agujeros azules han sido profusamente explorados por biólogos y geólogos, que admiten la posibilidad de que en ellos puedan crearse fuertes remolinos capaces de llevarse a las profundidades a un bañista o submarinista y, a lo sumo, a pequeños botes, pero jamás embarcaciones de gran calado.

¿Existen seres gigantescos que atacan a los barcos?

Los libros de leyendas de las gentes de mar están repletos de historias de animales gigantescos que atacan a los barcos. Tal es el caso del *Kraken*, una criatura de la mitología noruega comúnmente asociada a un pulpo o un calamar gigante que embestía contra las embarcaciones y devoraba a los marineros. Hoy se tiene la certeza de la existencia de los *Architeuthis* y de los llamados calamares colosales (*Mesonychoteuthis hamiltoni*), cefalópodos del orden de los calamares que viven en las profundidades marinas y generalmente alcanzan los diez metros en los machos y los catorce entre las hembras, aunque se han encontrado especímenes de hasta 21 metros. Esas impresionantes medidas, debidas principalmente a la extraordinaria longitud de sus

brazos y tentáculos, los sitúan solo por debajo de la ballena azul entre los mayores animales de la Tierra. Sus ojos, de hasta 25 centímetros, son sin duda los mayores del planeta. Estas especies de calamares gigantes, sin embargo, viven muy lejos de las costas, en profundidades que van de los 300 a los 1.000 m, y jamás suben a la superficie, hasta el punto de que nunca se ha podido capturar ningún ejemplar vivo. Por eso los relatos de ataques a barcos de estos seres gigantescos carecen de cualquier solidez científica. El hecho de que hasta hace pocas décadas estos animales fueran considerados legendarios es un indicio muy claro de su aversión a la superficie y al contacto con el hombre.

EL "KRAKEN"

Grabado de 1801 inspirado en un supuesto ataque de un cefalópodo gigante a un barco francés.





Inspiring people to care about the planet
The National Geographic Society is chartered in Washington, D.C., as a nonprofit scientific and educational organization "for the increase and diffusion of geographic knowledge." Since 1888 the Society has supported more than 9,000 explorations and research projects, adding to knowledge of earth, sea, and sky.

NATIONAL GEOGRAPHIC SOCIETY

Chairman of the Board and Chief officer John M. Fahey, Jr.
President Timothy T. Kelly
Executive Vice President; President Publishing Declan Moore

Executive vice presidents Terrence B. Adamson
President, Enterprises Linda Berkeley
Mission programs Terry D. Garcia
Communications Betty Hudson
CFO Christopher A. Liedel

NATIONAL GEOGRAPHIC MAGAZINE

Editor in chief Chris Johns
Deputy editor Victoria Pope
Creative director Bill Marr
Executive editors Dennis R. Dimick (Environment), David Griffin (E-Publishing), Kurt Mutchler (Photography), Jamie Shreeve (Science)
Managing editor Lesley B. Rogers
NGM.COM Rob Covey
Mission projects Christopher P. Sloan
Special adviser Kathy Moran, Senior Photo Editor
Cathy Newman, Editor at Large

INTERNATIONAL PUBLISHING

Vice president Rachel Love
Account representatives Gordon Fournier, Heather Jansen
Photo rights manager Constance Roellig

INTERNATIONAL EDITIONS

Editorial director Amy Kolczak
Design editor Darren Smith
Text editor Justin Kavanagh
Photographic liaison Laura L. Ford
Production Angela Botzer
Coordinator William Shubert

NATIONAL GEOGRAPHIC IMAGE COLLECTION

Vice president Maura Mulvihill
Photo editor Deborah Li
Project management Gina Martin
Production Susan Riggs, Paula Washington, Rebecca Dupont

Many of the National Geographic images in this series are available as prints at printsNGS.com and can also be licensed for publication at nationalgeographicSTOCK.com.

Copyright © 2011 National Geographic Society
All rights reserved. National Geographic and Yellow Border:
Registered Trademarks * Marcas Registradas.

ClarínX

Directora Ernestina Herrera de Noble
Editor General Ricardo Kirschbaum

GRANDES ENIGMAS DE LA HUMANIDAD

Editor General de Revistas y Proyectos Especiales
Norberto Angeletti

Editor Jefe de Proyectos Especiales
José Antonio Alemán

Subeditor Jefe de Proyectos Especiales
Alejandro Prosdociimi

Jefe de Arte
Jorge Doneiger

© 2012 Editorial Sol 90
Barcelona - Buenos Aires
Todos los derechos reservados

Idea original y concepción de la obra Joan Ricart

Dirección General Fabián Cassan

Coordinación Mar Valls

Textos Ricard Regàs

Prólogo Gian J. Quasar

Edición Joan Soriano

Diseño Cósima Aballe, Munchi Vega, Paula Sere,
Javier Covatto

Corrección Miquel Arderiu

Infografías 4D News

Traducción del prólogo Tradym

Fuentes fotográficas Corbis Images/Cordon Press; Getty Images; Age Fotostock; ACI; Cordon Press.

Impreso en la Argentina por Artes Gráficas Rioplatense S.A.
Copyright 2012 AGEA SA/ Queda hecho el depósito que establece la ley 11.723. Libro de edición argentina. No se permite la reproducción parcial o total de esta obra, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio sin el permiso previo y por escrito del editor.

El triángulo de las Bermudas / edición literaria a cargo de
Alejandro Prosdociimi. - 1a ed. -
Buenos Aires : Arte Gráfico Editorial Argentino, 2012.
42 p. + DVD : il. : 27x21 cm. - (Grandes enigmas de la
humanidad National Geographic; 4)
ISBN 978-987-07-1637-2
1. Historia de Familias. I. Prosdociimi, Alejandro, ed. lit.
CDD 909

Fecha de catalogación: 17/11/2011

GRANDESENIGMAS

DE LA HUMANIDAD

- | | |
|--|---|
| 1 Atlántida, la leyenda del continente perdido | 11 Los secretos de los faraones |
| 2 Roswell y el fenómeno OVNI | 12 La vida en Marte y en otros planetas |
| 3 Vlad Draculea, el auténtico Drácula | 13 La vida secreta de Jesús |
| 4 El Triángulo de las Bermudas | 14 Las ciudades perdidas del Amazonas |
| 5 El caso de Jack el Destripador | 15 La muerte de Hitler |
| 6 Los milagros en el mundo moderno | 16 Barcos fantasmas |
| 7 Rasputín y los últimos días del zar | 17 Mitos del Antiguo Testamento |
| 8 Los hombres que volvieron de la muerte | 18 Tumbas antiguas |
| 9 Los experimentos secretos de la CIA | 19 El primer humano |
| 10 Visitantes de la Antigüedad | 20 Los misterios de la Segunda Guerra Mundial |

