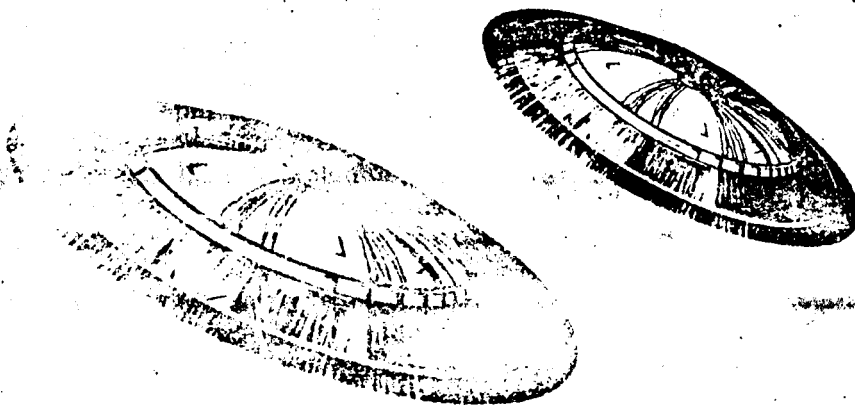


# R

## livros e idéias



### UFO – UMA RECONSIDERAÇÃO

Resenha dos livros de David Michael Jacobs *The UFO Controversy in America* e *The Bermuda Triangle Mystery – SOLVED* de Lawrence David Kusche.

JAMES N. EASTMAN JR.

O ARTIGO do Major Donald Keyhoe “Os Discos Voadores São Reais” foi amplamente lido ao ser publicado na revista *True* em janeiro de 1950. Muitos jovens de 14 anos levavam sorrateiramente a revista para suas casas e liam avidamente, evocando visões de homenzinhos verdes, ou outras criaturas inconcebíveis, que vinham conquistar a Terra. Eles estavam

sempre nervosamente a escuta de barulho de um pai ou mãe que pudesse apanhá-los; naqueles dias de pré-*Playboy*, *True* era considerada muito imprópria. Mas à medida que eles amadureciam, sua capacidade de convicção fiel diminuía e os discos voadores juntaram-se às bruxas, ao Papai Noel e aos coelhinhos de Páscoa em um limbo infantil. Com o decorrer dos anos, repor-

ARX-156, p. 2/8

tagens sobre discos voadores apareceram e desapareceram, mas muito poucos de nós viram um.

Em seguida, há três anos mais ou menos, esse jovem de 14 anos de 1950 foi trabalhar na função da Força Aérea dos EUA que mantinha os registros das investigações sobre os Objetos Voadores Inidentificados (ufo), um mandato que a Força Aérea desde 1947 vinha executando. Ele leu a carta na qual o tenente-brigadeiro Nathan F. Twinning, comandante do Comando de Material Aéreo, dizia ao general-comandante das Forças Aéreas do Exército que "... o fenômeno reportado é algo real e não visionário ou fictício". Ele ouviu os fanáticos que argumentam a existência dos discos voadores — e acusam a Força Aérea de esconder discos voadores capturados e corpos preservados de homenzinhos verdes. Ele adquiriu um verdadeiro desrespeito por aqueles que eram ufólogos. Gradualmente, entretanto, começou a dar-se conta de que muitos daqueles que procuravam as respostas ao mistério dos ufos não eram excêntricos, idiotas ou paranóicos. Além disso, tornou-se óbvio que a direção dos Projetos Sign, Grudge e Blue Book da Força Aérea, as três identificações das investigações de ufo entre 1947 e 1968, não somente era freqüentemente não diplomática e irracional, como em si tendia a agravar o ceticismo — e freqüentemente a paranóia — daqueles que acreditavam que havia muito mais sobre o assunto dos ufos do que a Força Aérea decidira revelar. Não obstante, muitos desses honestos e dedicados crentes às vezes reagiam com a mesma abordagem irracional mediante a qual eles haviam criticado a Força Aérea — como para contrabalançar a política da Força Aérea de descrença total com, freqüentemente faná-

tica e impensada, fé completa na existência dos discos voadores.

Por essas razões, interessei-me muitíssimo nas provas de galé do livro de David Michael Jacobs *The UFO Controversy in America*† que me chegaram às mãos há pouco mais de um ano. Um rápido correr dos olhos indicou que essa deveria ser a mais ponderada e mais equilibrada consideração do assunto a ser publicada. A publicação final demonstrou que minha impressão inicial fora correta. O Dr. Jacobs usa bem a objetividade e a metodologia de pesquisa do historiador ao investigar o desenvolvimento da idéia de ufos tripulados, começando com a avalanche de relatórios da década de 1890 e continuando até o presente. Embora ele obviamente acredite que ufos representam fenômenos alheios à nossa Terra, sua consideração objetiva e erudita apresenta o caso para ambos os lados, honesta e claramente.

O Dr. J. Allen Hynek, que trabalhou com a Força Aérea em suas investigações e que originalmente foi um dos principais desmascaradores de discos voadores, escreveu o Prefácio. Ele e Jacobs argumentam que muito freqüentemente a Força Aérea atribuiu, mais do que encontrou, explicações para visões de ufos. O Dr. Hynek, um conceituado astrônomo, concorda com Jacobs que nos muitos relatórios há motivo suficiente para fazer uma verdadeira avaliação científica. A despeito dos freqüentes meios arbitrários que a Força Aérea usou ao atribuir explicações, ela falhou ainda em não explicar cerca de cinco por cento das visões reportadas — e Jacobs argumenta que muitas visões nunca foram oficialmente divulgadas devido ao receio do indivíduo do ridículo. Jacobs ressalta a falha do Comitê Condon, contratado pela

† *The UFO Controversy in America* de David Michael Jacobs (Bloomington, Indiana: Indiana University Press, 1975) US\$12.50 xvii e 362 páginas.

Força Aérea em 1966, em fazer um estudo científico de toda a evidência disponível e em fazer um relatório objetivo e completamente sem preconceitos.

O relatório do Comitê Condon não conclui que UFOs não existem. Ao contrário, conclui que, em geral, o estudo de relatórios existentes e a reação científica indicavam que "... os fenômenos UFO não oferecem um campo fecundo no qual procurar importantes descobertas científicas". Continua salientando que "... o que se obteve dos estudos de UFOs nos últimos 21 anos nada acrescentou aos conhecimentos científicos". Ao mesmo tempo, o comitê concorda que "... (cientistas) não aceitarão sem crítica nossa conclusão que o estudo de relatórios sobre UFOs provavelmente não levará a ciência avante". O Comitê esperava que seu relatório auxiliasse cientistas "... identificando os problemas e as dificuldades para enfrenta-los". Se cientistas discordassem dos resultados do relatório, seria porque o relatório os auxiliara "... a alcançar um quadro mais claro sobre em que ponto os estudos existentes eram deficientes ou incompletos e, desse modo, teria estimulado idéias para estudos mais precisos". O Comitê acreditava que qualquer idéia resultante para estudos específicos de UFO, claramente definidos, deveria ser apoiada pública e privadamente, visto que havia áreas científicas nas quais os conhecimentos eram incompletos. Essas "Conclusões e Recomendações" são provavelmente a parte mais importante do livro — manipulação não científica de casos à parte — uma vez que esses são a primeira (e talvez a única) coisa que o leitor vê<sup>1</sup>. Mas Jacobs falhou em reconhecer esses aspectos positivos do relatório do Comitê Condon e estende-se nos pontos fracos, reais e supostos.

Mas, mais importante para a Força Aérea, Jacobs falha em compreender que o relatório Condon nunca levou a Força Aérea

a concluir que não havia discos voadores ou UFOs. A Força Aérea e aqueles membros do Comitê Condon que assinaram o relatório simplesmente concordaram que não havia evidência que UFOs representavam uma ameaça à segurança nacional dos EUA e, portanto, não havia razão para a Força Aérea, uma força de defesa, continuar envolvida em investigá-los. O conflito interno do Comitê Condon sobre a questão de se um estudo verdadeiramente científico do fenômeno era necessário estava fora do assunto no que se referia ao envolvimento da Força Aérea. De fato, dado os problemas que ocorreram no correr dos anos, teria sido provavelmente melhor que uma outra agência governamental, tal como a NASA ou a FAA, tivesse se incumbido da investigação.

As partes fracas do livro do Dr. Jacobs são aquelas nas quais ele discute os "contactados", aqueles habitantes terrestres com os quais as criaturas do espaço presumivelmente entraram em contato. Gradualmente, os contactos aumentaram de simples observação a viagens à Lua, Vênus, Marte etc., à medida que cada contactado competia para sobrepujar as experiências de seus predecessores. Jacobs salienta que a missão dada a essas pessoas pelos seres espaciais — isto é, convencer o homem da necessidade de paz e fraternidade — é geralmente uma reação lógica às tumultuadas relações internacionais. Entretanto, em sua análise crítica desses relatórios, Jacobs é frequentemente repetitivo e desconexo. Embora isso possa ser tanto um resultado do material com o qual ele está lidando quanto de seu próprio estilo, o leitor sente que esse capítulo pode ter sido uma adição de última hora.

No dia em que o livro de Jacobs foi posto à venda, a Força Aérea transferiu todos os registros dos Projetos *Sign*, *Grudge* e *Blue Book* para os Arquivos Nacionais. Esperançosamente, isso fará com que todos os re-

gistros existentes, dos quais esse escritor está ciente, estejam mais facilmente à disposição daqueles interessados em Objetos Voadores Inidentificados,

Enquanto Jacobs se interessa pela questão geral da existência de ufos, existem outros mais limitados do problema. Uma área que veio a figurar proeminentemente nas tradições dos discos voadores é o Triângulo das Bermudas. Essa área do Oceano Atlântico no triângulo entre Porto Rico, Bermudas e Flórida há centenas de anos é assunto de estórias e temores dos navegadores. Cerca de 40 navios e 20 aeronaves perderam-se nessa área no decorrer dos últimos 150 anos; alguns desapareceram sem vestígio. Em outros casos, as tripulações desapareceram, sem causa óbvia, de navios aparentemente resistentes. Uma teoria desenvolveu-se de que essa é a área operacional não de visitantes do espaço cósmico, mas de habitantes do espaço interior: um povo que vive sob a terra e se aventura em seus veículos submarinos e aerospaciais. Essa teoria foi postulada por Ivan Terence Sanderson no livro *Invisible Residents*<sup>2</sup>. Há também uma outra teoria que em eras passadas um povo adiantado veio visitar a Terra e deixou no fundo do Oceano Atlântico, fora da plataforma litorânea, um dispositivo do tipo *homing* para dirigir futuros visitantes espaciais à Terra.

Essas duas idéias muito freqüentemente são seriamente consideradas e aceitas sem crítica; como no livro de Charles Berlitz *The Bermuda Triangle* e no de John Wallace Spender, *Limbo of the Lost*<sup>3</sup>.

LAWRENCE DAVID KUSCHE, em seu livro *The Bermuda Triangle Mystery—SOLVED*,† empreende uma avaliação crí-

tica desse problema, que se tornou uma das partes, embora a menor, da questão total de seres não-terrestres versus seres terrestres. O Sr. Kusche é um bibliotecário, não um historiador, e seu trabalho não possui o mesmo jaez erudito da obra do Dr. Jacobs. Um dos maiores obstáculos a um livro desses sobre tal assunto é falta de documentação sólida. Artigos de jornais e trabalhos sensacionais como os que eu mencionei são quase tudo que está disponível. Entretanto, o livro de Kusche é tão válido e importante como o trabalho de Jacobs, somente para aqueles que abolirem os mitos e as interpretações emocionais.

Kusche tornou-se um bibliotecário de consulta da Universidade Estadual do Arizona em 1972. Em consequência dos freqüentes pedidos de informação sobre o Triângulo das Bermudas, constatou que havia pouca informação sólida disponível. Ele e um colega bibliotecário iniciaram um longo período de correspondência e pesquisa com agências públicas e privadas, inclusive se corresponderam comigo com referência às experiências da Força Aérea sobre o assunto. O resultado foi uma extensa bibliografia, e pesquisa adicional levou Kusche à conclusão que muitos dos escritos tinham se tornado parte do mistério ou da lenda. Então, profundamente envolvido no assunto, Kusche foi adiante a fim de encontrar uma resposta ao mistério. Sua formação como um bibliotecário de consulta e aviador deu-lhe uma sólida base para pesquisa e compreensão dos incidentes aéreos envolvidos. Seu trabalho difere de uma história real no que ele não faz esforço combinado algum para dar a fonte das entradas sobre as lendas. Talvez isso seja válido porque as fontes são freqüentes apenas repetindo as mesmas estórias e por-

† Lawrence David Kusche, *The Bermuda Triangle Mystery—SOLVED* (Nova Iorque: Harper and Row, 1975, US\$10), xvii e 302 páginas.

que, como Kusché afirma, "Meu interesse . . . é com os próprios incidentes e não com aqueles que deram publicidade aos mesmos".

Qualquer que seja a fonte de atividade, o mito referente ao Triângulo das Bermudas tem "crescido" como "Topsy". Aqueles que desejam acreditar têm assumido uma abordagem eclética, modelando — ou, mais precisamente, remodelando — as histórias dos desaparecimentos a fim de ajustar as concepções. É essa falsa representação que interessa Kusché. Primeiro ele apresenta o mito total. Depois apresenta, em capítulos individuais, o mito de cada desaparecimento. Em cada caso, o mito é seguido pelos fatos como conhecidos. Aqui Kusché fornece as fontes de sua informação. Em muitos exemplos a adaptação dos fatos para que estes se ajustem à lenda é imediatamente aparente.

Em outros casos, as revisões têm sido mais sutis — uma citação fora do contexto cá, uma pequena declaração cronológica errônea acolá. Por exemplo, em agosto de 1963 dois aviões tanques KC-135 da Força Aérea colidiram no ar ao sudoeste de Bermuda. Escombros dessas aeronaves foram encontrados no dia seguinte. No outro dia, mais escombros foram encontrados a 160 milhas de distância, mas esses escombros foram rapidamente identificados como não tendo conexão alguma com as duas aeronaves. Aqueles que teriam a propensão de fazer da colisão um mistério convenientemente ignorariam o fato de que os destroços nas duas áreas não se relacionavam de forma alguma. Ao contrário, questionariam como, se os dois tanques colidiram, os escombros poderiam estar tão distantes. A Força Aérea sabia, desde o primeiro dia da busca, que houvera uma colisão no ar. Porém, o mito cita "autoridades" não identificadas como coçando suas cabeças e declarando que "algo muito estranho está acontecendo ali". Exame lógico dos fatos

reais leva alguém a acreditar que as "autoridades" devem ter sido os laçadores de cães locais em Yeehaw Junction, Flórida.

Um outro incidente citado em suporte à lenda envolveu um C-124 da Força Aérea que "desapareceu" num voo à "Irlanda". Diz a lenda que isso ocorreu em março de 1950, mas a Força Aérea não perdeu C-124 algum naquele mês no Atlântico. Na realidade, a referência parece ser a respeito de uma aeronave que caiu em março de 1951 a caminho da Inglaterra — e muito distante do norte do Triângulo. Mais importante, a aeronave não desapareceu. Dentro de 24 horas de seu acidente — ou explosão no ar — restos da mesma foram vistos por um B-29 da Força Aérea. O navio-aeródromo *Coral Sea* encontrou o oceano cheio de debris, alguns dos quais sua tripulação foi capaz de recuperar e que foram identificados como oriundos do C-124. As ondas estavam encapeladas e havia ventos de tempestade na área, o que tornou impossível qualquer chance de recuperar corpos.

Talvez o melhor ponto a respeito do "mistério" do Triângulo das Bermudas foi apresentado por um oficial da Marinha dos EUA, citado na revista *Time* em janeiro de 1975. Ele salientou que o triângulo intensamente trafegado entre as Ilhas de Sabre, os Açores e a Islândia era a região de muito mais desaparecimentos inexplicados do que a do Triângulo das Bermudas<sup>1</sup>. Todavia, como Kusché ressalta, o Triângulo das Bermudas é um mistério manufaturado. Surgiu "devido à pesquisa descuidada e foi elaborado e perpetuado por escritores que propositada ou ignoradamente fizeram uso de falsas concepções, raciocínio falho e sensacionalismo". A repetição constante, então, emprestou à lenda uma aura de autenticidade. Kusché, com sua pesquisa cuidadosa, tem revelado os elementos de erro e falsidade envolvendo o mito do "Triângulo das Bermudas".



No todo, Jacobs e Kusche oferecem-nos dois trabalhos necessários. Jacobs, com seu exame raciocinado e erudito, abre um novo caminho de investigação que mesmo o mais cético pode considerar e aceitar. Kusche enterra muito do sensacionalismo refe-

rente à uma área específica da controvérsia, possibilitando novamente lidar-se com a questão numa base racional. Essas duas obras eram muito necessárias.

Centro de Pesquisa Histórica  
Albert F. Simpson

Notas

1. Edward U. Condon, *Final Report of the Scientific Study of Unidentified Flying Objects* (Nova Iorque: E. P. Dutton, 1969), pp. 1-6.
2. Ivan Terence Sanderson, *Invisible Residents, a Disquisition Upon Certain Matters Maritime, and the Possibility of Intelligent Life Under the Waters of*

*the Earth* (Nova Iorque: World Publishing Co., 1970).

3. Charles Berlitz com T. Manson Valentine, *The Bermuda Triangle* (Nova Iorque: Doubleday, 1974), John W. Spencer, *Limbo of the Lost* (Nova Iorque: Bantam Books, 1973).

4. "A Deadly Triangle", *Time*, 6 de janeiro de 1975, p. 66.

Rejeitar apressadamente progressos tecnológicos, especialmente quando resultados decrescentes em escala ainda não se solidificaram, é tão imprudente quanto uma decisão prematura de desdobrar novos sistemas de armas. Devemos ser suficientemente prudentes para fazer a pesquisa e o desenvolvimento exploratório das novas tecnologias e, no entanto, suficientemente fortes para recusar sua produção se os sistemas resultantes forem ineficientes.

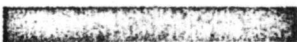
Donald H. Rumsfeld  
Ministro da Defesa



## colaboradores



MAJOR-BRIGADEIRO ARNER B. MARTIN (USMA; M.S., Instituto de Tecnologia de Massachusetts; M.S., Universidade George Washington) é Diretor do Programa do Sistema B-1, Divisão de Sistemas Aeronáuticos, Comando de Sistemas da Força Aérea. Após treinamento de piloto e servir dois anos como instrutor e comandante de voo, o brigadeiro Martin iniciou sua carreira em sistemas de armamentos: 4 anos no Centro de Armamento da Força Aérea, Base Aérea Eglin, Flórida; 8 anos na Divisão de Sistemas Balísticos, AFSC; oficial de ligação do AFSC na República do Vietnã; na Divisão de Sistemas Aeronáuticos, AFSC; comandante do Laboratório de Armamento da Força Aérea, Base Aérea Eglin; adjunto para Sistemas de Recentrada e, mais tarde, adjunto para a Organização de Sistemas Espaciais e de Mísseis, Minuteman. O brigadeiro Martin tirou o curso de Programas de Administração Avançada na Escola de Comércio de Harvard e cursou a Escola de Guerra do Exército.



CORONEL DAVID L. NICHOLS (M.S., Universidade do Sul da Califórnia) é chefe do estado-

maior da Nona Força Aérea, Base Aérea Shaw, Carolina do Sul. Sua experiência principal é em caças táticos e inclui serviço no Sudeste Asiático como piloto de F-105. Foi chefe de segurança das 23ª e 18ª Alas de Caças Táticos e comandante do 12º Esquadrão de Caças Táticos na Base Aérea de Kadena, Okinawa; e serviu no gabinete do Ministro da Defesa (Energia Atômica). O coronel Nichols formou-se com distinção na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica e Escola de Guerra da Aeronáutica.



MAJOR-BRIGADEIRO ROBERT N. GINSBURGH, USAF (Ref.), (USMA; Ph.D. pela Universidade de Harvard), é redator-chefe da *Strategic Review*. A última função que exerceu como militar foi a de diretor adjunto do Estado-Maior Conjunto. Durante sua carreira militar ocupou cargos como diretor de Informação da Força Aérea e Chefe da Repartição de História da Força Aérea. Serviu na Academia Militar de West Point, no Conselho de Relações Exteriores, na Universidade do Ar, nos gabinetes dos Ministros da Aeronáutica e da Defesa, no Ministério das Relações Exteriores, no Conselho de Segurança Nacional e na OTAN. É autor do livro *U.S. Military Strategy in the Sixties* (1965) e editorou *U.S. Military Strategy in the 70's* (1970) e *The Nixon Doctrine and Military Strategy* (1971). O brigadeiro Ginsburgh formou-se pelas três escolas profissionais da Universidade do Ar, pela Escola Industrial das Forças Armadas e Escola Superior de Guerra.



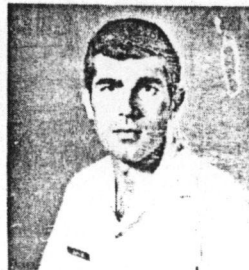
DR. CHARLES A. RUSSELL (J.D. pela Universidade de Georgetown; M.A. pela Universidade Americana) é chefe da Divisão de Análise e Aquisições da Diretoria de Contra-Inteligência, no QG da Repartição de Investigações Especiais da Força Aérea (OSI). De 1951 a 1971 serviu na Diretoria de Investigações Especiais, QG da USAF. O Dr. Russell conferenciou sobre guerra revolucionária e insurreição na Escola de Guerra da Aeronáutica, Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica e na Escola de Operações Especiais da USAF; é contribuinte da *Air University Review* e da *Latin American Research Review*.



MAJOR EDD D. WHEELER (USAF; Ph.D., Universidade de Emory) serve atualmente no DCS/Planos no QG da USAF. Serviu no Sudeste Asiático como assistente especial do general-comandante, chefe adjunto, JUSMAG-THAI. Foi comandante de tripulação para o míssil Titã II, programador de mísseis no QG do SAC; membro do corpo docente da USAF; e oficial executivo no QG da 7ª e 13ª FA (PACAF). O Major Wheeler graduou-se com distinção na Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica e cursou também a Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, Escola de Estado-Maior das Forças Armadas, Escola Industrial das Forças Armadas e Escola de Guerra da Aeronáutica.



TENENTE-CORONEL JOEL J. SNYDER (Ref.) (M.S., Universidade George Washington; M.A., Universidade do Havaí) foi oficial para assuntos político-militares da Agência de Estudos, Análises e Jogos da Organização dos Chefes do Estado-Maior Conjunto na ocasião de sua reforma, em julho de 1975. Foi oficial de inteligência no QG do CINCPAC e assessor no QG da Diretoria de Inteligência da Força Aérea Vietnamita. Serviu em funções de reconhecimento tático e inteligência de alvo; e como instrutor da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica. O coronel Snyder autorou previamente dois artigos para a *Air University Review*. Atualmente é vice-presidente acadêmico do Colégio Internacional em Honolulu, Havaí.



MAJOR GILBERT B. GUARINO (M.A., Universidade Rutledge) faz parte do recém-formado Grupo

de Assistência Administrativa de Programas, QG do Comando de Sistemas da Força Aérea, Base Aérea Andrews, Maryland. Foi diretor do Projeto de Equipamento de Teste para o Programa de Caça de Superioridade Aérea F-15. Anteriormente, serviu no programa do F-15 como chefe do Setor de Programação, chefe do Setor de Integração de Programa e de Sistemas de Administração, e administrador financeiro dos contratantes do sistema F-15. O major Guarino serviu também na Organização de Sistemas Espaciais e de Mísseis como oficial de projeto, Modelo de Custo da Aeronave não-Tripulada. Formou-se na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica.



MAJOR RELVA L. LILLY (USAF; M.S., Universidade do Sul da Califórnia) é piloto-instrutor (F-5) do Ministério da Defesa da Equipe de Campanha de Assistência Técnica para Operações de Caças junto à Real Força Aérea Saudita. Passou seis anos como piloto, comandante de avião e instrutor do F-4, inclusive em rodízios no Sudeste Asiático e USAFE. No Comando de Sistemas da Força Aérea foi administrador de projetos para o Conjunto de Alarma de Guerra Eletrônica de F-15 e fez progredir os conceitos de contramedidas avançadas. O major Lilly formou-se na Escola de Armamentos de Caças da USAF e na Escola de Comando e Estado-Maior.



MAJOR JAMES J. LINDENFELS (M.S., Universidade Estadual de Ohio) é inspetor de Administração de Programa para o Centro de Segurança e Inspeção da Força Aérea, Base Aérea Norton, Califórnia. Antes de assumir suas funções atuais foi chefe da Divisão de Sistemas de Administração na RPS do F-15. Suas experiências incluem projeto e implementação de sistemas de administração, custo do ciclo de vida de programas, estimativas, programações de programa padrão e planos de programa e estrutura de força. O major Lindenfels formou-se, em 1975, na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica.



JAMES N. EASTMAN JR. (M.A., Universidade de Nebraska) é chefe do Setor de Pesquisa do Centro de Pesquisa Histórica Albert F. Simpson, USAF, Base Aérea Maxwell, Alabama, com funções adicionais de sub-chefe do Centro. Trabalhou no programa de história da Força Aérea no AFLC, MAC e USAF. Foi diretor do Curso de Desenvolvimento Histórico de Unidade do Instituto para Desenvolvimento Profissional da Universidade do Ar. O sr. Eastman formou-se pela Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica e Escola de Guerra da Aeronáutica.