

Ver y querer ver

Un relato francés de la década de 1920 con evidentes paralelismos con una producción real ocurrida en Brasil en los setenta (7).

Un rápido vistazo a mi biblioteca me descubre una narración escrita nada menos que en 1757. Cuenta la historia de Israel Jobson, quien se encontraba en estado de profunda desesperación en lo alto de Penyghent Hill, en el West Riding de Yorkshire. Sus plegarias fueron contestadas por un banco de niebla que cubrió la montaña:

...y descendió un carro etéreo con un mensajero de las regiones de Bliss. No hay palabras para describir el porte y la gloria de un ángel. Me ordenó que erigiera una pequeña pila de piedras como monumento a la antigüedad y que subiera al carro; obedecí con agrado...(8)

El carro le llevó hasta la Luna, donde conoció miembros de la población local hechos de metal. En Marte vio a los asexuados habitantes que están allí para glorificar la visión del Creador. Admiró también el esplendor de Júpiter y Saturno, atravesó el sistema solar, y casi alcanzó las puertas del paraíso antes de retornar rápidamente a la Tierra. Es fácil establecer comparaciones entre esto y los escritos de contactados que igualmente relatan asombrosos viajes acompañados de descripciones semicientíficas de los cuerpos celestes y de discusiones teológicas con guías angelicales.

Muchos relatos de ciencia-ficción del pasado, o experiencias visionarias previas a 1947, están plagados de interpretaciones y reflexiones religiosas (9). A partir del siglo XIX, lo que vendría a llamarse ciencia-ficción ha sido en su apariencia claramente secular, e igual puede decirse de la ufología. Sin embargo, los escritos y las ideas en ambos ámbitos intentan aún responder a las cuestiones fundamentales de por qué estamos aquí, cuál es el significado de la vida, etcétera, que a menudo se acercan y se condicionan por las perspectivas religiosas. La diferencia suele estar únicamente en la terminología usada, más que en una visión fundamentalmente diferente y singular del mundo y del universo (10). Con la publicación del libro de Whitley Strieber *Transformation*, puede verse a la ufología desnudada de su parafernalia secular para mostrar más claramente que nunca las ansias religiosas de abducidos y contactados.

Los ufólogos se han percatado de que las aeronaves fantasmas vistas en los EE.UU. en 1896-97, y en EE.UU., Europa y Nueva Zelanda durante los

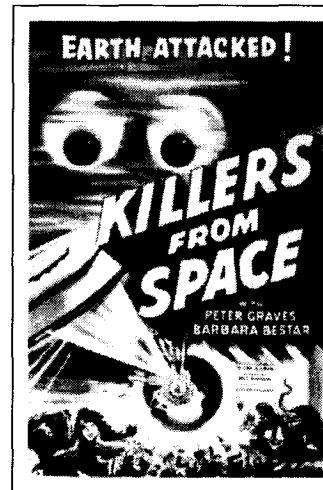
1896-97  
Ver y querer ver

# Ver y querer ver

Nigel Watson

Los ovnis nunca se ven en un vacío cultural. La misma terminología que empleamos determina lo que se ve y/o se denuncia. En el pasado tuvimos carros de fuego, fuegos fatuos, aeronaves fantasmas, *foo fighters* y cohetes fantasmas como algunos de los principales marcos de referencia para interpretar cosas extrañas del cielo.

De hecho, el propio marco de referencia podía provocar que la gente observara esos portentos, o hacer que informase de avistamientos sobre los que de otra manera nunca se habría detenido a pensar dos veces.



Un buen ejemplo de estas ideas se encuentra en el artículo de Brian Burden *The Andreasson Affair and The Time Machine; Was H.G. Wells an Unwitting Contactee?* (1) [El asunto Andreasson y La máquina del tiempo; ¿fue H.G. Wells un contactado no consciente?]. Recientemente, pero de forma en absoluto sorprendente, Whitley Strieber señala que su miedo a ser abducido por seres del espacio a mediados de los años cincuenta era

anterior a cualquier posibilidad de encontrar tales ideas en los medios accesibles por él en aquella época (2). Esto supone ignorar supinamente el amplio caudal de revistas y películas de ciencia-ficción que circulaba entonces en los Estados Unidos. Un breve repaso del artículo de Martin Kottmeyer *Enterely Unprejudiced* [Claramente no predispuestos](3) nos señala ya los clásicos filmes *Invasores de Marte* (1953) y *Killers from Space* (1954). Y otras películas de ese período que incorporaban platillos volantes y extraterrestres son *Ultimátum a la Tierra* (1951), *El enigma de otro*

20) N° 31, 2005

primeros años del siglo XX, son comparables a los artefactos voladores escritos en la ficción de la misma época. La pregunta es ¿inspiraron los informes la ficción o la ficción inspiró los informes? La respuesta la ha dado Johnstone (11), quien propuso la idea de que la aeronave fantasma y los avistamientos aéreos fueron causados por experimentos secretos de inventores que habían creado vehículos voladores. Pero no puede invocarse un simple modelo de causa-efecto consultando las montañas de materiales sobre el tema. Como ufólogos tenemos la tendencia a examinar los informes de avistamientos de aeronaves fantasmas aislados de su contexto, o, cuando se consideran también otros factores, como prueba del plan maestro de los ovniavistas (o ovniólogos).

Como señala Ron Miller en su excelente artículo *Jules Verne and the Great Airship Scare* [Julio Verne y el gran pánico a la aeronave], las descripciones de las naves aéreas fantasmas son muy similares a las descripciones de las naves aéreas, reales o imaginarias, de su tiempo. Resume la situación afirmando que todos los avistamientos de aeronaves fantasmas en América entre 1896 a 1897:

...podrían ser o bien interpretaciones imaginativas de fenómenos anómalos y amorfos, simple chismorreo, o bien manifiestos fraudes. En otras palabras, nada que no hayamos visto ya en tantos informes ufológicos modernos. Los de hace un siglo sólo se diferenciarían por el uso de referencias visuales decimonónicas (12).

Ciertamente no han faltado nunca estímulos visuales que pudieran contribuir a crear un patrón adecuado para las observaciones de naves o avistamientos fantasmas. En las ferias y exhibiciones aéreas se exponían globos, dirigibles y artefactos voladores, además de modelos, planos e ilustraciones de un número cada vez mayor de tipos de aeronaves. Las imágenes de dirigibles formaron tan parte de la cultura popular del siglo XIX como las imágenes de cohetes y naves siderales en los años cincuenta. La hazaña de los hermanos Wright en 1903 y los constantes trabajos de Zeppelin demostraron que la aeronáutica podía efectuar importantes contribuciones a las empresas civiles y militares.

Periódicos, revistas, cómics, dibujos animados y juegos presentaban avistamientos reales o imaginarios. El cine, particularmente entre las clases medias, se convirtió en una nueva fuente de influencias. Los cineastas estadounidenses de 1909 tomaron prestados muchos elementos del subgénero

*mundo* (1951), *Vinieron del espacio exterior* (1953) y *La guerra de los mundos* (1954), ¡por sólo mencionar unas cuantas! (4)

Como siempre, Peter Rogerson, muchos años antes que nadie, puso esta cuestión es su correcta perspectiva. Indicó que en los primeros años de la creación del mito ufológico tal como hoy lo conocemos, éste

...se nutría, no principalmente de las absurdas sectas platillistas, sino de los creadores de mitos profesionales, los cómics, películas, escritores de ciencia-ficción, e incluso publicistas. El primer gran contactado no provenía de los grupúsculos ufológicos californianos de feliz recuerdo, sino de Hollywood; en forma del alegórico drama de ciencia-ficción *Ultimátum a la Tierra* (5).

¿Dónde encontró Hollywood el origen de tales ideas? Retrocedamos hasta John Keel, quien afirmaba, con su habitual tono exagerado, que la publicación por parte de Ray Palmer en los años cuarenta de las historias de Shaver en la revista *Amazing Stories* supuso la



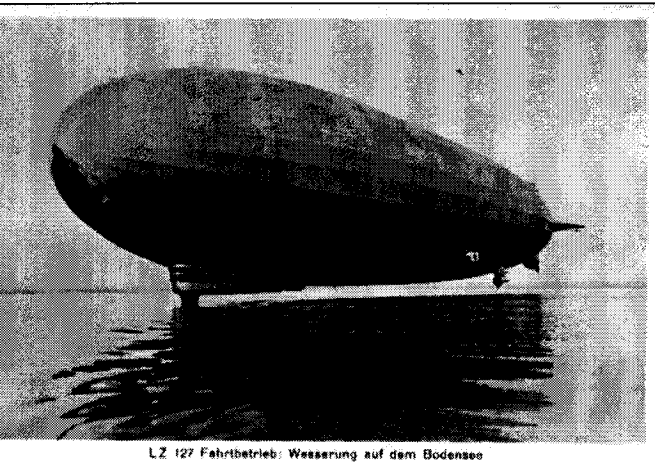
*Killers from Space* (1954), la creación cinematográfica de un experimento alienígena.

fundación del mito ufológico (6). *Amazing Stories* pudo haber ejercido una decisiva influencia, aunque otros factores, como la Fortean Society y las condiciones sociales generales, bien podrían haber puesto los cimientos de la ufología sin contar con Shaver. De hecho, Keel ignora la circunstancia de que otros países en los que apenas se conocía *Amazing Stories* (si es que se tenía noticia de ella) rápidamente se interesaron también por los platillos volantes.

Bertrand Meheust ha apuntado que la ciencia-ficción todavía más anterior contiene historias muy similares a las relatadas por los testigos ufológicos, los contactados y los abducidos de la actualidad. Reseña incluso

pular del miedo a una invasión. La imagen de una nave aérea o de un avión —especialmente desde que ambos tipos de vehículos empezaron a construirse y a refinarse profusamente en el extranjero— fue una poderosa y altamente fotogénica expresión de intrusión externa, aunque otras maravillosas armas tecnológicas se usaban junto a, o en vez de, los aviones, como trenes blindados, submarinos, acorazados, etcétera.

Muchas de las películas tenían que incluir una vertiente romántica. En el caso del filme de Walter R. Booth *The Airship Destroyer*



LZ 127 Fahrtbetrieb: Wasserung auf dem Bodensee

*Zeppelin* aprovisionándose sobre el lago Constanza.

de un torpedero aéreo por parte de una aeronave enemiga. Atacado físicamente y psicológicamente, el inventor empleará un torpedo aéreo a control remoto para destruir la nave y, en consecuencia, ganarse el favor de los progenitores de su hija. ¡Ya no se escriben finales como éste!

En el final de la película de Percy Stow *The Invaders* [Los invasores], dos soldados enamorados son rescatados por el Ejército Territorial [N. del T.: cuerpo voluntario de reservistas del Reino Unido]. La historia comienza cuando soldados disfrazados de pasajeros de un barco desembarcan en nuestras costas. Traen con ellos un cañón de artillería escondido en un cajón (deberían quizás haberse dirigido a Irak?). Cuando desembalan el cañón, invaden la casa de Dora en la colina. La tranquilidad de la vida familiar de Dora se ve así perturbada por esta inoportuna y obviamente indeseada intrusión en su pequeño hogar. El amante de Dora es alcanzado y queda inconsciente por la acometida del arma. Afortunadamente, Dora envía

la nave a tamaño real suspendida sobre el escenario fue toda una sensación. La pieza se repuso después de declararse la Primera Guerra Mundial, y entonces el diplomático fue claramente identificado como el embajador alemán.

Otra obra, *An Englishman's Home* [El hogar de un inglés], se representó en el Wyndham's Theatre de Londres en enero de 1906. Se convirtió en película en 1914, estrenada poco después de

estallar la guerra. La trama de Guy Du Marier presenta a un soldado territorial que pide la mano de Joan Brown, pero a su padre no le agrada el pretendiente. Sólo cuando los alemanes invaden el país y matan a su hijo ante él, se aviene a recibir la ayuda de los territoriales. El film se repuso en mayo de 1939 en el Prince's Theater. Un crítico manifestó que se trataba del "tipo de historia que depende para su éxito de que la mente del público esté llena de miedos, de dudas, y de negros pensamientos sobre siniestros enemigos exteriores" (13).

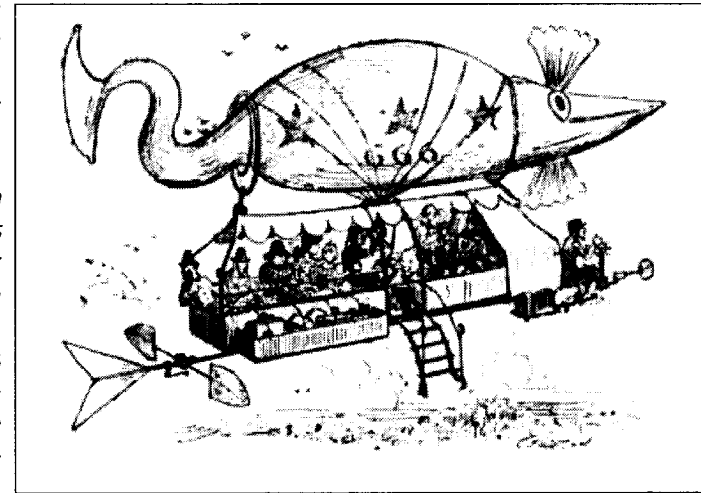
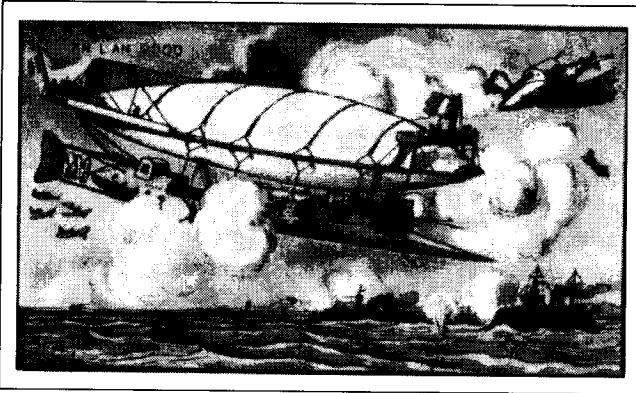


Ilustración de Albert Robida, "*Le vingtième siècle*" (1883).

diante una paloma mensajera una nota al Ejército, que justo a tiempo salva de las hordas extranjeras.

En *Invasion: The Possibilities* [Invasión: las posibilidades], producida por Charles Urban, el ejército que desembarca en suelo inglés es repelido por un tanque blindado, como demostración de que el ingenio y la inventiva inglesas están siempre listas para salvarnos de nuestras peores amenazas.

El tratamiento de la invasión que hizo Leon Stormont en *England Invaded* [Inglaterra invadida] es menos acosado, pues en la película se incluyen escenas de ficción, así como recitados. Se estrenó en el Museum Theater de Londres el 22 de febrero de 1909, y a finales de año efectuó una gira por el país.



Dibujo de Jean-Marc Coté (1899).

La tecnología cinematográfica llevó hasta el público imágenes de cómo las formas de tecnología podían influir dramáticamente en sus vidas y en el futuro. El abrumador mensaje de los filmes de invasión consistía en que, si no se permanecía vigilante, el enemigo extranjero se infiltraría en nuestro acogedor y aislado país y lo trastocaría todo. En realidad esto constituía una gran preocupación para las clases dirigentes, que habían luchado tanto contra las sufragistas y los sindicatos que aspiraban a una mayor cuota de poder en Gran Bretaña, como contra las aspiraciones imperialistas por construir un imperio, que sólo podían alcanzarse arrebatando territorios que dominaban otras potencias europeas.

El interés por las aeronaves, motivado por el pánico aéreo existente en la primera mitad de 1913, condujo a la producción de una obra llamada *Sellable Orders* [Órdenes selladas]. Se presentó en el Theatre Royal de Drury

La ficción del período inmediatamente anterior a la Primera Guerra Mundial de hecho explotó y alentó las preocupaciones de la gente. William le Queux, por ejemplo, sacó tajada del alarmismo. Su libro *The Invasion of 1910* [La invasión de 1910], publicado en 1906, tuvo una versión cinematográfica en 1913 titulada *If England Were Invaded* [Si Inglaterra fuera invadida], que no se estrenó hasta después de estallar la guerra. En ella, los alemanes, eufemísticamente llamados "nórdicos", figuran como veraneantes en un establecimiento turístico costero. Sus malévolos planes son frustrados por una empleada de Correos y un teniente de vacaciones.

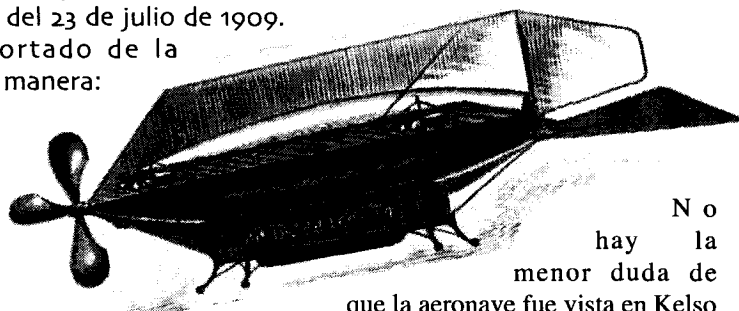
Planes y papeles robados merecen gran protagonismo tanto en *England's Menace* [La amenaza de Inglaterra] como en *Wake Up!* [¡Despierta!], ambas estrenadas después de la declaración de guerra en agosto de 1914. En la primera, dirigida por Harold Shore, la hija de un lord descubre tirados mensajes de telegrafía sin hilos dejados descuidadamente por un espía extranjero. Uno de ellos informa de que una flota enemiga ha zarpado hacia Inglaterra. La muchacha inmediatamente se dirige al número 10 de Downing Street, por lo que el Primer Ministro moviliza el ejército y la armada. Usando la radio y el código secreto del enemigo, ordena regresar a la flota, de manera que la guerra se evita gracias a la perspicaz reacción de la joven. En *Wake Up!*, el Secretario de Estado para la Guerra es muy amigo de llegar a acuerdos y de jugar al golf. Cuando de hecho se desata la guerra, su hija le ayuda a recuperar los planes para defender la costa este de los enemigos.

De este breve repaso se deduce que incluso miembros poco letrados de las clases obreras estarían al tanto de la amenaza alemana y que, a través de proyecciones cinematográficas, pósters, caricaturas, etcétera, conocerían la apariencia de aviones y aeronaves. Tal vez la razón por la que la mayoría de avistamientos de naves aéreas durante los pánicos británicos de 1909 y 1913 se registraron en ciudades fue por la mayor exposición del público urbano al cine. Aunque debería añadirse que la mayor parte de las denuncias de naves aéreas detalladas en los diarios las efectuaron testigos masculinos de clase media; las visiones de trabajadores y mujeres no recibieron mucha atención, o fueron sólo brevemente mencionadas para respaldar la observación del testigo principal.

Habiendo quedado por tanto demostrado que la mayor parte de la población estaba familiarizada con la imagen de una nave aérea o un aeroplano, especialmente en un contexto bélico, procede ahora verificar

mo tales imágenes pudieron haber jugado un importante papel en la creación o el mantenimiento de las situaciones de temor a aeronaves.

El mejor ejemplo lo proporciona el pánico aéreo neocelandés de 1909. El avistamiento que levantó la liebre tuvo lugar al mediodía del 23 de julio de 1909. Fue reportado de la siguiente manera:



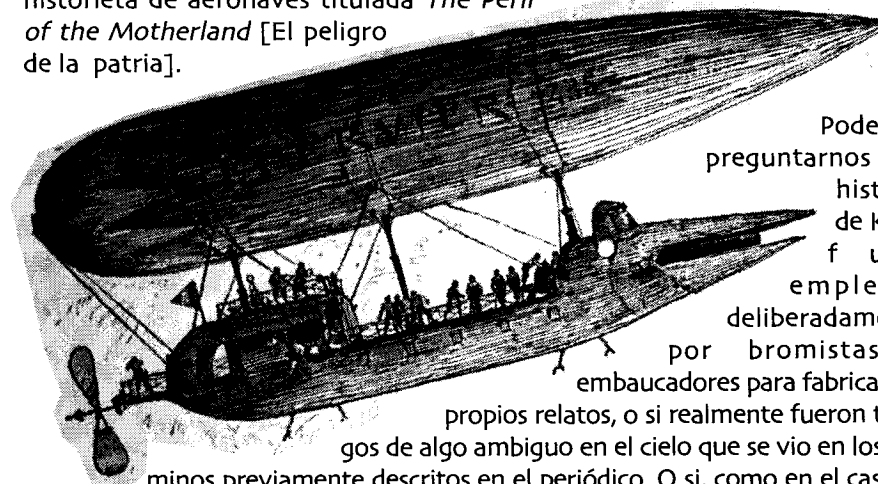
No hay la menor duda de que la aeronave fue vista en Kelso

ayer a mediodía. Tenemos testigos que lo prueban. Tiene forma de cigarro o barco, y acaba en punta en ambos extremos. Quienes lo han visto ignoraban la probable altura a la que les sobrevolaba. No parecía ser de estructura muy larga, pero era muy ancho. Los niños que lo vieron dijeron que tenía una parte con forma de pontón sobre el barco, y un palo o mástil corto en el centro. Pasó sobre el patio de la escuela, dio media vuelta, y volvió por donde había venido. Volaba con aparente facilidad, y no tuvo problemas en efectuar el giro. Llegó procedente de las Blue Mountains y de la colina arbolada que hay sobre Kelso, y de nuevo empezó a regresar directamente hacia las montañas. Fue visto por al menos cinco personas, y todos los testimonios son coincidentes. (14)

Esto incitó a mucha más gente a informar sobre la visión de aeronaves en los cielos, por ejemplo:

El martes (27 de julio), sobre las 10 de la mañana, el señor Allan Mitchell, hijo del señor J.R. Mitchell... y el señor Alex Riach, estaban trabajando en Lambourne, cerca de la desembocadura del río Pomahaka, cuando vieron en lo alto, aparentemente sobre Messrs Begg Bros. en Pukepito, una gran estructura con forma de barco flotando en el aire. Se detuvieron y lo observaron para asegurarse que no estaban alucinando. Parecía dirigirse directamente hacia ellos, y creyeron que les sobrevolaría rumbo a las Blue Mountains. Subía y bajaba en el aire con un movimiento sin brusquedades, de manera

con forma de buque. Por lo visto, el informe original de Kelso fue elaborado por un corresponsal del lugar que había medio fabulado lo que los niños habían contemplado. En algunos aspectos se veía que los dibujos de los niños mostraban la influencia de lo que se presentaba como una aeronave en un reciente ejemplar del *Windsor Magazine*. Por otra parte, se advirtió también que en un tebeo infantil llamado *Chums* había aparecido una historieta de aeronaves titulada *The Peril of the Motherland* [El peligro de la patria].



Podemos preguntarnos si la historia de Kelso fue empleada deliberadamente

por bromistas o embaucadores para fabricar sus propios relatos, o si realmente fueron testigos de algo ambiguo en el cielo que se vio en los términos previamente descritos en el periódico. O si, como en el caso de la historia original de Kelso, los periodistas no tuvieron problemas para rellenar los huecos del informe del avistamiento.

Lo que hace aún más intrigante el asunto de Kelso es que en 1966 el *Otago Daily Times* localizó los testigos originales, que enredaron aún más el tema. Agnes Falconer, que había tenido un papel preponderante en las informaciones de 1909 y uno de cuyos dibujos fue reproducido en varios diarios, afirmó entonces que no había visto nada. Además, dijo: "estoy bien segura de que no dibujé nada. Recuerdo al periodista que vino a la escuela, pero yo no estaba en la clase a la que entrevistó... Circularon muchos rumores, se creó un gran revuelo en aquella época, pero realmente no sé si hubo algo real en todo ello".

Ninguno de los restantes testigos se mostró dispuesto a afirmar que todo el incidente no fue más que un fraude; pero, por otro lado, ninguno de ellos concedían mucho crédito a los avistamientos. George McDuff, que había visto una aeronave sobre Kelso el 24 de julio de 1909, dijo: "los niños habían leído ciertos artículos de revistas (que describían naves aéreas) y fantaseaban. Eso puedo afirmarlo con seguridad".

que pudieron contemplarlo sin dificultad y tener una buena visión del mismo, a una distancia de unas dos millas y media, y bastante alto en el cielo. Su primera impresión sobre la forma se vio confirmada. Tenía claramente el aspecto de un barco, y pudieron distinguir en lo alto del mismo lo que parecía ser un largo mástil. Continuó dirigiéndose hacia ellos con un movimiento oscilante durante algún tiempo, al cabo del cual viró de repente hacia el oeste, cruzó el río y puso rumbo hacia Whitelea, para desaparecer en dirección hacia el mar a una velocidad bastante elevada. La visión de costado les reveló la misma apariencia de gran barco, con un palo en la parte superior... Por sus movimientos, aparentaba estar de alguna manera bajo control... Se aprecia que todo ello se corresponde casi exactamente con lo visto en Kelso... (15)

Dos habitantes de Dredgehand vieron una nave similar a las 5.00 a.m. el 30 de julio. Desde su posición, justo al norte de Gore, observaron un aparato estrecho, con forma de barco. Tenía una luz en ambos extremos, y dentro de él pudieron apreciar dos figuras. Después de dar vueltas por el estrito durante varios minutos, se marchó en dirección a Otakarama (16).

Otro avistamiento, con una sorprendente similitud con el de Kelso, ocurrió a las 3.00 a.m. del 2 de agosto:

El señor Thomas Robertson, un panadero al servicio del señor Irvine, vio con claridad un gran cuerpo con forma de barco sobrevolar la parte norte de Oamaru, a poca distancia de Sumpter's Hill... Observó también perfiladas contra el resplandor lo que resultaron ser dos figuras en la estructura. Éstas, sin embargo, dijo, podrían tratarse de partes de la aeronave, pero a él le pareció que eran hombres. (17)

Estos testimonios pueden sugerir que había una auténtica aeronave revolando Nueva Zelanda en aquella época. Los testigos coinciden en que el objeto tenía forma de navío, llevaba dos pilotos y contaba con una estructura a modo de mástil en lo alto. El problema de semejante idea es que cuando un periodista acudió finalmente a Kelso a ver a los testigos originales, su relato fue diferente. No habían visto ni la estructura parecida a un palo mayor ni los dos pilotos. Se les pidió a los niños que vieron el aparato, y a un adulto, que dibujaran lo que habían observado. Las trazaciones que realizaron no muestran nada parecido a un vehículo aéreo

¿Son las aeronaves fantasmas, los ovnis y cosas por el estilo fantasías que intentan convertirse en realidad? ¿Producen la ficción y/o nuestros pensamientos, combinados con las circunstancias sociales, las cosas en el cielo que esperamos ver? No creo que exista algo como los platillos volantes, pero los hemos tenido que inventar; son elocuentes expresiones de nuestra inexpresada maravilla y angustia en los juguetes que mantenemos con la naturaleza.

### Notas y referencias

1. BURDEN, Brian. "The Andreasson Affair and The Time Machine: Was H. G. Wells an Unwitting Contactee?", *Awareness*, Vol. 9, No. 3, 5-7.
2. STRIEBER, W.; *Transformation: The Breakthrough*, Arrow, 1989, p. 101..
3. KOTTMAYER, Martin. "Entirely Unprejudiced" , *Magonia*, No. 35, January 1990.
4. Un repaso más exhaustivo de las películas de ciencia-ficción que incorporan dicha temática se incluye en WATSON, Nigel. "The Day Flying Saucers Invaded the Cinema", en *UFOs 1947-1987*, Fortean Tomes, 1987, pp. 333-337.
5. ROGERSON, Peter. "The Mythology of UFO Events and Interpretations", *MUFOB*, Vol. 5, No. 3, Summer 1972, pp. 19-23.
6. KEEL, John. "The Man Who Invented Flying Saucers", *Fortean Times*, No. 41, pp. 52-57.
7. El libro de Meheust's *Science Fiction et Soucoupes Volantes* se comenta en EVANS, Hilary. "The Actor's Dog", *Common Ground*, No. 7, pp. 25-27.
8. WILSON, Mark. *The History of Israel Jobson, the Wandering Jew*, citado en FRANK, Joseph (ed.). *The Doomed Astronaut*, Winthrop Publishers, Mass., USA, 1972, pp. 81-89.
9. Véase, por ejemplo, la experiencia de Charles Woodward, transcrita en WATSON, Nigel. "Green Monsters", *Folklore Frontiers*, No. 9, 1989. Jimmy Goddard señala más paralelismos entre este caso y la iconografía cristiana en el número posterior de *Folklore Frontiers*.
10. Este tipo de conexión religiosa se refuerza aún más por parte de John Paul Oswald (en un comentario que circuló privadamente en mayo de 1990), quien afirma que se debe reconocer que Dios existe, que Jesús es nuestro maestro y salvador, y que, en armoniosa unidad con ellos, tenemos a los ovnis y los extraterrestres en el papel de agentes claves en los planes