

JJ BENÍTEZ
CABALLO
DE TROYA

MASADA

2



J. J. Benítez hace pública la segunda parte del famoso diario del mayor norteamericano que «saltó» a los tiempos de Jesús de Nazaret. Si en *Jerusalén. Caballo de Troya 1* se afirmaba que los evangelistas no habían contado la verdad sobre el Nazareno, en esta nueva obra vuelve a demostrarse. Y J. J. Benítez lo hace en otros dos oscuros y fascinantes capítulos de la vida de Jesús: sus apariciones después de muerto y su infancia. Conozca cómo se preparó, este segundo «traslado» a la Palestina del año 30. Sepa también «algo» que el mundo ha ignorado: el diabólico plan ruso-americano Rapto de Europa. En cuanto a los descubrimientos de Jasón en esta segunda «exploración» he aquí algunos de los que desvela *Masada. Caballo de Troya 2*: ¿Sabía usted, por ejemplo, que en la llamada «última cena» muchas de las palabras de Galileo fueron manipuladas por los sucesos de San Pedro? ¿Sabía que las apariciones del Maestro después de su resurrección fueron mas numerosas que las relatadas por los Evangelios? ¿Imaginaba usted que María, la madre del Hijo del Hombre, habría sido calificada hoy como nacionalista?

El raudal informativo de *Masada. Caballo de Troya 2* le emocionará o le irritará, pero no le dejará indiferente.

*A Pedro Valverde Tort,
que creyó en mí,
como yo en Jesús de Nazaret*

PRÓLOGO

«... Y a las 03.30 horas, después de besar el suelo rocoso de la cripta, abandoné el huerto de José de Arimatea. Los soldados de la fortaleza Antonia continuaban allí, desmayados, como mudos testigos de la más sensacional noticia: la resurrección del Hijo del Hombre.

»Y a las 05.42 horas de aquel domingo “de gloria”, 9 de abril del año 30 de nuestra Era, el módulo despegó con el sol. Y al elevarnos hacia el futuro, una parte de mi corazón quedó para siempre en aquel “tiempo” y en aquel Hombre a quien llaman Jesús de Nazaret.»

Así, con estas frases, finaliza mi anterior libro *Caballo de Troya*. Quienes lo hayan leído recordarán quizá que, en el relato del mayor norteamericano, se adelanta lo que el propio Jasón denomina un segundo «viaje» en el tiempo.

Pues bien, la presente obra recoge esa nueva y no menos fascinante aventura, interrumpida en las líneas precedentes por razones puramente técnicas: el volumen de la documentación era tal que fue preciso dividirlo, al menos, en dos partes.

Hecha esta puntualización, antes de proceder a la transcripción de esa segunda fase del diario, entiendo igualmente que es mi deber dejar aclarado otro par de asuntos.

Primero: no sería honrado animar al lector a continuar la lectura del presente trabajo si antes no ha tenido la oportu-

nidad de leer *Caballo de Troya*.

Me explico. Dado que lo que aquí se va a exponer forma parte de un todo —el diario del mayor—, con un entramado que depende en buena medida de lo ya expuesto en *Caballo de Troya*, el lector que se enfrentase a este volumen ignorando el ya publicado, se situaría —sin querer— en inferioridad de condiciones a la hora de comprender muchos de los detalles técnicos, planteamientos, objetivos y sucesos registrados en la llamada Operación Caballo de Troya. Todo ello me obliga, en suma, a sugerir al lector que, si no conoce mi anterior obra, aplace la lectura del libro que tiene en las manos.

Segundo: dada la naturaleza de los hechos y afirmaciones vertidos en los 150 folios que constituyen esta forzada segunda parte del diario, me atrevo a recomendar a los lectores cuyos principios religiosos se encuentren irremisiblemente cristalizados en la más pura ortodoxia que, de igual forma, renuncien a la presente información. Aunque tales sucesos y apreciaciones sobre la infancia de Jesús de Nazaret, así como sobre las apariciones del Maestro de Galilea después de su muerte y resurrección, han sido tratados por el autor del diario con un absoluto respeto, algunas de las revelaciones son —en mi humilde opinión— de tal magnitud que los espíritus poco evolucionados o de estrecha visión podrían sentirse heridos o, cuando menos, desorientados. Para aquellos, en cambio, que permanecen en la difícil senda de la búsqueda de la Verdad, los sucesivos descubrimientos que irán apareciendo ante ellos —estoy firmemente convencido— contribuirán a enriquecer su alma y a comprender mejor la figura, el entorno y el mensaje del Hijo de Dios.

Éstos, y no otros, han sido y son mis objetivos al escribir ambos libros.

Hechas estas aclaraciones, entremos ya de lleno en esta última parte del diario del mayor.

EL DIARIO (SEGUNDA PARTE)

(Segunda Parte)

... 05 horas y 43 minutos.

Sesenta segundos después del despegue, el ordenador central —nuestro querido Santa Claus— respondió con su habitual eficacia y minuciosidad, estabilizando la «cuna» en la cota prevista (800 pies) para el inmediato y delicado proceso de «inversión de masa» de la nave que debería trasladarnos a nuestro tiempo: al siglo XX. Más exactamente, al 12 de febrero de 1973.

Eliseo y yo cruzamos una significativa mirada. Absorbidos en los preparativos para el despegue, mi hermano en aquel primer «gran viaje» y quien escribe, apenas si habíamos tenido ocasión de comentar mis últimas y desgarradoras experiencias al pie de la cruz y en las tensas horas que precedieron al amanecer del domingo, 9 de abril del año 30. Cuando, al fin, hacia las 04 horas abordé el módulo, mi rostro debía ser tan elocuente que Eliseo se mantuvo en un respetuoso y prolongado silencio.

Y una vez más me sentí aliviado y agradecido por su exquisita delicadeza.

Recuerdo que, mientras procedía a desembarazarme de las sudadas y ya malolientes ropas que me habían ayudado en mi papel como mercader griego, mi compañero, por propia iniciativa, puso en marcha la grabación registrada durante la llamada «última cena». (Como ya indiqué en otro momento del presente diario, yo no había tenido ocasión de escucharla.) Y en silencio, hasta las 05 horas, ambos nos dejamos arrastrar por la voz del rabí de Galilea: dulce, firme y majestuosa. Conociendo, como conocíamos, toda la dimensión de la tragedia que acababa de producirse, los consejos y recomendación de Jesús a sus íntimos aparecieron ante mí con una fuerza y luminosidad indescriptibles.

Como creo haber insinuado ya anteriormente, excepción hecha de Juan, el Evangelista, el resto de los escritores

sagrados no acertaría a transcribir con fidelidad ni los hechos ni el sentido de aquella memorable cena de despedida.

Pero debo dominarme. Es necesario que sepa controlar mis emociones y el caudal de sucesos que se agolpa en mi cerebro y, en beneficio de una mayor claridad, proseguir mi relato bajo el más estricto orden cronológico. Espero que aquellos que lleguen a leer mi legado sepan comprender y perdonar mis continuas debilidades y torpezas...

A partir de las 05 horas —a 42 minutos del alba—, Eliseo y yo, enfundados en los reglamentarios trajes espaciales, nos entregamos en cuerpo y alma a una exhaustiva revisión de los equipos, prestando una especialísima atención a la fase crítica de despegue. Aunque, como ya señalé en su momento, los técnicos del proyecto habían programado el mencionado despegue, posterior «estacionario» de la nave y retorno de los ejes del tiempo de los *swivels* de forma automática, una punzante y lógica duda nos mantenía en tensión. ¿Y si fallaba cualquiera de las delicadas maniobras ya citadas? ¿Qué sería de nosotros?

Probablemente fue esta temporal pero creciente excitación la que me rescató en aquellos momentos de la profunda angustia que había anidado en mi corazón a raíz de los once y agitados días que había vivido en aquel Israel del año 30. Una angustia —lo adelanto ya— que me marcaría para siempre...

05 horas y 41 minutos...

El computador central, de acuerdo con lo programado, accionó electrónicamente el dispositivo de incandescencia de la «membrana» exterior de la nave, eliminando así cualquier germen vivo que hubiera podido adherirse al blindaje de la «cuna». Esta precaución —como ya expliqué— resultaba vital para evitar la posterior inversión tridimensional de los referidos gérmenes en uno u otro «tiempo» o marco tridimensional. Las consecuencias de un involuntario «ingre-

so» de tales organismos en «otro mundo» podrían haber sido nefastas.

05 horas... 41 minutos... 30 segundos.

Mi compañero y yo —pendientes de Santa Claus— captamos la rápida aceleración de nuestras respectivas frecuencias cardíacas. ¡120 pulsaciones!... ¡130!...

Estábamos a 15 segundos de la ignición.

05 horas... 42 minutos. ¡Oh, ¡Dios mío!

Nuestras frecuencias cardíacas alcanzaron el umbral de las 150 pulsaciones. El motor principal no respondía...

05 horas... 42 minutos... 3 segundos. ¡Vamos!... ¡Vamos! ¡Estamos listos!

Eliseo y yo, con la voz quebrada, empezamos a animar al perezoso J85.

Fueron los segundos más largos y dramáticos de aquella última fase de la operación.

05 horas... 42 minutos... 6 segundos... Una vibración familiar sacudió el módulo, al tiempo que mi hermano y yo conteníamos la respiración. Al fin, la turbina a chorro CF-200-2V fue activada, elevando la nave con un empuje de 1585 kilos.

05 horas... 43 minutos...

Sesenta y seis segundos después del despegue, una vez alcanzados los 800 pies de altitud, los cohetes auxiliares, también de peróxido de hidrógeno y con 500 libras de empuje máximo cada uno, estabilizaron el módulo, controlando su posición.

Aunque la primera fase del retorno —amén de los seis angustiosos segundos de retraso en la ignición del motor principal— se había consumado sin mayores dificultades, Eliseo y yo observamos con cierta preocupación que los niveles de los tanques de combustible fijaban el «tiempo máximo de funcionamiento», a partir del inicio de «estacionario», en 910 segundos.

Era preciso actuar con suma diligencia.

Y Santa Claus, «consciente», como nosotros, de la peligrosa escasez de nuestras reservas de peróxido de hidrógeno, no se demoró en la ejecución de la siguiente y no menos delicada operación.

A las 05 horas y 45 minutos de aquel 9 de abril del año 30, cuando el limbo superior del sol asomaba ya por detrás de los cenicientos riscos de Moab, en la costa oriental del mar Muerto, nuestro fiel ordenador central, que seguía manteniendo la incandescencia de la «membrana» exterior, accionó el sistema de inversión axial de las partículas subatómicas de la totalidad de la «cuna», haciendo retroceder los ejes del tiempo de los swivels a los ángulos previamente establecidos por los hombres de Caballo de Troya, correspondientes a las 07 horas del 12 de febrero de 1973. En total, un «salto» de 709 612 días, 1 hora y 15 minutos. Es de suponer que, como sucediera en la noche de aquel histórico 30 de enero de 1973, fecha del inicio de nuestro primer «viaje» en el tiempo, una fortísima explosión se dejara sentir sobre la cumbre del monte de las Aceitunas en el instante mismo de la inversión de masa. Pero, obviamente, en esta ocasión no hubo forma de confirmarlo.

Décimas de segundo después de la sustitución de nuestro primitivo sistema referencial de tres dimensiones por el nuevo tiempo —por nuestro verdadero tiempo—, una súbita claridad penetró por las escotillas del módulo.

Eliseo y yo, con el alma encogida, permanecíamos con la vista fija en los dos pares de monitores de los cronómetros «moniónicos», directamente conectados —gracias a Santa Claus— al mecanismo de inversión axial de los swivels. El vertiginoso baile de los dígitos había desembocado en una secuencia que nos devolvió la calma y que explicaba, a su vez, aquella sustancial diferencia de luminosidad entre el momento de nuestra partida del monte de los Olivos y la que ahora inundaba la nave...«07. 12-2-1973.»

(El orto o salida del sol en aquel 9 de abril del año 30 de nuestra Era se había producido, como cité anteriormen-

te, a las 05.42 horas. «Ahora» —1943 años después—, el alba había tenido lugar a las 06.24. Nuestra súbita «aparición» sobre la Jerusalén moderna fue estimada, por tanto, a los 36 minutos del referido orto.)

Antes de proceder a una comprobación visual —y de acuerdo con el plan de vuelo— fue necesaria una nueva revisión de los sistemas que garantizaban el estacionario de la «cuna», y, muy especialmente, del mecanismo de emisión de luz infrarroja, vital para el apantallamiento de la nave. Todo parecía funcionar a la perfección.

Durante el proceso de inversión de masa, la pila nuclear SNAP-IOA había seguido alimentando el motor principal y tanto nuestra altitud como posición en el espacio no habían variado. Curtiss y el resto del equipo de Caballo de Troya debían de encontrarse a 800 pies, tan ansiosos y expectantes como nosotros.

Eliseo me recordó el nivel de combustible —limitado a 600 segundos— y asentí, tratando de tranquilizarme —de tranquilizar a mi hermano con una media sonrisa. Ambos sabíamos que no podíamos demorar el descenso sobre la mezquita de la Ascensión. El menor error, la más pequeña duda o cualquier variación por nuestra parte del estricto programa previsto para el aterrizaje podían ser fatales.

Segundos antes de abrir la conexión con tierra pulsamos nuevamente el ordenador central, solicitando información sobre el grado de absorción de las ondas decimétricas por parte de la «membrana» exterior. Si ésta fallaba, los radares militares israelitas no tardarían en detectarnos^[1].

Santa Claus nos tranquilizó. De momento, suponiendo que alguna estación de rastreo —en especial la situada en el monte Hermón— hubiera captado algo anormal a 800 pies sobre el Olivete, el posible «eco», al carecer de retorno, hubiera sido identificado por los radaristas como una «zona de silencio», relativamente habitual en este tipo de operaciones.

No había tiempo que perder. Y tras una rápida localización visual del octógono y de los hangares levantados en el recinto interior de la mezquita, Eliseo y yo pusimos en marcha la última fase del programa Apolo XI. Puesto que aquellos últimos minutos del «gran viaje» hacían absolutamente necesaria la comunicación por radio entre el módulo y el nuevo «punto de contacto», los hombres de Caballo de Troya habían ideado un código idéntico al utilizado por Armstrong y Aldrin con Houston en el memorable 20 de julio de 1969, cuando el hombre pisó la Luna por primera vez. De esta forma, cualquier penetración ajena al proyecto en la banda de emisión^[2] sólo serviría para confundir al hipotético intruso.

Una vez activada la «banda integrada S», Eliseo se hizo con el micro y, sin poder disimular su emoción, preguntó:

—Aquí Águila... ¿Hay alguien ahí?...

Tras unos segundos, la voz de CAPCOM —el supuesto Houston— retumbó en nuestros oídos y en nuestros corazones —por qué ocultarlo— como la más dulce de las melodías.

—Aquí Houston... Bienvenidos a casa... Os recibimos «5 x 5»...

Eliseo, responsable de las comunicaciones, inspiró profundamente y, tras chequear de nuevo el nivel del peróxido de hidrógeno, anunció:

—Roger, a la escucha... Estamos a un ocho por ciento de combustible.

La advertencia debió de sonar como un trueno entre los hombres de Curtiss.

—Aquí CAPCOM. Entendí un ocho por ciento...

—Afirmativo —respondió Eliseo, adoptando una falsa tranquilidad—. Estamos listos para aterrizar. Cambio.

—Roger, entiendo. Altitud: 800 pies... Pueden conectar el parabrisas monitorizado^[3].

Santa Claus, a quien considerábamos ya de la familia, respondió a mi orden, dibujando en el monitor un «túnel» sintético y cuadrangular en cuyo centro se hallaba igualmente digitalizada la imagen de la nave. Ahora todo era cuestión de dirigir el descenso del módulo por el interior del «túnel». El fondo del mismo no era otra cosa que el reducido hangar en el que debíamos posar la «cuna».

—Roger —intervino Eliseo—, Águila dispuesta. «Túnel» en pantalla...

—Aquí CAPCOM. Ahora sólo tenéis que dejaros llevar por «mamá Curtiss».

Cambio.

—Aquí Águila... Allá vamos... 750 pies... Oscilación nula y seguimos en descenso...

—Águila, muy bien... Altitud 700 pies... descendiendo a 23 pies por segundo.

¿Podéis reducir a 20? Cambio.

—Roger, entendido... Reducimos a 20... 680 pies y 20 abajo... 610 pies... 580...

540 pies...

La voz de CAPCOM intervino súbitamente, cortando a Eliseo:

—¡Atención, Águila!... Detectamos rachas de viento a 500 pies. 045 grados y 15 nudos^[4].

—Repita, Houston.

Tanto Eliseo como yo sabíamos que, en aquellas críticas circunstancias, uno de los peores contratiempos podía ser justamente éste. Una racha de viento de 30 kilómetros por hora, como las anunciadas por la estación en tierra, era capaz de desplazar el frágil módulo, sacándonos del «túnel» intético que nos servía de guía electrónica. Si esto llegaba a suceder y no éramos lo suficientemente hábiles como para hacer regresar a la nave a tan particular «ascensor de bajada», el aterrizaje podía fracasar.

—Repita, Houston —insistió mi compañero.

—Aquí CAPCOM. Estamos leyendo viento a 500. Dirección: 045 grados y 15.

—Aquí Águila. Entendí 045 grados y 15 nudos.

—Afirmativo. Águila... Afirmativo. Reducir al máximo. Reducir a nueve y agarraos fuerte hasta que haya pasado...

—Roger, Houston —señaló Eliseo, haciéndome una señal para que aumentara la potencia de los retrocohetes auxiliares—. 510 pies y bajando a nueve... 500 pies... 480 pies y manteniendo nueve pies por segundo... Tal y como nos temíamos, el viento racheado del noreste hizo cabecear la «cuna». Y a pesar de mis esfuerzos por controlar los ocho pequeños motores de posición, la imagen digitalizada del módulo terminó por atravesar las líneas amarillas que configuraban el «túnel de descenso», haciendo saltar todas las alertas acústicas y luminosas.

—Aquí Houston... Pérdida de contacto con MLS. Desvío a 225 grados.

Tranquilos, muchachos...

—Aquí Águila —respondió Eliseo, con los ojos fijos en el parabrisas monitorizado, en el que, en efecto, el módulo aparecía desviado horizontalmente unos 90 pies—. Jasón está luchando con esas malditas válvulas^[5]. Estamos estabilizados en 450 pies...

—Roger, Águila... Le escuchamos. Cambio.

—Aquí Águila. Motores a máxima potencia... Inclinación del módulo, 33 grados... Repito: estabilizados horizontalmente a 450 pies y retrocediendo a MLS... 40 pies atrás... Ya casi estamos...

—Roger, Águila... —la voz de CAPCOM sonó reposada, en un intento de sosegar nuestros ánimos—. Un poco más...

—CAPCOM, lo estamos intentando, pero este maldito viento... Inclinación 35 grados y seguimos en 459 pies...

¡Rayos!, ¡Lo que faltaba...!

—Aquí CAPCOM. ¿Qué sucede ahora? Cambio.

Sometidos a un empuje máximo, los motores estaban dando buena cuenta de las cada vez más mermadas reservas de peróxido de hidrógeno. Y en esos instantes, cuando la nave había retrocedido 80 pies en su vuelo horizontal, en busca del interior del «túnel de descenso» el nivel de combustible —reducido a un cinco por ciento hizo saltar una nueva alarma.

—CAPCOM, aquí Águila... Tenemos luz cuantitativa. Alarma 1201... Lectura de combustible: cinco por ciento.

Vamos a activar la última reserva. Cambio.

—Roger, Águila. Autorizado a «tanques ON»^[6].

—OK... «Tanques ON»...

—Águila, dame combustible. Cambio.

—Con la reserva, tiempo máximo de funcionamiento, 180 segundos... ¡Que Dios nos ampare!

Pero el módulo, obediente, había vencido la fuerza del viento, situándose de nuevo en el centro del «túnel». Y la voz de Houston sonó «5 x 5»:

—Aquí CAPCOM. Adelante, Águila. Restablecida la conexión MLS... Proceda a descender... —Roger, y gracias al cielo. Allá vamos de nuevo... 400 pies y seguimos bajando... 370 pies y bajando a nueve pies por segundo...

Inclinación nula aunque sigue el cabeceo...

—Roger. Parece que las cosas van bien ahora... Dame combustible. Cambio.

—OK, CAPCOM. Leo 120 segundos y bajando a nueve...

—Aquí CAPCOM. Entendí 120. Cambio.

—Afirmativo... Altitud: 220 pies y reducimos a cuatro y medio... 160 pies y cuatro y medio pies por segundo...

—OK, Águila... Vamos, un poco más... «Mamá Curtiss» está escuchando ya vuestro silbido... Cambio. El control en tierra se refería al ruido de los motores, amortiguado por los potentes silenciadores.