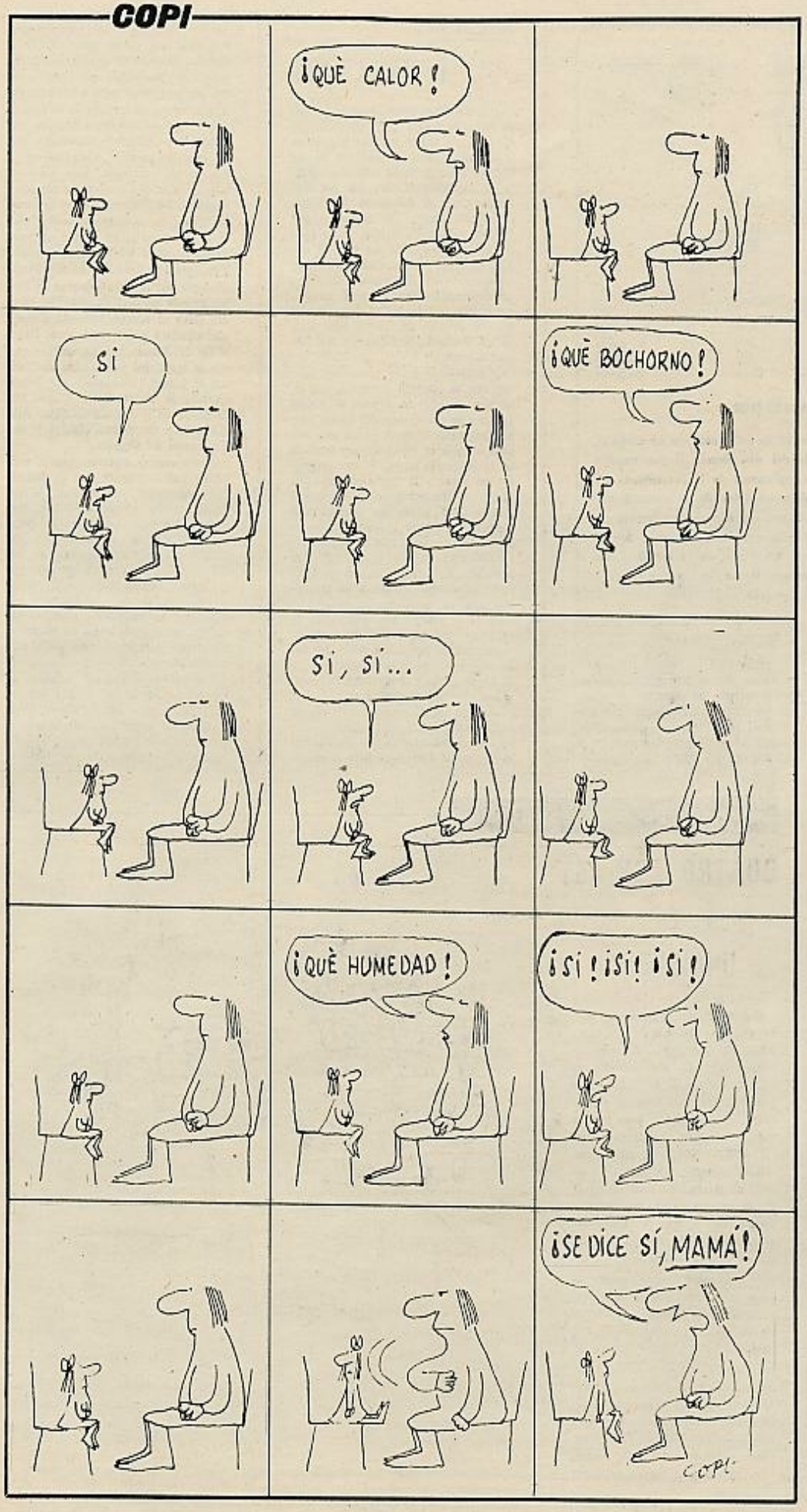

sobre el monte Moriah donde fue creado Adán, donde Caín y Abel ofrecieron sus sacrificios, donde Noé después del diluvio celebró el culto divino y, sobre todo, donde Abraham recibió la orden de sacrificar a su hijo Isaac. Pero por su parte, también los musulmanes, a lo largo de los siglos, han visto siempre en el famoso episodio de la vida de Abraham, padre de los creyentes y por tanto del Islam, un acontecimiento sagrado. La presencia de la mezquita de Omar sobre el monte Moriah, en el emplazamiento exacto del Sanctasantórum del templo de Jerusalén, se explica por la filiación abrahámica de la religión de Mahoma. Para reconstruir el templo sobre su lugar originario sería preciso demoler la mezquita de Omar...

Además, la Thora exige que el templo sea administrado por «cohanim» (descendientes del gran sacerdote Aaron, hermano de Moisés). ¿Cómo podrían definirse hoy los «cohanim» auténticos.

Otro aspecto del problema, más político que los demás: la reconstrucción del templo favorecería en Israel un predominio —por no decir otra cosa de más fuerza— del poder sacerdotal. ¿No se correría el riesgo de que gran parte de la opinión israelita de formación agnóstica, casi atea, se rebelase contra la influencia aplastante de las autoridades rabínicas?

Recientemente declaró un historiador israelita: «Nosotros estamos en el mismo sitio que David cuando liberó Jerusalén. Desde ese momento hasta la edificación del templo no transcurrió más que una sola generación. Con nosotros ocurrirá lo mismo». Interrogado sobre la «embarazosa» mezquita de Omar, señaló con gran calma: «La cuestión está planteada. ¿Qué se sabe? Acaso sobrevenga un temblor de tierra...».

PATRICK LORIOT

AUTOMOVIL

MECANICA ALEMANA

¿Superioridad de la mecánica alemana? He aquí un prejuicio sostenido que cuesta muy caro a los extranjeros. Esa, al menos, es la opinión de los alemanes que están mejor situados que nadie para saber de qué va la cosa.

Efectivamente, en un período de seis meses (octubre de 1966 a marzo de 1967), los principales constructores alemanes registraron un retroceso muy importante en sus ventas al mercado interior: Volswagen, el 31 por ciento; N. S. U., el 30; Opel, el 21,5; y la Ford alemana, el 17.

Un hecho todavía más impresionante: las ventas del Opel «Kadett» descendieron un 33 por ciento, las de modelos grandes (Kapitän y Admiral), un 50 y las de los Ford 17 M y 20 M, 48 y 55 por ciento, respectivamente. ¿Está la raíz de esta crisis en la recensión económica de Alemania con su medio millón de parados?

Nada de eso. Porque los constructores extranjeros, con los franceses a la cabeza, no han sido afectados por la crisis. Más aún, sus ventas en Alemania han dado un salto de gigante: el Renault R-4 se vende dos veces más, el Simca 1.500-1.501, casi otro tanto, el R-16 coloca mil unidades por mes y el Fiat 850 (22.000 vendidos en 1966) es con el R-4 (24.000 unidades) el modelo extranjero más solicitado en Alemania.

En total, de cada cinco alemanes que el último año renunciaron a la