

pre posibles en las superficies de asiento de la presa de arcos múltiples sobre el macizo de mampostería que cerraba la obra y en el paramento de ésta, como consecuencia de una subpresión excesiva, aumentada por la disminución de temperatura, puede explicarse el desastre de una obra bien proyectada y perfectamente racional, contra cuyo sistema nada puede deducirse por el hecho que ha ocurrido.

Terminaremos esta parte del trabajo consignando que en estos momentos se estará redactando quizás el informe pericial sobre las causas de la catástrofe, para el cual existirán datos y fundamentos muy exactos y extensos, y avalorada con la gran competencia de quienes lo tienen a su cargo, será seguramente muy concluyente y concretará y hará la debida ponderación sobre las causas que han producido la ruina. El ingeniero que suscribe espera poder conocer dicho trabajo, y como ampliación al actual, lo dará a conocer en su día en esta REVISTA.

CONCLUSIONES FINALES

Como se ha repetido ya varias veces, un museo de accidentes enseña más que un museo de obras terminadas, y por ello, del caso que examinamos, creemos que pueden deducirse algunas conclusiones que, en nuestra modesta opinión, pueden ser de algún interés.

Con respecto al caso concreto de la obra que da lugar a este trabajo, manifestamos:

1.º Que en nada modifica el desgraciado suceso el criterio respecto al empleo de sistemas de presas de arcos múltiples, que pueden en muchos casos producir economía en coste y rapidez en la ejecución.

2.º Que estimamos, si cabe, tan necesario el cálculo minucioso de los contrafuertes como el de las bóvedas, y de la determinación precisa de los esfuerzos máximos en los diversos puntos debe deducirse la colocación racional de las armaduras para contrarrestar los esfuerzos de posibles tensiones.

3.º Que debe dedicarse gran atención a la fundación de este sistema de presas, ya sobre el terreno natural, ya sobre plataformas macizas, para evitar los efectos de subpresiones, que deben preverse siempre.

4.º Que no debe olvidarse, para presas situadas a gran altura, tener en cuenta los efectos de las bajas temperaturas.

5.º Que sería muy interesante que se hiciera una recopilación de monografías de las presas construidas de este sistema, con indicación de los procedimientos de cálculos seguidos en cada una de ellas.

Y por lo que respecta a las enseñanzas que en general pueden deducirse del suceso ocurrido, nos hemos permitido someter a examen de la Superioridad, por si merecen ser tomadas en consideración, las siguientes propuestas:

1.ª Sería conveniente que se redactaran normas generales relativas a los proyectos de presas de embalse análogamente a las que tiene la Administración italiana.

2.ª Podría recordarse y exigirse, sin excusa alguna, la inmediata dirección técnica que prescriben los Reglamentos de servicios actuales en las obras de importancia y la muy asidua inspección de las dependencias del Estado que deben intervenir en ellas.

3.ª Podría ser conveniente la creación de una Comisión de especialistas en obras y cálculos de hormigón armado, que se agregaría circunstancialmente al Consejo de Obras públicas para la revisión detallada de cálculos y disposiciones como base puramente informativa para el dictamen de aquel Centro, que se ocuparía de todos los proyectos que, a juicio del Negociado correspondiente del Ministerio, conviniera por su importancia someter a examen de la misma, sea cualquiera la clase y destino de la obra, y cuando se tratase de las proyectadas por entidades o particulares, a juicio de la Jefatura de servicio a cargo de la cual estuviese la redacción del informe correspondiente.

Eduardo FUNGAIRIÑO
Ingeniero de Caminos

Las comunicaciones ferroviarias de Galicia

Con este mismo título, y en el número de esta REVISTA de fecha 1.ª de enero del corriente año, se publicó un artículo, sin firma, incluido en la sección denominada "Crónica", en el que se aboga por la construcción, por cuenta del Estado, del ferrocarril Santiago-Betanzos (Cortiñán), y en favor del cual ha ido recientemente a Madrid una Comisión de elementos distinguidos de varias ciudades interesadas.

Como la naturaleza del artículo mismo, sin firma, y el contenido en que se habla del honor del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, empeñado en la construcción de este ferrocarril, pudiera hacer creer que esta aspiración muy respetable de los elementos interesados en la construcción del mismo era compartida o avalada por todo el Cuerpo de que me honro al pertenecer, y además se hablaba también de intereses más o menos particulares que se oponían a la razón, con lo que parece aludirse a la Comisión de la ciudad de La Coruña que fué a Madrid a pedir y razonar la reforma del anticuado plan de ferrocarriles de 1908 en la provincia de La Coruña, y de la que tuve el honor de formar parte como asesor técnico, me creo en la obligación de rectificar las afirmaciones contenidas en dicho artículo y dejar sentado que las aspiraciones de cuantos nos hemos opuesto a la construcción del proyectado ferrocarril Santiago-Cortiñán, al defender los intereses de la región de La Coruña, no pretendemos sacrificar intereses respetables de ninguna clase, sino buscar una solución armónica que, realizando la unión

muy conveniente de Santiago con Betanzos, no deje aislada a La Coruña, ciudad de 80.000 habitantes y puerto el más importante del Norte de Galicia.

A cualquiera que conozca la región gallega le salta a la vista la necesidad de la unión ferroviaria de la ciudad y puerto de La Coruña con Santiago, dos ciudades de importancia y tráfico intenso, que bien merece un medio de transporte cómodo, rápido y económico que las una, que sustituya a las diez líneas de ómnibus automóviles que hoy día realizan este servicio, y cuyo tráfico actual de viajeros asciende a más de 125.000 anuales entre ambas ciudades.

Claro está que este servicio de automóviles, dada la importancia del tráfico, ha ido mejorando en forma extraordinaria, verificándose salidas frecuentes con magníficos ómnibus de neumáticos gigantes, que hacen convenientemente el recorrido de los 64 kilómetros que por carretera separan ambas ciudades en dos horas, duración que aún reducen a una hora y media las varias líneas de coches de turismo que les hacen la competencia, y cuyo precio para todo el recorrido es de sólo 11 pesetas por asiento, el cual, como es natural, es aún inferior en los ómnibus citados.

Esta necesidad de la unión ferroviaria de La Coruña con Santiago, cuya importancia regional es aún mayor si se tiene en cuenta que esta línea, prolongada ya a Pontevedra y Vigo, es la arteria diagonal que ha de unir los dos principales centros comerciales de Galicia, y cuyo porvenir puede ser más importante todavía si

se tiene en cuenta que, construídos en vía normal los ferrocarriles proyectados de Santiago a Orense por Carballino y de Orense a Zamora por la Gudiña, esta vía de unión entre La Coruña y Santiago sería el acceso del tráfico de La Coruña y su comarca a aquellas líneas, que la unirían con el resto de España, con un recorrido muy inferior a la actual vía del Norte.

Ya en el último tercio del siglo pasado esta necesidad evidente no fué satisfecha por la disconformidad de criterio respecto al trazado a adoptar, pues la ciudad de La Coruña preconizaba la adopción de un trazado directo de sólo 70 kilómetros de longitud, mientras que Santiago, atendiendo más que a su unión con La Coruña, a unirse con el ferrocarril del Norte en la línea de La Coruña a Lugo, sostenía la adopción de un trazado indirecto por los montes de la Tieira, empal-

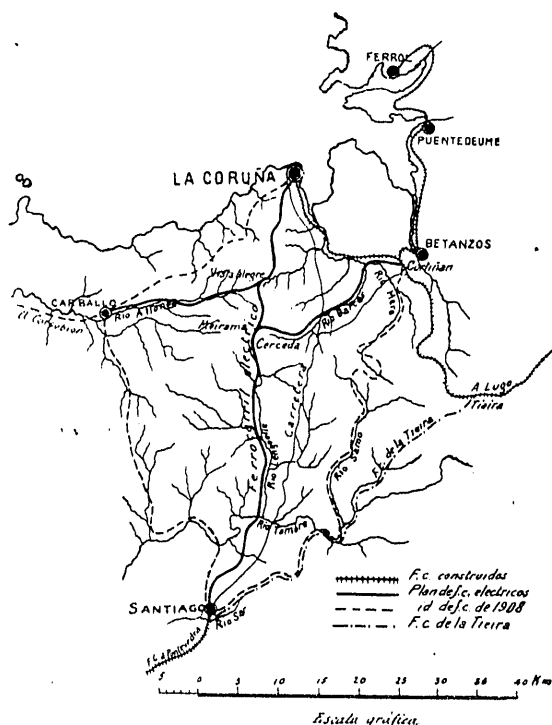
te como prolongación del de la costa, servía, más que a la provincia de La Coruña, que atravesaría por su parte más alta y desierta, al tráfico de paso para el Norte, por lo que, como complemento, y para servir a la extensa y rica zona que quedaba aislada desde la línea Betanzos-Santiago al mar, se incluyó en la misma ley de ferrocarriles secundarios y estratégicos un ferrocarril secundario de vía estrecha de La Coruña a Cortiñán, con un ramal de Carballo a Santiago, con lo cual el tráfico de La Coruña con Santiago podía servirse a elección por las dos líneas indirectas por Cortiñán o por Carballo, siempre con recorridos de más de 95 kilómetros de longitud, siendo de vía normal la primera línea y estrecha la segunda.

Estos ferrocarriles fueron estudiados, y sus proyectos se hallan hoy en tramitación.

Respecto a los trazados adoptados, debemos decir que en el de Santiago a Cortiñán no presidió el mayor acierto en la elección del mejor de los dos trazados posibles, de aproximadamente igual longitud, que se obtenían siguiendo el río Mero aguas arriba o abajo. Así resulta que el adoptado que sube el citado río y pasa la divisoria al Samo por el elevado collado de Visantofia y baja este río hasta su confluencia con el Tambre, para pasar luego la divisoria del Tambre al Sar, además de recorrer la parte más alta y desierta de la provincia, vino a resultar aproximadamente equivalente al trazado antiguo de la Tieira, como puede comprobarse en el croquis adjunto, con la diferencia de tener 72 kilómetros de longitud, o sea 20 más que aquél y ganar sólo 6 kilómetros en el recorrido Santiago-Cortiñán, y, por tanto, en el de Santiago-Coruña, a costa de aquel alargamiento realizado, construyendo una vía paralela en cerca de 20 kilómetros a la ya construída de La Coruña a Lugo, y distante en algunos puntos menos de 4 kilómetros, y alargando, en cambio, el recorrido de Santiago con Lugo y demás estaciones de esta vía, situadas de Curtis para arriba, en 46 kilómetros. Sin obtenerse a cambio de esta desventaja la ventaja que se hubiera tenido por el otro trazado, bajando el río Mero hasta su afluente el Barcés, y siguiendo éste hasta Cerceda para bajar por el río Lengüelle hasta el Tambre, con lo cual el trazado se hubiese acercado a los valles ricos de la zona de Bergantiños y Carballo, así como a la ciudad de La Coruña, que hubieran podido ser empalmados con aquella vía por medio de cortos ramales.

Cualquiera que examine el plan de la ley de 1908 advierte que los dos ferrocarriles proyectados están trazados de espaldas al tráfico de más importancia de la provincia, entre las ciudades de La Coruña y Santiago, las más importantes de la región, que ha de servirse por medio de unas líneas de ferrocarriles de vapor indirectas, con trazados difíciles de fuertes y continuadas rampas y numerosas curvas, y de longitudes de más de 95 kilómetros, cuyo recorrido no puede pensarse fuese realizado en los trenes de viajeros en menos de tres horas largas; y la prueba de que no hay exageración en esta afirmación es que el recorrido de La Coruña a Ferrol, línea en condiciones parecidas, aunque más favorables desde luego, con material excelente hoy día, se invierte en el recorrido de 66 kilómetros dos horas y cuarenta y siete minutos en el tren más rápido.

Sin embargo, en el año 1908, fecha en que se realizó el proyecto del ferrocarril Santiago-Cortiñán, podía creerse que, aun con esta duración de viaje, el tráfico de viajeros entre La Coruña y Santiago se realizaría por este ferrocarril, y con este fundamentalísimo ingreso se contaba en primera línea en el cálculo de los beneficios del mismo. Pero esto, que era verosímil en aquella fecha, es completamente inaceptable hoy día, después de los progresos extraordinarios de los servicios de automóviles en esta región, que han demostrado competir ventajosamente en velocidad, frecuentación y



mando con aquella línea cerca de la estación de Curtis, con un desarrollo de 52 kilómetros de vía nueva a construir y un total recorrido desde Santiago a Coruña de 101 kilómetros. Estas dos líneas en vigor no eran incomparables, pues realmente respondían a necesidades distintas; pero el temor de cada uno de los dos bandos de que al construirse una de ellas imposibilitase la construcción de la otra, impidió la de ninguna de las dos.

En esta situación, y a final del siglo pasado, se pensó por algunos elementos políticos en la conveniencia de aunar ambos criterios, y como La Coruña pretendía que la cabeza de la línea fuera ella misma y Santiago la deseaba en Curtis, se partió la capa y se tomó como cabeza de línea la estación de Cortiñán (Betanzos), que aproximadamente promediaba la distancia entre aquellas dos, y que reunía a su vez la circunstancia de ser ya cabeza de la línea entonces en construcción de la base naval de Ferrol, y que había de ser prolongada con el ferrocarril de la costa a Gijón, cuya construcción por el Estado se verifica en estos momentos.

A esta línea de Santiago a Cortiñán se le dió carácter estratégico, por servir para la unión de la base naval de Ferrol con las futuras de Marín y Vigo, y como tal, se la incluyó en el plan de ferrocarriles estratégicos de 1908 y se proyectó de vía normal, por empalmar con ferrocarriles que ya gozaban de este ancho de vía.

Claro está que este ferrocarril, ideado principalmen-

precio con los ferrocarriles de vapor existentes en líneas paralelas a ellos, como lo demuestra la existencia de cuatro líneas de servicios automóviles diarios en cada dirección desde Santiago a Vigo, en competencia con el ferrocarril existente entre ambas ciudades y la de líneas directas de ómnibus desde La Coruña y Santiago a Ferrol y Vivero. No es dudoso suponer que las líneas de automóviles de La Coruña a Santiago, con sólo 64 kilómetros de recorrido, contra los 95 del tren de vapor, lo vencerían fácilmente, no sólo en velocidad, en que emplearían casi la mitad del tiempo, y en frecuentación, sino en precio, por lo que serían muy escasos los viajeros de este recorrido que empleasen ninguno de los dos ferrocarriles proyectados, perdiendo éstos un ingreso que hoy representa ya casi un millón de pesetas anuales, y que, de establecerse un servicio ferroviario adecuado, creemos que no es iluso el suponer que llegara a duplicarse.

Respecto al tráfico de mercancías de La Coruña con Santiago, estas líneas indirectas claro está que encarecerían el transporte en un 40 por 100 con relación a una línea directa, y aunque pudiesen representar una ventaja sobre los onerosos servicios de camiones-automóviles hoy existentes, tampoco intensificarían mayormente este tráfico, puesto que el de la zona de Santiago seguiría teniendo otros puertos que, por su mayor proximidad, se encontrarían en favorables condiciones.

En vista de que el tráfico principalísimo entre las ciudades de la La Coruña y Santiago no era atendido en ninguna forma por los dos proyectos en tramitación, que por otro lado parecían completamente abandonados después de muchos años de silencio, se pensó en el año 1922, por importantes elementos financieros de Galicia, en la necesidad de resolver de una manera moderna y definitiva aquella falta de medios de comunicación, y el mismo año comenzamos los trabajos de campo del estudio de un nuevo ferrocarril de vía normal directo entre La Coruña y Santiago, cuyos estudios se realizaron regularmente y con todo detenimiento durante los años de 1922 y 23, con objeto de acogerse a los beneficios de la ley de Ferrocarriles secundarios de 1912 para obtener del Estado la necesaria garantía de interés del capital invertido, que pudiera consentir la rápida realización de este medio de comunicación.

Estudiados detenidamente todos los trazados utilizables y los sistemas de explotación, se decidió proyectar este ferrocarril para la tracción eléctrica, dado su carácter marcadamente interurbano, que imponía un servicio de trenes ligeros, rápidos y frecuentes, que sólo podrían obtenerse económicamente por medio de este sistema de tracción, perfectamente indicado también para trazados difíciles, como son todos los de la provincia de que se trata, además de ser el único sistema capaz de vencer de una manera definitiva la temible competencia de los automóviles sobre la carretera, facilitando además la instalación el no tener que montar costosas líneas de alta tensión, por seguir aproximadamente el trazado elegido las futuras que han de unir con La Coruña y Ferrol el gran salto del río Tambre, en Noya, actualmente en construcción.

La longitud del trazado directo estudiado es de 68 kilómetros, más dos de la unión con la estación en Santiago del ferrocarril a Pontevedra, que han de ser salvados por trenes frecuentes y rápidos de automotores eléctricos, que harían el recorrido total en poco más de una hora y cuarto; pero para poder atender al servicio de mercancías y ulteriores desarrollos del tráfico, por empalmar con líneas de ferrocarriles ya construídos o en proyecto, se fijaron las condiciones técnicas del trazado, túneles y obras de fábrica de manera que pudieran transitar por la línea trenes pesados arrastrados por potentes locomotoras eléctricas.

Ahora bien; a pesar del porvenir halagüeño que

esperamos para esta línea directa y el gran tráfico que creemos está llamado a desarrollar, será imposible atacar su construcción por la iniciativa particular si no se obtiene del Estado la necesaria garantía del interés del capital invertido, y claro está que estando incluidas en la ley de 1912 las líneas con garantía de interés de Santiago-Cortiñán y Coruña-Carballo-Santiago, el garantizar una nueva línea directa de La Coruña-Santiago elevaría a un total de 238 kilómetros las líneas garantizadas por el Estado en la pequeña zona de que se trata, lo que constituiría un evidente despilfarro. De aquí la necesidad de adoptar un nuevo plan que armonice todas las aspiraciones con un menor número de kilómetros que construir y que explorar.

Este plan, que creemos debe de sustituir al anticuado de 1908, es el que indicamos en el adjunto croquis, es decir, el complementar la línea directa proyectada con dos ramales de 28 y 20 kilómetros de longitud, que, partiendo de las estaciones de Meirama y Vista Alegre, vayan a Cortiñán y Carballo, siguiendo los valles de los ríos Barcés y Mero y Allones, respectivamente. Con esta solución, la comunicación directa entre las cuatro ciudades de La Coruña, Santiago, Betanzos y Carballo quedaría asegurada con sólo 118 kilómetros que construir, mientras que el plan de 1908 exigía 168 kilómetros y desatendía el tráfico principal entre La Coruña y Santiago, y si quería complementarse con la línea directa para servir este tráfico sería preciso construir 238 kilómetros de ferrocarril, o sea el doble que con el plan de ferrocarriles eléctricos que proponemos, por medio del cual se obtendrían las longitudes siguientes de recorridos comparadas con el plan de 1908:

RECORRIDOS	Plan de ferrocarriles eléctricos	Plan de ferrocarriles de 1908
Coruña-Santiago	68 kms.	95 kms.
Santiago-Cortiñán	75 "	72 "
Coruña-Carballo	38 "	36 "
Carballo-Santiago	71 "	60 "
Carballo-Cortiñán	51 "	59 "

Como puede observarse, a cambio de ligeros aumentos de recorrido en los trazados de Cortiñán y Carballo, se obtendría una ventaja de 27 kilómetros en el recorrido de Coruña-Santiago; pero sobre todo se obtendría en total un conjunto de líneas que con sólo 118 kilómetros de longitud, 40 menos que en el plan de 1908, por medio del cual se recogería la totalidad del tráfico existente en toda la zona, tanto el de paso como el interurbano, y sea este plan realizado por la iniciativa particular, aprovechando el esfuerzo que la técnica y capital gallego están dispuestos a verificar, o sea directamente por el Estado, sería siempre, bajo el punto de vista industrial, mucho más favorable este sistema único que el conjunto de las líneas aisladas antes planeadas.

Esta fué la tesis que sostuvo ante los Poderes públicos la Comisión de la ciudad de La Coruña cuando los elementos interesados en la construcción del ferrocarril de vapor Santiago-Cortiñán fueron también a demandar la construcción, por cuenta del Estado, de esta línea, y los intereses particulares únicos que defendimos fueron los de la ciudad y zona de La Coruña, con más de 100 000 habitantes, injustamente olvidada al estudiarse el plan de 1908; pero nos queda la conciencia tranquila de que, al defender estos intereses vitales, no olvidábamos los de las demás ciudades hermanas que nos rodean ni los supremos del Estado, que al fin y al cabo son nuestros propios intereses.

José F. ESPAÑA VIGIL
Ingeniero de Caminos

N. de la R.—La REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, al honrarse con la publicación del anterior artículo,

quiere hacer patente que, con la nota titulada *Las comunicaciones ferroviarias de Galicia*, publicada en la «Crónica» correspondiente al número de 1.º de enero, no ha tratado de lastimar los intereses de la hermosa capital de Galicia, que con la petición que ha formulado da prueba evidente de sus ansias de progreso; y, alejada de cuestiones de carácter local, in-

siste en que éstos, como otros intereses tan sagrados como éstos, *pueden tener satisfacción fuera de la órbita del asunto principal*, según textualmente decíamos en la «Crónica» a que hemos aludido, y que, al igual que todo el trabajo que corresponde al deber informativo de esta REVISTA, carece de firma, por la índole del mismo.

A propósito de la segunda enseñanza

Agítase hace algún tiempo entre nosotros la magna cuestión de la reforma de la enseñanza, cuestión sin duda de importancia evidente, pero de aspectos varios y que no deberá ser tratada a la ligera si se ha de dar solución acertada y oportuna a los múltiples y difíciles problemas que plantea.

No hemos, pues, de pretender en este artículo tratarla en toda su extensión, ni menos resolverla, y si sólo exponer algunas consideraciones, sugeridas por ciertas campañas del momento, que hemos de examinar someramente desde el punto de vista de la ciencia y de la profesión del ingeniero.

Dentro de este propósito, hemos, naturalmente, de prescindir de la primera enseñanza, cuyos objetivos generales se encuentran un poco lejos de la especialización profesional. Tampoco hemos de tratar, por de pronto, de la enseñanza técnica superior, cuyas orientaciones son menos discutidas fuera del círculo de los especialistas. Nos limitaremos, pues, a la segunda enseñanza, antecedente obligado de todas las profesiones liberales y objeto más principal de las campañas de referencia.

Hay un punto, desde luego, sobre el cual todo el mundo está de acuerdo: el bachillerato actual no responde a las exigencias de la cultura moderna. Un distinguido profesor resumía, no hace muchos años, nuestra situación en la materia en la siguiente forma: un 90 por 100 de los catedráticos de Instituto son hombres de conocimientos suficientemente extensos, un 90 por 100 de los alumnos son capaces de una provechosa enseñanza y, sin embargo, no pasarán del 25 por 100 los bachilleres que posean una cultura aceptable. Sin responder de la precisión de las cifras, habrá, por lo menos, que reconocer la realidad del contraste.

Resultados tan deficientes han contribuido a hacer indispensables los exámenes de ingreso en las Escuelas especiales, a pesar de que, por lo menos en algunas—la de Caminos en particular—se exige, como requisito previo, certificado de aprobación de las materias que comprende el grado de bachiller. Si éste respondiera plenamente a lo que rezan los programas, holgarían ciertos ejercicios y pruebas, motivos hoy de copiosa eliminación, y esto no sólo en materias puramente científicas, sino también en temas de cultura general.

Pues este examen de ingreso exige, en la mayoría de los casos, una preparación de dos años por lo menos. No será, ciertamente, excesiva si es eficaz, pero pone de relieve la ineficacia del bachillerato que le precede. Y tampoco hay que pensar que todo se remediaría alargando ese bachillerato, porque las deficiencias apuntadas no se refieren exclusivamente a la extensión de las materias, sino, más especialmente, a la concepción justa y plena y al manejo

juicioso y desembarazado de las nociones elementales. No es cuestión de programas: es cuestión de método y de disciplina intelectual; es cuestión también de severidad en las pruebas.

Y aquí está precisamente la dificultad del asunto. Es muy fácil cambiar un cuadro de asignaturas: basta una simple orden llevada a la *Gaceta*; porque ello podrá, tal vez, producir perturbaciones, pero tratándose de la enseñanza secundaria, es claro que no llegara a exceder los límites de la capacidad ni de la preparación del profesorado. Pero el cambiar los métodos, el imponer la disciplina, el luchar contra las poderosas influencias que se oponen a un rigor saludable y a una selección severa, que es lo que ha de dar realmente valor a los títulos oficiales, eso no se consigue ni con buenos propósitos ni con reglamentaciones sabias, sino con una labor enérgica y continuada, que constantemente persiga el abuso y la debilidad y que no comprometa la certeza y la estabilidad del resultado por la impaciencia de conseguirlo, que, al fin y al cabo, no es posible escapar en estos asuntos a la ley que impone el tiempo como condición de vida.

Mirada la cuestión desde este punto de vista, ¿qué hemos de pensar del dilema que algunos plantean? ¿La segunda enseñanza, ¿deberá ser clásica o moderna? La segunda enseñanza deberá, ante todo, ser eficaz. Pero, para ser eficaz, hay quien cree, y es la tesis que viene insistentemente sosteniendo el distinguido publicista Sr. Maeztu, que han de servirle de apoyo los pilares insustituibles del latín y el griego, que, con las matemáticas, completan, a su juicio, el círculo de las actividades esenciales de la inteligencia: las matemáticas, para el desarrollo del razonamiento lógico, riguroso, preciso; los idiomas clásicos, para la investigación conjetural y probable.

No he de negar, ciertamente, las virtudes educativas de ambas disciplinas, y estoy, desde luego, de completo acuerdo en lo que a las matemáticas se refiere.

Mi asentimiento tiene que ser más condicionado en lo que toca a los idiomas. Es indudable que el estudio de las lenguas, haciendo mejor comprender las limitaciones del idioma propio, puede revelar horizontes nuevos y servir así de estímulo al pensamiento. Por eso, cuéntase que decía nuestro Carlos I que un hombre tenía tantas almas como idiomas hablaba. Pero esto no es privativo de las lenguas muertas, aunque ellas exijan mayor esfuerzo de comprensión que algunos idiomas modernos demasiado afines al propio.

Para justificar la elección, se alega el valor artístico y documental de las viejas literaturas, reveladoras del pensar y del sentir de las sociedades donde se engendraron los orígenes de nuestra civiliza-