

NECROLOGIA.

Con harta frecuencia nos impone la muerte el penoso deber de dedicar el último recuerdo á alguno de nuestros compañeros. Hoy nos toca pagar este tributo de dolor y simpatía al malogrado Ingeniero segundo D. José María Meoro. Su prematuro fin, acaecido en la ciudad de Cuenca donde se hallaba destinado, ha sido vivamente sentido en todo aquel distrito, cuyo afecto le habian grangeado sus excelentes cualidades.

Nació en Fortuna, provincia de Murcia, en 7 de setiembre de 1828, siendo sus padres D. Luis Antonio Meoro, Jefe político y Gobernador civil que ha sido de varias provincias, y Doña Dolores Gomez, de distinguida familia. Desde los primeros años descubrió las mas relevantes prendas de carácter, y un talento claro y despejado. A la edad de siete años habia aprendido las materias que son objeto de la primera enseñanza, y contaba apenas nueve cuando se habia ya familiarizado con la lengua latina. Hizo rápidos progresos en el estudio de la filosofía, cuyas cuestiones mas abstractas dilucidaba con tanto discernimiento, que admiraba al claustro de, catedráticos, valiéndole su penetracion los constantes elogios de su respetable tio, el Ilmo. Sr. don Anacleto Meoro, actual Obispo de Almería, censor tan inteligente como severo, en cuya compañía estaba el joven alumno.

Bajo la direccion del Ingeniero hidráulico del puerto de Cartagena, D. Miguel Dutruix, principió el estudio de las matemáticas, que miraba con singular predileccion, y lo siguió despues en Madrid con toda asiduidad, siendo su profesor el Sr. Riquelme. Cultivó simultáneamente el idioma francés, y perfectamente preparado, consiguió ser admitido de alumno en la Escuela especial de Ingenieros de Caminos, Canales, Puertos y Faros, cuya carrera concluyó con el éxito que era de esperar de su aplicacion y talento.

Dos veces durante su carrera se vió acometido por la grave enfermedad que le ha conducido tan joven al sepulcro y dos veces volvió con infatigable ardor á continuar unos estudios á que tanta inclinacion ha mostrado en el breve periodo de su vida.

Promovido al empleo de Aspirante del cuerpo en 9 de octubre de 1851 y ascendido á Ingeniero segundo en 18 de agosto de 1854 fué destinado al distrito de Valencia y consecutivamente se le encargó de las obras públicas de la provincia de Cuenca.

Amenazada de nuevo su existencia por la enfermedad que acaba de arrebatárle á su virtuosa y joven esposa y á sus numerosos ami-

Tomo V.

gos y compañeros, no por eso dejó de dedicarse con incansable afán á los trabajos de su profesion, sostenido por la firmeza de su carácter, por su decidida vocacion á la carrera que empezaba y por la estremada delicadeza que reconocian en él cuantos han tenido el gusto de tratarle.

No ha dejado este ingeniero obras que immortalicen su nombre, porque esto era imposible á un joven que apenas ha tenido tiempo de dar principio á su carrera; sin embargo, en la acertada direccion de las pertenecientes á las carreteras de Cuenca á Guadalajara, de Cuenca á Teruel, en la terminacion de la carretera de Madrid á Valencia por las Cabriñas, en la reforma del proyecto del gran puente que ha de construirse sobre el rio Júcar a la entrada de Cuenca y en otros trabajos de menor importancia, está bien claramente indicada la ervidiable reputacion que le esperaba si no tuviesemos que deplorar su temprana muerte, acaecida el 5 de mayo próximo pasado.

COMUNICACIONES INTEROCEANICAS

por la América central.

por M. AUGUSTO LAUGEL.

II.

El tiempo y la distancia no son los únicos elementos que hay que considerar en la apertura de nuevas vias comerciales. Muchos de los buques que actualmente doblan el Cabo de Buena Esperanza y el Cabo de Hornos no abandonarán estas líneas hasta tanto que una nueva via permita trasportar mas económicamente las mercancías á algunos de los mercados mas importantes del mundo. Es indudable que la apertura de un canal marítimo á traves de la América central acortaria mucho el trayecto de los buques que desde Europa y desde los Estados Unidos se dirigiesen á la costa occidental de América; pero tambien es evidente que no reportarian ventaja alguna en seguir esta via, si el peage del canal escudiese la suma que representa el gasto del buque unido al interés de los valores trasportados durante el número de dias que se ganasen de este modo, y aun á gastos iguales los buques no seguirian el canal á causa de los inconvenientes de este modo de navegacion espuestos á interrupciones imprevistas y accidentes debidos á la casualidad ó á la negligencia. Se necesita por lo tanto para atraerlos á la nueva via, que pueda realizarse, no tan solo una economia de tiempo, sino

Madrid 15 de Junio de 1857.