

DON FELIX BOIX Y MERINO

La personalidad de don Félix Boix y Merino tiene en las actuaciones de su vida un doble aspecto bien definido: el de Ingeniero de Caminos y el de ferviente aficionado devoto de las artes, sobre todo de las gráficas, acerca de las cuales fué un reconocido erudito, una autoridad en cuanto a la crítica de muchas de sus manifestaciones e interpretaciones. Ambos aspectos de esas actividades se hacen compatibles y enlazan a lo largo de su existencia y son motivo de aplicación de una misma inteligencia privilegiada, de un espíritu fino, sutil, delicado, de acusada perspicacia.

Nace en Barcelona el 26 de mayo de 1858. La ascendencia de su familia es catalana. Su padre, también Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, viene a Madrid y trabaja con lucimiento en el Canal de Isabel II. Es don Elzeario Boix Lloveras colaborador de Morer en la construcción de la presa del Villar, para el abastecimiento de aguas de Madrid. Muchos años después lo recuerda la capital de España, dando el nombre de Boix y Morer a una de sus calles.

Don Felix terminó brillantemente la carrera en 1881, a los veintitrés años de edad, con el número uno de su promoción. En el servicio del Estado encontró en seguida donde emplearse, y fué destinado a Murcia. Allí se le ofrecen motivos donde trabajar en obras hidráulicas, como su padre, pero permanece poco tiempo en esa provincia, pues su deseo de vivir en la capital de España y de hacerse independiente le lleva a pedir el pase a supernumerario en el Escalafón del Cuerpo.

En Madrid se dedica primeramente a la enseñanza, estableciendo una academia con otros compañeros suyos: don Juan Cervantes, don Ramón Peironcely, luego ferroviario también, y don Guillermo Brookman, familiar este último de aquel don Leopoldo Brookman, de quien Echegaray decía que había sido el que le animara o impulsara a escribir su primer drama. Lo cuenta el propio don José Echegaray en sus *Recuerdos*, cuando se refiere a los años en que él, muy joven todavía, era profesor de la Escuela de Caminos en los tiempos que la dirigía don Juan Subercase. Ingeniero famoso, hombre rígido y autoritario que desde antes de las nueve de la mañana esperaba en la sala de profesores la llegada de éstos, y señalaba con su bastón de caña de indias y puño de plata la esfera del reloj frontero, si alguno entraba con retraso. Don Juan Subercase, que apreciaba en su valor las cualidades de Echegaray, le otorgaba su confianza encargándole que le buscara tres ingenieros de condiciones para ser buenos profesores también, y con tal motivo llegó a la Escuela Leopoldo Brookman. Su convivencia así con Echegaray y sus comunes aficiones literarias,

al teatro sobre todo, dió a poco el resultado de que juntos trataran de escribir un drama. Fué un intento fracasado, sobre el que Echegaray, solo ya, había de volver años más tarde para empezar el camino glorioso de sus grandes éxitos teatrales. Pues bien, otro Brookman, don Guillermo, fué el que unió a Boix, Cervantes y Peironcely para, entre todos, establecer una academia preparatoria de ingreso en la Escuela, que no duró muchos años, porque a cada uno de ellos el destino le tenía reservado actividades de otra naturaleza. Una de las que más llamaba entonces la atención de los técnicos era la ferroviaria, la de los nuevos caminos que, aún con pocos años de vida, se estaban desarrollando intensamente. En 1895 don Ramón Peironcely ingresó en la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante como Ingeniero de Vía y Obras, y, casi al mismo tiempo, don Félix Boix pasó a la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal, con un cargo directivo.

* * *

A fines del siglo pasado esa Compañía, que abreviadamente se la llamaba la de M.C.P., figuraba como una de las tres grandes que tenían la Dirección en Madrid. Su red, de 777 kilómetros de extensión, no era como para compararla con las de las otras dos verdaderamente grandes, la del Norte y la de Madrid a Zaragoza y Alicante: pero aun bajando bastante en importancia, merecía consideración, entre otros motivos, por partir de la capital de España una de sus líneas y constituir enlace con Portugal.

En el año 1896 cambió su estructura administrativa, con modificaciones en el personal superior. Predominaba en la Sociedad el capital francés, y al frente del Consejo de Administración estaba M. F. Buneau Barilla, uno de los dos hermanos que fueron grandes contratistas de Francia, y de cuyo poderío financiero era una de sus manifestaciones la propiedad de "Le Matin", el diario que durante mucho tiempo tanto se tiene vendido en el país vecino. En ese año de 1896 la Dirección de la M.C.P., que había estado hasta entonces en una sola mano, se confió a un Comité Directivo compuesto de tres miembros, de los cuales ejercía la presidencia el encargado de los Servicios Administrativos y Económicos, don Alfredo Loewy, y correspondían a las otras dos personas el resto de los Servicios, a uno los de Explotación y a otro los llamados Técnicos. Para este último cargo fué nombrado don Felix Boix.

Era considerable el trabajo que le esperaba y propio para destacar, pues mucho había que hacer en el establecimiento de un ferrocarril como aquél, casi sin terminar. La línea de Plasencia a Astorga

se acababa de incorporar a la pequeña red del M.C.P., y tenía numerosas obras pendientes, entre ellas la de la estación de Salamanca; y en la otra línea, la portuguesa, los prolongados resultados económicos adversos habían dejado su constitución, nunca vigorosa, deteriorada y empobrecida, hasta el punto de que dominaba en su vía el raíl de hierro, que todavía al comienzo del siglo actual estaba en esa red del M.C.P. en período de su completa sustitución por el de acero. No sólo sobre estas y otras cuestiones técnicas desarrolló su trabajo e influencia don Félix Boix, sino que igualmente participó en la labor administrativa. La coexistencia dentro de un Comité Directivo, del que formaba parte, fué propicio para que pudiera destacar sus facultades, a cuyo favor ejerció predominio. De ello vino el desenlace de ese Comité, su transformación en una Dirección bipartita, ejercida por un Director administrativo, el mismo señor Loewy, persona grata a los franceses, y un Director técnico, el señor Boix. En éste se iban juntando ambas funciones cuando, al llegar el año 1904, se estaba operando en otra más grande Compañía, la de los Ferrocarriles del Norte, una evolución a favor de los Ingenieros españoles, que determinó la atracción hacia ellos de hombres de valor para ejercer la gerencia y altos cargos. Don Félix presentó en ese año la dimisión en la de M.C.P. y pasó a la del Norte en una situación análoga: la de persona que se prepara para ocupar el más alto puesto directivo.

En abril de ese año 1904 es nombrado Director Adjunto, como segundo del francés M. Waldman, cuya provisionalidad era patente. Don Félix, que siempre fué un hombre serio y reflexivo, reconcentrado, tenía más marcadas estas condiciones cuando llegó a ocupar su cargo directivo en la Compañía del Norte. El paso de los años, sin duda, y el trabajo desarrollado a lo largo de ellos, además de prepararlo para su nueva labor, habían acentuado las condiciones de su carácter, y su gravedad era grande, como su circunspección.

* * *

La "Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España" explotaba entonces una red de 3.759 kilómetros, a la que se había llegado por sucesivas fusiones, y era la mayor de nuestro país, muy poco por encima de la de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, que contaba con 3.650. Había pasado esa explotación por muchas dificultades económicas, y en los primeros años del siglo se iba reponiendo a favor de lo que el tráfico crecía. Los coeficientes de explotación eran buenos, pero las finanzas de la Empresa se veían agobiadas por pesadas cargas de otro tiempo, y así no llegaba apenas beneficio alguno al capital. La situación, no obstante, mejoraba, avicinándose un período en el que tenía que producirse una honda transformación

en el establecimiento y en el equipo, y el concurso de nuevos técnicos era imprescindible. Dominaba aún el capital francés en la Compañía, aunque en el Consejo de Administración figurasen destacadas personalidades españolas, entre ellas, y actuando como Presidente, el ilustre Ingeniero y político don Práxedes Mateo Sagasta, a la sazón en las postrimerías de su vida.

Permanece don Félix cuatro años en el mismo cargo, y en 1908 se produce el movimiento obligado por sus méritos: de ascenso a Director de la Sociedad de mayor volumen de España. Las hidroeléctricas, incipientes por esa fecha, y las siderúrgicas, con pocos años también de vida, quedaban muy por bajo de lo que eran las grandes Empresas ferroviarias, tantos años antes regidas por técnicos franceses, y que en 1908 pasaron a ser dirigidas por españoles, personas relevantes, que en sus nuevos cargos quedaron más destacadas.

No cabe desconocer cuánto influyó en el progreso de esas Empresas, a partir de los primeros años de este siglo, el desarrollo económico del país, pero tampoco subestimar la participación de los gerentes que estuvieron a su frente. Las líneas ferroviarias conservaban mucho de su constitución primitiva, y es entonces cuando las instalaciones fijas y los parques de material motor y móvil empiezan su verdadera transformación. De los años 1908 al 14, en el que la primera gran guerra mundial se origina, la Compañía del Norte da un enorme paso, en el que la mejora de sus finanzas y la de su establecimiento siguen paralelamente y en igual sentido; pero en aquel año de la guerra cambió el estado de cosas, y a las dificultades de la explotación, por un rápido aflujo de tráfico inesperado, se unen las de aguda insuficiencia de tarifas, debida al general aumento de los precios. Se sucedieron así dos periodos de análoga duración, pero de condiciones distintas, durante los cuales fué menester la inteligencia clara, la mano serena de un hombre tan ponderado como don Félix Boix para hacer seguir con acierto hacia adelante la marcha de una de estas grandes Empresas, tan complicadas, como son las ferroviarias.

Al llegar el fin de este segundo periodo, el año 1919, diferencias de criterio con el Presidente del Consejo de Administración motivan un corto eclipse ferroviario de Boix. Deja la Dirección del Norte, quiere olvidar los ferrocarriles y pasa a la Dirección del Canal de Isabel II; pero los ferrocarriles, y particularmente la Compañía del Norte, no le olvidan, y al año siguiente en junio de 1920, vuelve a ella, no ya como Director solamente, sino como Administrador-Director, y con todos los honores.

* * *

Se encontró en esta segunda etapa de su función directiva con problemas y acontecimientos que tanto

a él como a Maristany ocuparon y preocuparon en diversas ocasiones. Ya hemos aludido al nuevo régimen ferroviario, creado por el Estatuto de 1924, que marca una evolución de trascendencia en el que, más o menos modificado, venía teniendo vigencia, por el sistema de concesiones, desde el origen de nuestros caminos de hierro. El Estado es quien, con arreglo a este nuevo régimen, construye las nuevas líneas y concede auxilio financiero a las Compañías para la mejora de las que tiene en explotación, y pensó el Gobierno que uno de estos auxilios podría ser para la transformación del ancho de vía de la línea de Barcelona a Puigcerdá. Fué éste uno de los problemas con que tuvo que enfrentarse la Compañía del Norte, y el tiempo lo fué resolviendo, al dejarlo sólo en proyecto. Lo recordamos porque su proceso puede dar idea de la flexibilidad de carácter de don Félix y de su perspicacia.

Sucedía esto en 1928, a raíz de terminarse el trozo de línea de Ripoll a Puigcerdá, que dejaba establecida la continuidad ferroviaria desde Barcelona a la frontera de Puigcerdá. El Ministerio de Fomento, recogiendo una propuesta del Consorcio del puerto franco de Barcelona, decretó que en todo ese ferrocarril se convirtiera la vía al ancho internacional de 1,45 metros, para que en la circulación de los trenes se pudiese establecer una continuidad de España a Francia, y viceversa. El Real decreto que lo disponía era de fecha 17 de julio de 1928, y alarmó tanto a la Compañía del Norte como a la de M.Z.A. Tenía esta idea de línea internacional un antecedente en lo que se había hablado años antes, siendo Cambó Ministro de Fomento, de hacer llegar hasta Puigcerdá, con ancho internacional, el ya existente ferrocarril secundario que, partiendo de Barcelona, pasa por Sabadell, Tarrasa y más allá, hacia el Pirineo. Se reproducía en 1928 el mismo propósito, pero utilizando la línea de vía ancha que explotaba la Compañía del Norte.

La impresión que esta idea causó en las Compañías, como decimos, no fué muy buena. Se pusieron en guardia para defender la situación creada desde tantos años atrás y no admitir, por lo menos de buen grado, dificultades en la explotación por la diferencia entre unas y otras de sus líneas; pero la del Norte se dispuso, por dé pronto, a cumplir lo que se le ordenaba, y estudió y proyectó de largo, llegando incluso a acomodar algunas de sus obras al nuevo ancho, sin discutir ni argumentar. La de M.Z.A. no pudo contener tanto sus puntos de vista, no cerrarse sólo dentro de unas reservas mentales, y sus estudios se encaminaron a lo que sería la transformación total de vía en toda la red de vía ancha, porque con sólo la de la línea citada equivaldría a colocar en Barcelona la discontinuidad de ancho que se suprimía en Puigcerdá. El tiempo fué pasando sin que algunos trabajos empezados tuvieran aplicación a la transformación decretada y sin que, en definitiva, se ejecutasen los proyectos concebidos, que

en realidad tenían su defensa, sobre todo, en sentimientos de una política regionalista. Pero en todo lo sucedido quedó patente la diferencia de apreciación que en muchos asuntos tenían las dos grandes Compañías y del modo de conducirse en ellos: más batalladora la una, y más cauta, y a la espera, la otra.

* * *

Aparte de esta diferencia de matriz en las apreciaciones, más o menos en relación con la personalidad de los Directores de ambas Empresas, puede apreciarse también dentro de éstas, en sus desarrollos técnicos, diversas preferencias y puntos de vista en cuanto al camino seguido.

Hemos recordado, al hablar de Maristany, los planes que en los tiempos de finales del siglo pasado y comienzos del presente se hicieron en Barcelona para mejora de sus estaciones, de viajeros y de mercancías, con una preferencia hacia establecimientos de esa clase que la Compañía de M.Z.A. concedió también en otras líneas, en tanto la del Norte se conformaba con estaciones, por lo general, más modestas. En cambio, puso su atención la del Norte en las de clasificación de vagones, relativas al tráfico de mercancías, en forma de concebir acerca de ellas planes de cierta amplitud antes de que lo hiciera la de M.Z.A.

Preocupó en la Compañía del Norte este tema de las clasificaciones por los años en los que, alrededor del de 1910, entraron a sus servicios varios Ingenieros españoles, a poco de ser exaltado don Félix a la Dirección. Se hicieron entonces estudios sobre la materia y viajes al Extranjero para adquirir documentación, fruto de todo lo cual fué como primera de las grandes clasificaciones de esa Compañía, la de Las Matas, terminada hacia 1914. Siguiéron después las de algunos de los principales nudos ferroviarios de la red, como las de Zaragoza-Arrabal, Lérida y Tarragona, construídas casi al mismo tiempo, y la de Venta de Baños, de mayor amplitud; algo más tarde, las de Miranda de Ebro y León. De menor importancia, y más bien como haces de vías auxiliares, se establecieron también la de Moncada-Bifurcación, en Barcelona, y las asturianas de Lugo de Llanera, Soto de Rey y La Cobertoria, ésta abandonada después.

Por su parte, la Compañía de M.Z.A. abordaba casi al mismo tiempo, o poco después que la del Norte, la construcción de sus grandes clasificaciones, que más que la red catalana efectaban a la red antigua: la de La Almoraza, en Zaragoza, y la de Cerro Negro, en Madrid. Y puede observarse que también en el sistema empleado en ella hay diferencia de solución respecto a las de la otra Compañía, pues mientras las clasificaciones de ésta son de impulso de los vagones por medio del llamado *lomo de asno*, las de M.Z.A. se fundan en el escape de los vehículos por

acción de la gravedad, abandonándolos sobre haces de vías en pendientes.

Pero la diferencia de criterio, quizá más sensible y circunstancial en cuanto a la mejora de las redes y a su transformación por el progreso de la técnica, se pone de manifiesto con motivo de las electrificaciones. La Compañía del Norte las acomete resueltamente; la de M.Z.A. las aplaza y llega a la constitución de la RENFE sin que en sus líneas exista ninguna. Bien es verdad que a la primera de esas Compañías la guerra del 14 le ocasionó, entre sus problemas, alguno como el de la rampa de Pajares, que favoreció la implantación del nuevo sistema. Constituía ese trayecto, con su pobre equipo de antiguas locomotoras de vapor, una verdadera barrera que imponía una casi estrangulación del desbordado tráfico de los carbones que de Asturias subían hacia el interior. Se estudiaron varias soluciones para aumentar la capacidad de la rampa, y, al fin, se decidió por el de la electrificación de los 60 kilómetros que median entre Puente de los Fierros y Busdongo, por los que el ferrocarril, cuyo trazado fué timbre de gloria para los Ingenieros que hace un siglo lo estudiaron, serpentea subiéndolo por grandiosas montañas. El Ingeniero Jefe de Explotación, que por los años de la guerra del 14 lo era don José Moreno Osorio, y sintió más que nadie la necesidad de la mejora, la propuso a don Félix sin ninguna duda, y fué también más tarde, siendo Subdirector, Director Adjunto y Director el que estuvo al frente de las demás electrificaciones que siguió realizando la misma Compañía (1).

En aquella de Pajares, primera, como vemos, de las grandes que tuvo nuestra Red, ayudaron a don José con sus estudios los que entonces eran jóvenes Ingenieros de la misma Empresa. Viani y Burgaleta, autores de un trabajo luego publicado con el título de "Conveniencia y posibilidad de electrificar los ferrocarriles españoles". Con todos estos estudios y otras valiosas colaboraciones, el asunto pasó al Gobierno, y éste hace suya la idea y promulga la Ley de 24 de julio de 1918, en virtud de la cual el Estado concierta con la Compañía del Norte la electrificación del trayecto de Fierros a Busdongo, así como la ejecución de ciertas obras complementarias. Era el primer paso que el Gobierno, y más particularmente el Ministro de Fomento, regido en aquel momento por don Francisco Cambó, daba en el sistema de aportaciones del Estado para mejorar o, mejor, transformar el establecimiento de nuestros ferrocarriles. No hacía con ello Cambó más que llevar a cabo desde el Gobierno la política ferroviaria que luego propugnó y someramente hemos recordado en el prólogo.

Después de esa electrificación de la rampa de Pa-

(1) D. José Moreno Osorio, Conde de Fontao, después de creada la RENFE fué, durante algún tiempo, Vicepresidente de su Consejo de Administración.

jares continuó la Compañía del Norte realizando otras, como las de Madrid-Avila-Segovia y de Barcelona a Manresa.

* * *

Los años transcurridos desde que, en 1920, vuelve don Félix Boix a la Dirección de la Compañía del Norte, hasta aquel de su fallecimiento, en los que su cargo tanto le dió que pensar y que hacer, son también aquellos en los que sus aficiones por las obras de arte dan el fruto de sus principales trabajos y escritos.

En el año 1925 se celebró su ingreso en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, el día 8 de noviembre. Lo llevaban a ella sus estudios y publicaciones, sus actividades como coleccionista de objetos diversos, especialmente de cerámica talaverana, su acusada personalidad, en suma, como erudito y conocedor en cuestiones de Arte. En el Instituto del Conde de Valencia de Don Juan se conserva una curiosa caricatura que le dedican con destino a un álbum titulado *Recuerdo de la tertulia del Conde de Valencia de Don Juan: arqueólogos, anticuarios y bibliófilos más o menos chiflados*, en la que aparece a caballo de una locomotora, con el pie de

*Camino de Talavera
en pos de alguna sopera.*

Su recepción en la Academia tiene lugar, como decimos, el 8 de noviembre de 1925, y el discurso al que en dicho acto da lectura versa sobre "La litografía y sus orígenes en España", tema del que trató varias veces. Aludía en él a un folleto suyo titulado "La primera edición de los caprichos de Goya", aparecido en 1922, y vuelve sobre las mismas cuestiones relativas a la litografía en otro discurso que leyó mucho más tarde, cuando el 23 de abril de 1932 se reunieron en la Academia de la Historia las seis que existen en España. Esta reunión tuvo lugar con motivo de la Fiesta del Libro, para su conmemoración, y en ella don Félix trató de las obras ilustradas, sobre arte y arqueología, de autores españoles. Pero la alusión más especial a la litografía en España fué la del acto de su recepción en la Academia de San Fernando, y su discurso de entonces viene a ser casi un pequeño tratado acerca de ese medio de reproducción gráfica, que tuvo el siglo pasado su momento de apogeo. Culminó con Goya, para declinar después. El primer taller litográfico en España fué establecido por Cadarso, en Madrid, en 1819, y sirvió para que Goya estampase en él sus primeras litografías; atrajo la atención de los artistas para la reproducción de sus obras, siendo quizá la más destacada la que le dedicó, y no sólo para las suyas, don José Madrera cuando era pintor de Cámara de Fernando VII.

Otras publicaciones de Boix trataron acerca de "Francisco Lameyer, pintor, dibujante y grabador",

"La estampa dedicada al Conde-Duque de Olivares y el retrato ecuestre de Felipe IV, por Rubens", "Los dibujos de Goya", "Los recintos y puertas de Madrid", "El Prado de San Jerónimo", "Retrato ecuestre del Duque de Lerma", "Asensio Juliá (El Pescadoret)", etc. La primera de éstas, el folleto sobre Lameyer, publicado en 1919, reivindica la personalidad de un artista que en la primera mitad del siglo XIX produjo obras meritorias, y al cual el paso del tiempo había dejado en olvido o, al menos, no con el reconocimiento de la categoría que le corresponde. Estudia don Félix en este folleto su vida y su estilo, iluminado por el portentoso de Goya, como el de otros pintores de su tiempo, como el de Eugenio Lucas, de Alenza... Estos últimos aparecen también en otro estudio titulado "Los pintores costumbristas madrileños de la época romántica", época que conocía muy bien don Félix y en la que descollaron, con los citados Lucas y Alenza, el prerromántico José Ribelles Helip, y como dibujante costumbrista, el mismo Jenaro Pérez Villaamil, al que Boix califica del más romántico de nuestros paisajistas. Cita igualmente a Francisco Sáinz, José Elbo, y como ocasionalmente costumbrista, a Antonio M.^a Esquivel y José Gutiérrez de la Vega.

De otros años es la publicación de los demás libros y folletos citados, aunque su preparación datase de antes, lógicamente, pues eran ya antiguas por esos años las aficiones de Boix a las Bellas Artes y al coleccionismo de obras de este carácter.

Fué quizá como coleccionador la forma de empezar los trabajos que hicieron luego de él un historiador de esta materia. Ya llevaba muchos años sobre ello cuando, en 1904, le dibujó don José M.^a Florit la caricatura antes aludida. Encontró así en esos lejanos tiempos más ocasión, sin duda, de descubrir piezas diversas, llegando a reunir una estimable cantidad de cuadros, dibujos y estampas, de cerámica de Talavera y Alcora y objetos diversos. Algunos fueron base para coadyuvar a la creación del Museo Municipal, de Madrid, según testimonia una inscripción que en parte destacada de éste figura; de la misma manera que su dominio sobre estas cuestiones hicieron de él el organizador de la exposición de di-

bujos del año 1922 en el salón de la Sociedad Española de Amigos del Arte, en cuya Junta directiva figuraba.

Fué, en suma, don Félix Boix uno de los hombres del selecto grupo aludido por don Luis Menéndez Pidal al contestar en la Academia a su discurso de ingreso, grupo formado por los intelectuales aficionados a las artes, por los espíritus sensibles, aristócratas de la inteligencia que, estudiando las obras, hacen descubrimientos sobre ellas, analizan sus bellezas y señalan sus defectos. Estaba asistido para esto por su agudeza, por su talento y fuerza de voluntad, las mismas cualidades, por otra parte, que puestas al servicio de su profesión desde la juventud le hicieron un excelente Ingeniero de Caminos, un gran capitán de Empresas ferroviarias, una persona destacada en las varias actividades que desplegó.

Se desenvovieron éstas a lo largo de su vida, que se extingue el 11 de mayo de 1932, estando al frente de la Dirección de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Años antes, en esta misma Empresa, su Consejo de Administración, para hacer perdurable manifestación de su admiración y reconocimiento, le dedicó un busto en bronce que, sobre pedestal de piedra está colocado en el vestíbulo de la estación del Norte, la llamada de Príncipe Pío. En relación con el otro aspecto de sus actividades, animadas por su afición favorita, el Ayuntamiento de Madrid, con análogo fin que el del busto, hizo colocar en su Museo Municipal esta inscripción:

*Gratitud del Museo al
Excmo. Sr. D. Félix Boix y Merino,
cuyos donativos son la base del mismo.
Junio de MCMXXIX*

Quedaron así a los ojos del público, en cuanto de perennes y perpetuas tienen las cosas humanas, los recuerdos de un hombre ilustre en las actividades que cultivó su gran inteligencia.

Francisco Wais San Martín.