

El estudio de la vida de D. Elzeario Boix Llobateras y de su hijo D. Félix Boix y Merino, es estudio paralelo al de los años pioneros de las construcciones hidráulicas y de los ferrocarriles en España.

D. Elzeario Boix, catalán de origen y nacimiento, Ingeniero de Caminos, trabajó en el Canal de Isabel II en colaboración con Morer, y construyeron la presa del Villar para el abastecimiento de aguas a Madrid. La capital madrileña, agradecida, dedicaría más tarde una de sus calles a Boix y Morer.

Es quizá la vida de Félix, hijo de Boix Llobateras, más pródiga en circunstancias, en hechos y realizaciones. Nace en Barcelona el 26 de mayo de 1858, y en Madrid cursa sus estudios, donde termina la carrera a los veintitrés años, con el número uno de su promoción. Destinado a Murcia, renuncia más tarde a seguir el camino de las obras hidráulicas — son los años en que construye los canales de la vega de Lorca — y, prefiriendo vivir en Madrid, pide su pase a supernumerario en el Escalafón del Cuerpo.

Llegado a Madrid, funda una academia de ingreso en la Escuela, con D. Juan Cervantes, D. Ramón Peironcely y D. Guillermo Brookman, pariente de aquel Leopoldo Brookman, que fué personaje fundamental en la vida de D. José de Echeagaray. Pocos años dura la academia, y D. Félix Boix ingresa en 1895 en la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal, con un cargo directivo. Ascenso tras ascenso, termina compartiendo la dirección de la misma con el señor Loewy, para ingresar en abril de 1904 en la Compañía de los Ferrocarriles del Norte, como adjunto del francés M. Waldmean, para en 1908 ascender a director de la misma, que era a la sazón, quizá, la Sociedad más importante de España. Es de resaltar el hecho de que fué el primer director español de la citada Compañía. Llevó el timón de esa empresa en los años duros y difíciles de los ferrocarriles españoles. Después de la primera guerra mundial, tras seis años tranquilos y de esplendor para la Compañía, sufrió ésta una grave crisis como consecuencia de las dificultades de explotación, insuficiencias de tarifas y rápido aflujo de tráfico.

En 1919, diferencias de criterio con el Presidente del Consejo de Administración le hacen dejar la empresa y trasladarse a la dirección del Canal de Isabel II, para volver con todos los honores a la Compañía del Norte en el cargo de Administrador-Director. Son los años en que otro Ingeniero de Caminos, D. Eduardo Maristany y Gibert, dirigía los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante.

No sólo la técnica llena la vida de D. Félix Boix; su sensibilidad, refinada cultura y amor al arte, le llevan a dedicar gran cantidad de horas de su vida a sus colecciones artísticas y al estudio del arte. Sus colecciones de cerámica, sobre todo de Talavera y Alcora, sus trabajos sobre arte y su acusada personalidad como estudioso de las manifestaciones artísticas, le abren las puertas de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, en la que ingresa el 8 de noviembre de 1925, con un discurso sobre "La litografía y sus orígenes en España". Su amor por Madrid fué tan grande que a él dedicó algunas de sus obras, recuérdase "Los recintos y puertas de Madrid", entre otras, y como prueba mayor donó más de mil objetos

de su colección referentes a Madrid, al Museo Municipal de la ciudad, que sirvieron de base para la formación del mismo. Una placa instalada en el antiguo Hospicio perpetúa el agradecimiento permanente del Museo a tan generoso donador.

Incansable batallador por la propagación del conocimiento de las más diversas manifestaciones artísticas, organiza en 1922 la exposición de dibujos originales de maestros españoles, 1750-1860, y redacta el catálogo con estudios originales sobre la historia de las colecciones que la componen y con notas sobre cada uno de los expositores. Igualmente, preside la Comisión Organizadora de la Exposición del Antiguo Madrid y colabora en la redacción del catálogo ilustrado con estudios sobre las vistas y planos de Madrid. Pronuncia conferencias, algunas de ellas en el Museo del Prado, en las que al observar la lista de sus títulos se nota sus claras preferencias pictóricas por Goya y Rubens. Ocupa, además, otros cargos técnicos a lo largo de su vida, como Consejero de la Compañía Arrendataria de Tabacos, Tranvías de Zaragoza, Ferrocarril de Bilbao a Portugalete y Ferrocarril Central de Aragón. Anécdota curiosa de su vida es la caricatura que en el álbum titulado "Recuerdos 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 una leyenda que dice: "camino de Talavera, en pos de alguna sopera".

Correspondiente de la Academia de San Carlos de Valencia y miembro de los Patronatos del Museo del Prado, de la Biblioteca Nacional, del Museo de Artes Industriales, del Museo Municipal de Madrid y de la Junta directiva de la Sociedad Española de Amigos del Arte, fallece en Madrid el 11 de mayo de 1932.

Queda su obra, queda el progreso y la extensión del ferrocarril en España, queda el busto de agradecimiento que la Compañía del Norte le dedicó en la Estación del Príncipe Pío de Madrid, obra del insigne Victorio Macho.

NOTA: Los datos están sacados del libro de Francisco Wais San Martín, titulado *Dos genios de los ferrocarriles españoles, D. Eduardo Maristany y Cibert y don Félix Boix y Merino*.