

## **Levántate y anda: Historiografía romántica, modernidad e identidad nacional en las guías de los ferrocarriles de Cataluña de Víctor Balaguer (1857)**

Jordi Olivar

Esta historia, como no podía ser de otra forma tratándose de la modernidad catalana, empieza en Cuba, concretamente, el 19 de noviembre de 1837 en La Habana. Fue allí y entonces cuando el empresario catalán Miquel Biada i Bunyol, recientemente instalado en la isla tras sus aventuras en Venezuela, presencié la inauguración del primer ferrocarril iberoamericano: el tramo de 17 millas que unió La Habana con Bejucal como parte de la línea ferroviaria azucarera Güines–La Habana. Influidor como tantos otros por la modernidad y el desarrollo económico que prometía el ferrocarril, Biada, dice la leyenda, juró en ese instante que antes de un año habría unido su ciudad natal Mataró con Barcelona mediante el primer camino de hierro de la península ibérica. Si bien tardaría algo más en conseguirlo, Biada se convirtió en el catalizador económico que haría posible la creación de la Gran Compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró en 1845. Tres años más tarde, el 28 de octubre de 1848, se inauguró la línea ferroviaria Barcelona–Mataró. La red ferroviaria española iría creciendo con lentitud. En 1851, el Marqués de Salamanca conectaba Madrid con los sitios reales de Aranjuez. Un año más tarde, se inauguraba el carril de vía estrecha de Langreo. En 1854 aparecía la línea que unió Valencia y Xàtiva y otras dos líneas en territorio catalán: Barcelona–Granollers y Barcelona–Molins de Rei. En 1856, el territorio español contaba con 400 km de vías férreas y con su primera Ley General de Ferrocarriles. En apenas diez años desde la inauguración del primer ferrocarril que conectaba Barcelona y Mataró en 1848, desde Barcelona se expandía una pequeña red radial ferroviaria con cuatro líneas que unían la ciudad con Arenys de Mar, Granollers, Martorell y Terrassa. La red ferroviaria empezaba a acortar las distancias territoriales y a prometer inmediatas conexiones a nivel nacional e internacional. En 1857, el joven historiador y poeta Víctor Balaguer publicaría una serie de cuatro guías del ferrocarril que trazarían los recorridos de las cuatro líneas ferroviarias catalanas: *Guía de Barcelona á Arenys de Mar por el ferro-carril*, *Guía de Barcelona á Granollers por el ferro-carril*, *Guía de Barcelona á Martorell por el ferro-carril* y *Guía de Barcelona á Tarrasa por el ferro-carril*.<sup>1</sup> A través de estas guías, Balaguer descubría que la nueva capacidad de movimiento por el territorio catalán no solo ofrecía nuevas posibilidades para el comercio, la industria y el ocio de los catalanes sino también para vertebración

territorial y la consolidación de una identidad nacional catalana anclada en el legado histórico y arqueológico del principado.

Podemos enmarcar las guías del ferrocarril de Balaguer en su producción de libros de viajes. Desde 1847, con la publicación de los recuerdos de su viaje a Madrid en *Entre col y col, lechuga. Álbum de viaje*, Balaguer se convierte en un asiduo de la literatura de viajes con la que tratará siempre de poner de manifiesto las raíces culturales y la evolución histórica del territorio. A *Entre col y col, lechuga* le siguieron *Una expedición a San Miguel del Fay* (1850), *Montserrat. Su historia, sus tradiciones, sus alrededores* (1850), *Los frailes y sus conventos* (1851)—elaborado tras un viaje por España visitando los monasterios de más relevancia histórica—y *Cuatro perlas de un collar* (1853)—una visita a los monasterios de Ripoll, Poblet, Santes Creus i Sant Cugat. Para críticos como Joan Palomas y Montserrat Comas, *Una expedición a San Miguel del Fay* marca un giro de la mirada de Balaguer. En sus páginas, el historicismo de Balaguer se vincula íntimamente al territorio y visualiza en la geografía humana un puente entre el pasado y el presente (Comas 45). Esta actitud, según Palomas, anticipaba la consolidación del excursionismo científico de la segunda mitad del siglo XIX (115). Lamentablemente, si bien la crítica de Balaguer ha enmarcado sus guías del ferrocarril en su producción de literatura de viajes, no ha ofrecido todavía un análisis detallado de las mismas. Joan Palomas se limita a mencionar las guías en un listado de la prolífica producción de Balaguer (263). Montserrat Comas entra a describir brevemente la guía de Arenys de Mar y la de Terrassa mientras descarta las otras dos, considerando que no merecen más atención (56-58). Como trataré de demostrar a continuación, las guías del ferrocarril permiten descubrir que el enlace de la mirada historicista balagueriana sobre el territorio se convierte aquí en un proyecto de reivindicación de la modernidad—materializada no solo en el ferrocarril sino en la incipiente revolución industrial catalana. En este sentido, mi lectura de las guías de Balaguer trata precisamente de poner de manifiesto el eminente papel de las mismas como vehículo pedagógico e ideológico del catalanismo federalista anterior a la revolución de 1868.

En 1857, Balaguer era uno de los miembros destacados del renacimiento literario catalán decimonónico. Con una considerable obra periodística y dramática a sus espaldas, Balaguer había destacado especialmente por su tarea como historiador. Esta faceta le llevaría a convertirse en el primer titular de la cátedra de Historia de Cataluña creada por el Ayuntamiento de Barcelona, quien también lo nombraría cronista oficial de la ciudad en 1852. Las lecciones magistrales que Balaguer ofrecería en la Sociedad Filarmónica y Literaria de Barcelona fueron la base de su primera gran publicación histórica: las *Bellezas de la historia de Cataluña* publicadas en 1853. Es precisamente la labor de Balaguer como historiador romántico la que determina la importancia de las guías de los ferrocarriles de Cataluña de 1857. Más allá de su labor dramática e histórica, Víctor Balaguer se convertiría en uno de los intelectuales clave para la consolidación de la *Renaixença* literaria al formar parte del grupo de los siete primeros promotores y mantenedores de los *Jocs Florals* de Barcelona en 1859. Este acto marcará el punto de inflexión en la recuperación de la lengua catalana como vehículo literario en el siglo XIX.<sup>2</sup> Como producto de este particular momento histórico de reivindicación de la lengua, la cultura y la identidad catalanas, la obra de Víctor Balaguer muestra la misma diglosia que caracterizaba a su entorno cultural. Mientras Balaguer promueve la lengua catalana como vehículo literario, su obra mayoritaria de carácter periodístico, ensayístico, dramático e histórico se produce

en lengua castellana relegando el uso de la lengua catalana a una poesía lírica arcaizante, cuya producción se iniciaría el mismo año de las guías del ferrocarril con la publicación de “A la Verge de Montserrat” el 21 de mayo de 1857 en el periódico *El Conceller*. Con su poesía catalana, Balaguer trataba de tender un puente entre la Barcelona decimonónica y la tradición trovadoresca catalana y provenzal. Curiosamente, Balaguer sería criticado, por un lado, por su uso incorrecto de la lengua castellana por sus contemporáneos madrileños (Vilardell 32) mientras era también cuestionado, por otra parte, por la falta de pureza de su lengua catalana (Almirall 612). Sin duda esa diglosia responde a la imposibilidad de concebir aún la lengua catalana como vehículo de transmisión del conocimiento científico de la historia, del teatro popular en lengua vernácula que aparecería con *L'esquella de la Torratxa* de Frederic Soler en 1864, o incluso de la prensa local que no se consolidaría hasta 1865 con *Un tros de paper* y 1879 con el *Diari Català* de Valentí Almirall.

Más allá de esta diglosia, la obra de Víctor Balaguer en ambas lenguas se caracteriza por la reivindicación de una identidad catalana basada en la defensa de los derechos y libertades tradicionales nacidos en los antiguos condados catalanes, consolidados en la Corona de Aragón y perdidos con el decreto de *Nueva planta de la Real Audiencia del Principado de Cataluña* firmado por Felipe V en 1716. La reivindicación de las libertades perdidas y la voluntad de recordar las agresiones políticas y bélicas que provocaron su pérdida caracterizan tanto la labor historiográfica como la producción dramática y lírica de Balaguer. Como si de un intelectual orgánico gramsciano se tratase, Balaguer concibe toda su producción con un objetivo pragmático de influir en su entorno socio-político tratando de provocar ciertas sinergias regeneradoras de un sistema caduco. No es de extrañar pues que, a partir de 1868, la vida de Balaguer esté marcada por la política.<sup>3</sup>

A través de la nueva modernidad que representa el ferrocarril, las guías de Víctor Balaguer invitan a sus lectores a reflexionar sobre el pasado, el presente y el futuro de Cataluña. Sus páginas nos hacen de cicerone en cuatro viajes por la geografía del principado en los que Balaguer convertirá cuatro viajes en el espacio en puros viajes en el tiempo. Para Balaguer, las locomotoras son capaces de “devorar el espacio” (*Arenys* 81, *Granollers* 59). Las máquinas de vapor se convierten en máquinas del tiempo que no sólo son capaces de reducir las largas jornadas que eran necesarias para recorrer el territorio, sino que también permiten viajar a tiempos remotos en busca de la esencia de la catalanidad. Nuestro supuesto guía se transforma en cronista y descubre su propósito: desvelar la identidad catalana oculta bajo el manto de lo cotidiano. Esa catalanidad, supuestamente inmutable, sólo se hace presente al descubrir en la geografía las huellas que el pasado ha dejado sobre el territorio. Nuestro cicerone identifica la esencia de Cataluña en los valores liberales y (pre)democráticos plasmados en los fueros y en las instituciones catalanas de origen medieval, aquellas creadas en los antiguos condados, consolidados en la Corona de Aragón y eliminados con los *Decretos de Nueva Planta* de Felipe V. La identidad catalana que concibe Balaguer está marcada por el recuerdo de los ideales perdidos y por el trauma generado por esa pérdida de las libertades esenciales. La violencia real y simbólica de esa pérdida predetermina la mirada del guía-cronista. Su reivindicación constante de las libertades políticas desaparecidas en 1716 plantea la edad media catalana como una época dorada de la que sólo quedan las ruinas medievales esparcidas por el territorio. Esta actitud coincide con la de un tipo de nacionalismo que

Anthony D. Smith define como perennialista, según el cual, esta mirada romántica, si bien no considera la identidad nacional como un hecho natural, sí que es capaz de encontrar lo que identifica como la esencia nacional en un periodo histórico remoto (*Nationalism* 159). En este sentido, la referencia constante a una época dorada desaparecida ya pero recuperable a través de las crónicas históricas se convierte en una herramienta para llamar a la acción a sus conciudadanos en un afán de emulación de las glorias pasadas (Smith, *Ethno-Symbolism* 95-96).

En su intento de recuperar la memoria histórica para reafirmar la identidad catalana, Balaguer pone de manifiesto dos oposiciones binarias, aparentemente irreconciliables. En primer lugar, el poeta e historiador postula, por un lado, un escapismo romántico que permite huir del frenesí de la ciudad industrial mientras, por otra parte, reconoce que esa válvula de escape se materializa precisamente en uno de los elementos característicos de la modernidad: el ferrocarril. El tren, como medio que facilita un nuevo tipo de ocio burgués, se presenta como el único medio capaz de acceder al *locus amoenus* romántico supuestamente aislado de la nueva y frenética civilización. En segundo lugar, la búsqueda de una identidad esencial de la catalanidad en el pasado histórico le lleva a una aparente confrontación entre la idea de una patria catalana, inmutable e innegociable, y una realidad nacional española que parece fundamentada en la eliminación de todos aquellos elementos no castellanos. Tras poner de manifiesto estas tensiones, las guías de Balaguer nos proponen llegar a una síntesis de esas dicotomías. Como intentaré demostrar en estas páginas, Víctor Balaguer negocia estas tensiones para tratar de ofrecer una vía de futuro capaz de conciliar el historicismo romántico identitario con el nuevo potencial de una nueva Cataluña industrial dentro de una nueva España ideal que él todavía soñaba abierta y plural. El tren se presenta como la condición de posibilidad de esa síntesis. El ferrocarril es el único vehículo capaz de sintetizar el idealismo identitario de Balaguer con la nueva promesa de futuro una modernidad que, como sugiere su nacionalismo perennialista, parece capaz de resucitar a una Cataluña abatida.

Las cuatro guías del ferrocarril constan de cuatro volúmenes publicados en serie en 1857—primero la guía de Arenys, seguida de la de Granollers y la de Terrassa para finalizar con la de Martorell. En sus primeras páginas, Balaguer detalla todos aquellos elementos prosaicos que esperaríamos encontrar en una guía de este tipo: los horarios, los precios de los billetes, los ómnibus a la estación, la normativa de riges los equipajes, etc. En el resto de sus páginas, la voz del historiador y poeta romántico emerge no sólo como nuestro “guía” sino también como nuestro “cronista” particular (*Arenys* 96). A partir de entonces, las guías nos ofrecen su mayor particularidad: su voluntad estética y su motivación histórica. Como Balaguer mismo confiesa, en sus guías ha “procurado reunir cuantos datos [le] ha sido posible, [ha] cuidado de embellecer la narración cuanto [le] ha sido dable, y [ha] llamado en [su] ayuda á la historia, grande en todo, de [su] querida patria” (*Martorell* 106).

En sus cuatro guías, Balaguer tiene en mente una serie de lectores ideales que, dentro de su variedad, tienen una necesidad común. Tanto los críticos literarios, como los poetas, las jóvenes burguesas y los contables parecen compartir un deseo: escapar del frenesí urbano en busca de un *locus amoenus* romántico:

El campo es la salud para las almas enfermas. ¿Qué es pues lo que hacéis aquí, enterrados en esos grandes panteones que llaman ciudades y metidos en esos nichos que llaman casas? [. . .] ¿Os agradan deliciosas perspectivas, mágicos puntos de vista? ¿Os es grato tenderos á la fresca sombra de una alameda [. . .] para que, mientras hojeáis el libro de vuestro autor favorito, las hojas con sus murmullos y los pájaros con sus trinos adormezcan en apacible música vuestros sentidos? ¿O preferís sentaros sobre las ruinas de un feudal castillo para recordar hechos pasados de esplendor y de gloria? Subid entonces conmigo á un coche de ferro-carril que conduce á Granollers. Os contaré la historia de los pueblos que hemos de ir encontrando á nuestro paso [. . .] y apearos podréis en la estación que más os acomode para gozar á vuestras anchas, lejos del torbellino de la ciudad que todo lo arrastra y lejos de ese horno de movimiento y de agitación que todo lo devora y lo abrasa. (*Granollers* 18-19)

Como vemos, el lector implícito en las guías de Balaguer es puramente barcelonés. Las guías se plantean como un modo de facilitar la huida de la realidad urbana opresiva de una ciudad en un proceso de transición entre el inicio de la demolición de las murallas en 1854 y la aprobación del Plan Cerdà en 1860 que permitiría la extensión de la ciudad y la alta densidad de población del casco antiguo. Balaguer invita a acompañarle a todo aquel barcelonés de espíritu romántico abrumado por el tumulto de la vida urbana. La promesa del tren es, irónicamente, garantizar el acceso a bucólicos espacios ideales y a lugares simbólicos que testimonian las raíces medievales nacionales. El tren promete “pintorescas excursiones” a “lugares llenos de poesía” que nos recuerdan nuestras “tradiciones” enraizadas en “los tiempos antiguos” (*Granollers* 86). Mediante el ferrocarril, epítome de la modernidad, Balaguer invita al viajero romántico a “un día encantador de reposo, de calma y de ventura, un día de goces del alma, que es un año entero de felicidad en el siglo en que vivimos para el hombre que tiene que doblegarse bajo el yugo de la vida atareada y calenturienta de la ciudades” (*Granollers* 88). El tren, pues, no sólo parece librarse de la crítica al frenesí de la modernidad sino que se plantea como elemento de evasión. A lo largo de sus cuatro guías, Balaguer se rinde ante la promesa del ferrocarril: “¡Magnífica invención la de las vías férreas! ¡Magnífico espectáculo el que ofrecen! Ved esa máquina que anda, que corre, que vuela por entre árboles y valles, salvando ríos, agujereando montañas y arrastrando tras sí, como un peso insignificante, algunos coches en que van, no diez, ni veinte, ni cincuenta, ni cien personas, sino doscientas, quinientas, mil, en una palabra todo un pueblo” (*Tarrasa* 22). Bien podríamos decir que el pueblo que se imagina Balaguer viajando en el tren no representa a una localidad concreta sino, usando la terminología de Benedict Anderson, a la totalidad de la comunidad imaginada del pueblo catalán. Es precisamente para ese pueblo catalán para el que él decide desempolvar las reliquias del pasado mítico de Cataluña. De entre todos los fenómenos que rodean al ferrocarril es sin duda la “increíble rapidez” la que más le sorprende por su “efecto mágico” (*Martorell* 69). En palabras de Balaguer, la velocidad del tren nos permite “devorar el espacio” (*Arenys* 81, *Granollers* 59). A través de esta metáfora, Balaguer nos recuerda la eliminación de las distancias relativas al dejar a una hora de Barcelona localidades que antes estaban a una jornada de camino. Sin embargo, la expresión “devorar el espacio” es también bastante representativa de la estrategia que nuestro autor pone aquí en marcha. Con su énfasis en la memoria histórica, Balaguer privilegia el eje

temporal sobre el eje espacial. Las crónicas de Balaguer, al igual que el ferrocarril, devoran el espacio real que aparece ante los ojos del viajero para transportarle a un tiempo remoto en el que se fraguaron las glorias y las derrotas nacionales.

En la primera guía, la de Arenys de Mar, Balaguer comienza su tarea de subordinación del paisaje al discurso historicista. Al alcanzar en nuestro viaje las orillas del Mediterráneo, el Balaguer poeta da paso progresivamente al Balaguer historiador:

Todo lo largo del camino [. . .] pasa rozando las orillas del mar, y nada mas bello ni mas poético que esas olas en continuo movimiento que vienen á estrellarse á los pies de la locomotora, rociando en algunos puntos la via férrea con la blanca espuma que en lijeros copos se desprende de su azulada lámina. [. . .] A un lado el Mediterráneo, ese mar que parece enviarnos una tras otra sus olas preñadas de armonias para que nos canten el poema de las grandezas de su historia, ese mar del que algun dia eran reinas las galeras catalanas y señora Barcelona, ese mar del seno de cuyas flotantes brumas parece que deben surgir las sombras de Bernardo de Vilamarí, de Conrado de Llanza, de Roger de Llauria y de tantos otros que un tiempo le ilustraron con sus hazañas legando un tesoro eterno de gloria á su patria Cataluña. (*Arenys* 17-18)

Si al principio de este pasaje la voz narrativa se recrea en una experiencia estética digna de la lírica romántica de Balaguer al no encontrar “nada más bello ni más poético” que la “azulada lámina” del mar, progresivamente la voz histórico-mítica toma las riendas de la narración para reclamar el Mediterráneo como “ese mar del que algún día eran reinas las galeras catalanas y señora Barcelona” (*Arenys* 17-18). El mar Mediterráneo se reduce en los ojos de Balaguer al “teatro de las glorias de la marina catalana” (*Arenys* 92). Su mirada sobre el Mediterráneo es el primer ejemplo de cómo su discurso historicista es capaz de fagocitar el espacio. Curiosamente, esa reivindicación imperialista del expansionismo medieval de la Corona de Aragón tiene ciertas connotaciones que van más allá de la mirada al pasado. La mención específica a las “galeras catalanas” desde el tren, el nuevo medio de transporte de la modernidad, nos recuerda la importancia de las innovaciones en los medios de transporte para seguir adelante en la carrera por el progreso. Si las galeras medievales trajeron prosperidad y gloria a su “señora Barcelona,” las nuevas líneas férreas parecen también prometer una nueva prosperidad económica, un renacimiento económico, cultural y quién sabe si político. El nacionalismo implícito en las guías de Balaguer comparte también las dos caras del dios Jano que nos sugería Tom Nairn—mientras una de sus caras divisa en el horizonte las dulces promesas de la modernidad, la otra mira hacia el pasado desesperadamente tratando de encontrar unas raíces identitarias que ayuden a afrontar ese futuro prometedor pero aún incierto (18).

Podríamos incluso comparar la misión de nuestro cicerone con la tarea de un médium ya que, según él mismo confiesa, su tarea como cicerone es la de escuchar las voces del pasado que pueblan el territorio: “El castillo de Vilasar es una voz del pasado que habla elocuentemente, porque se ha conservado perfectamente en medio de las vicisitudes de la época, llegando casi intacto ante nosotros á través de los siglos, de las tempestades y de las revoluciones” (*Arenys* 58-59). Su tarea es la de escuchar y transmitir a través de sus guías

esas elocuentes voces del pasado que nos hablan desde los vestigios históricos. Como vemos en esta cita, no hay vestigio que hable más alto y más claro al alma romántica que un castillo medieval. Como sugiere Thomas, las ruinas nos invitan a pensar tanto en la ausencia y la *pérdida* de los tiempos remotos como en la *permanencia* de esos restos como símbolo de una continuidad y una perseverancia histórica (42). Desde el castillo de Vilassar, al de Burriac, pasando por el de Sant Marçal de Cerdanyola, y el inevitable castillo de Montcada (al que dedica nada menos que 10 páginas), Balaguer plaga su geografía ferroviaria de ruinas medievales. Los castillos despiertan en Balaguer un doble interés. Por un lado, sus ruinas provocan en él una curiosidad estética puramente romántica, una *ruinenlust*, en la que se destaca la experiencia de lo sublime y el recuerdo de lo efímero de la existencia. Tal como nos recuerda Kevin Lynch, este interés por las ruinas y su uso recurrente como evidencia de una continuidad histórica nacional había nacido entre las clases altas europeas del siglo XVIII para convertirse ya en un fenómeno popular entre las clases medias decimonónicas (28-30). De este modo, la mirada de Víctor Balaguer sobre el territorio catalán y muy particularmente la que proyecta sobre sus ruinas medievales cumple una misión ideológica similar a la que Anne Janowitz ha detectado en la mirada del romanticismo británico. Según Janowitz, a fines del XVIII la mirada de los anticuarios sobre las ruinas esparcidas por el territorio británico permitió la identificación del territorio con la nación en sí misma, generando así un espíritu de afinidad con la esencia nacional británica (4). Como podemos intuir, el castillo se presenta como el lugar ideal para transcribir esas “voces del pasado” con las que Balaguer trata de articular una identidad catalana de raíces medievales. En cuanto al castillo como experiencia estética, en sí, es sólo digno de ese nombre si muestra claramente la decadencia en sus muros. El de Terrassa es ejemplar en ese sentido gracias a sus “muros agrietados, arranques de arcos, escudos de armas destrozados, ventanas rotas, capiteles partidos, vestigios de almenas y de torres” entre los cuales silba el viento “de un modo lúgubre y quejumbroso” (*Tarrasa* 88). Otros castillos, como el de Cerdanyola, sin embargo han tenido la—llamémosla—desdicha de haber sido “perfectamente conservado,” careciendo de “ese aspecto triste y sombrío que debe distinguir” a los castillos (*Tarrasa* 43). A su pesar, el castillo de Cerdanyola “no tiene poesía” (*Tarrasa* 43). Tres años después de la publicación de sus guías, el propio Balaguer resumiría en verso el valor concreto de su experiencia estética ante las ruinas del castillo de la Roca:

*Tot un munt de enderrochs al cim d' una alta serra  
de ta gloria, castell, es sols lo que ha quedat:  
l'ombra que deixa al pas lo núvol en la terra  
y lo solch que en la mar deixa passant la nau.  
Castell de la Roca 12 mars de 1860. (“Escrit en la pedra d'unas ruinas” 93)*

[Un montón de escombros en lo alto de una sierra  
de tu gloria, castillo, es tan solo lo que nos queda:  
la sombra que deja a su paso la nube en la tierra  
y la estela que en la mar deja a su paso la nave.  
Castell de la Roca, 12 de marzo de 1890. (“Escrito en la piedra de unas  
ruinas” 93)]

El placer estético del pintoresquismo de las ruinas medievales, como melancólico *memento mori* tanto a nivel individual como nacional, nos recuerda lo efímero de la existencia. Pero, como sabemos, la faceta de Balaguer como historiador trata de luchar contra el desvanecimiento y el olvido, recordándonos que es precisamente en esos espacios en ruinas donde él encuentra la esencia de la identidad catalana.

En su aproximación a la historia, Víctor Balaguer parte de la base textual de sus lecciones magistrales ofrecidas en su propia cátedra, abierta por el Ayuntamiento de Barcelona en 1852, y publicadas un año más tarde como *Bellezas de la historia de Cataluña*. Como podemos observar en su título, Balaguer reconoce el potencial estético de la historia. Aún lejos de plantearse la posibilidad de concebir la historia como una disciplina científica, Balaguer mantiene su historicismo como una extensión de la poesía. Al embarcarse en el tren, Balaguer lleva consigo su interés de anticuario, de base narrativa y textual, para enfrentarse cara a cara con los vestigios materiales de la historia. Es también demasiado pronto para esperar en Balaguer cualquier aproximación arqueológica a los vestigios materiales. Para él, la cultura material vestigio del pasado mantiene únicamente el carácter evocador de las grandes narrativas conservadas en las cuatro grandes crónicas medievales catalanas: el *Llibre dels feits del rei En Jaume* de 1276, la *Crònica de Bernat Desclot* de 1288, la *Crònica de Ramon Muntaner* de 1328 y la *Crònica de Pere III el Cerimoniós* de 1382 (véase Soldevila). En sus guías, Balaguer transforma de nuevo en narrativa el vestigio material con la intención de llamar la atención de aquellos viajeros interesados por la capacidad de evocación que esas ruinas generan como símbolo no solo de la persistencia material sino de la perseverancia de una identidad colectiva. Cincuenta años más tarde, veremos cómo la atractiva evocación de la historia medieval catalana será retomada por el arquitecto modernista Josep Puig i Cadafalch en *La arquitectura romànica a Catalunya*, esta vez ya con una aproximación puramente material de base arqueológica, con intenciones de restauración y de reivindicación, de nuevo, de la arquitectura medieval como elemento esencial de la identidad catalana.

Como el mismo Balaguer expresaría en 1875 en su “Discurso de recepción” a la Real Academia de la Historia, su intención como historiador fue precisamente la de reivindicar una memoria histórica sobre la cual había caído un manto de silencio. Balaguer se presenta como continuador de la tarea iniciada por Antoni de Capmany i de Montpalau con sus *Memorias históricas sobre la marina, el comercio y las artes de la antigua ciudad de Barcelona*, publicadas a fines del XVIII. Balaguer se responsabiliza de “la noble empresa de romper aquel silencio de muerte con que parecía envolverse todo lo referente á Cataluña y que nadie osaba interrumpir, como si infundiera miedo despertar á aquel país de su letargo” (“Discurso de recepción” 38-39). El discurso sobre el pasado se reconoce como un elemento básico tanto en la lucha contra el olvido, como un instrumento de dinamización social y de consolidación de una identidad nacional. Para Balaguer, las antiguas leyes y constituciones, las instituciones políticas como el Consejo de Ciento y las Cortes, las libertades públicas, la industria y el comercio tradicional, así como el compromiso constante con “la historia de los progresos humanos” forman parte esencial de los valores tradicionales de la catalanidad (38). La reivindicación de esos valores, consolidados en una tradición política, es pues básica en un momento histórico en el que “todo se había olvidado. Cataluña, como si ya la anestesia hubiera trascendido al corazón, estaba muerta para el mundo” (38). La tarea de Balaguer como historiador no es sencilla: se propone



resucitar a una Cataluña que ha perdido las constantes vitales. La voluntad milagrosa de Balaguer quedaría grabada en piedra por él mismo en el pórtico de la Biblioteca Museo que mandó construir en Vilanova i la Geltrú en 1884: “Surge et ambula”—levántate y anda, Lázaro. El proyecto historiográfico de Balaguer se centra pues en una voluntad explícita de revitalización de una Cataluña que se había dado por muerta. Si bien para la mayoría de la *Renaixença* la revitalización cultural catalana se pone en términos de renacimiento, con las connotaciones de reinención que conlleva el término, para Balaguer el proyecto conlleva una resurrección simbólica, una restauración total de lo perdido. Esta actitud, como nos recuerda Smith, es compartida por buena parte de los discursos nacionalistas que durante etapas de transición histórica reflexionan sobre una grandeza nacional desaparecida en búsqueda de una autenticidad que pueda servir de guía para un futuro incierto (*Ethno-Symbolism* 35-36). Si, según Balaguer, Cataluña se había dado por muerta, ¿cuándo y quién había firmado su certificado de defunción?

La respuesta nos la ofrece el propio Balaguer en sus *Bellezas de la historia de Cataluña* y en sus guías del ferrocarril. La defunción catalanaproviene de dos momentos históricos particulares marcados por la que se percibe como una agresión castellana sobre Cataluña: la Guerra dels Segadors de 1640 y la Guerra de Sucesión Española finalizada en 1714. Ambas guerras son las que terminan precipitando la pérdida de las libertades catalanas y, con ellas, la difuminación de la identidad propia que Balaguer desea recuperar. Sin duda, estos dos acontecimientos históricos son los que más despiertan su interés. Su mirada por el territorio acaba siempre encontrando en todos los trayectos ferroviarios infinidad de recuerdos directos o indirectos de ambas contiendas.

Respecto a la Guerra dels Segadors, conocida en España como la Sublevación de Cataluña (1640–1652), Balaguer justifica la “causa” de la rebelión catalana como respuesta a la agresión de Felipe IV a través de su valido el Conde Duque de Olivares, quien “se había propuesto vejar el Principado” (*Granollers* 81). La rebelión, provocada como respuesta a “los desafueros cometidos por el ejército castellano” acuartelado en Cataluña (*Terrasa* 65), llevaría a la secesión de Cataluña y a la proclamación de la República Catalana en 1641 para, días más tarde, ser anexionada a la Francia de Luis XIII. En 1652, las tropas de Felipe IV entrarían en Barcelona y Cataluña entera se sometería de nuevo a su soberanía. Como consecuencia, la Paz de los Pirineos cedería a Francia la Cataluña Norte. Balaguer justifica la reacción catalana en la rebelión afirmando que “Cataluña antes que dejar violar sus libérrimas instituciones, prefiere hacerse francesa” (*Granollers* 64). Ya en 1853, Balaguer se había planteado la legitimidad de la rebelión catalana en sus lecciones magistrales desde su cátedra de historia: “¿Puede llamarse rebelde á Cataluña por haberse levantado contra el ministro de Felipe IV? Seguramente que no. La defensa de unos privilegios atacados no es rebeldía. Dios mismo, señores, pone las armas en las manos de los que se levantan á sostener sus libertades” (*Bellezas de la historia de Cataluña* 121). La defensa de las libertades propias legitima la actitud catalana en el conflicto y se plantea de nuevo como un rasgo identitario de la catalanidad.

Si bien la Guerra dels Segadors—plasmada hoy en día en el himno nacional de Cataluña—sigue siendo hoy un referente del nacionalismo, el evento histórico que certifica para Balaguer la supuesta defunción catalana no es otro que la Guerra de

Sucesión y, más concretamente, las consecuencias de la entrada de las tropas franco-españolas de Felipe V en Barcelona el 11 de septiembre de 1714. En sus cuatro viajes, Balaguer encuentra múltiples razones para recordar la tensión entre la defensa de las libertades catalanas y la represión borbónica posterior. La primera de ellas, quizás la más sorprendente, es ante las playas de Montgat donde según Balaguer comenzó el conflicto. Según nuestro guía, en “la Guerra de Sucesión Cataluña tomó por su cuenta la tarea de reponer en su trono la proscrita dinastía de la casa de Austria, defendiendo al propio tiempo sus patrias libertades y sus veneradas constituciones contra la opresión y tiranía del primer Borbón español” (*Arenys* 32). El desenlace de la guerra se presenta como una agresión contra Barcelona, una “ciudad [. . .] de historia libérrima” (*Arenys* 32). El Archiduque Carlos de Austria, Carlos III, tras su coronación de Barcelona, se identifica como el “defensor de las libertades y constituciones” catalanas (*Martorell* 23). La actitud de Balaguer ante la Guerra de Sucesión no dejaría de considerarse poco menos que como una herejía por parte de la historiografía española—tanto la de la época como la contemporánea. Para nuestro autor, “frente á frente estaban los dos reyes de España: Carlos III en la ciudad sitiada, Felipe V en el campo sitiador” (*Martorell* 23). A pesar de la promesa que parecía representar Carlos III para las libertades catalanas, Balaguer juzga como una traición la decisión del monarca de abandonar “á los catalanes á su suerte [sin incluir] en el [Tratado de Utrech] ni una palabra sola en favor de sus fueros y libertades” (*Martorell* 44). La conclusión es bien conocida: “Los catalanes, á pesar de [haber] defendido bien [sus fueros y constituciones] perdieron sus libertades, quedando envuelta su antigua venerada independencia en [un] montón de humeantes ruinas” (*Martorell* 47). El trauma que identifica Balaguer radica no sólo en la violencia bélica del conflicto sino en la violencia simbólica y política de la represión borbónica posterior materializada en el decreto de *Nueva planta de la Real Audiencia del Principado de Cataluña* de 1716. Es allí donde radica para Balaguer la herida mortal de la Cataluña esencial que trata de resucitar.

Los *Decretos de Nueva Planta* de 1707, 1715 y 1716 conllevan la desaparición de facto de los antiguos reinos peninsulares, poniendo fin a la polisindia hispánica y su diversidad de leyes, fueros, constituciones e instituciones de poder. Las libertades compiladas en las Constituciones Catalanas, los antiguos Usatges de Barcelona, y las instituciones de gobierno de las Cortes de la Corona de Aragón y el Consejo de Ciento son abolidas para ser substituidas por las leyes castellanas: “He juzgado conveniente [. . .] reducir todos mis reinos de España a la uniformidad de unas mismas leyes, usos, costumbres y tribunales, gobernándose igualmente todos por las leyes de Castilla” (*Derogación de los fueros de Aragón y Valencia* 1707). La eliminación de las leyes y las instituciones propias y la imposición de un sistema de gobierno centralizado basado en la legislación castellana, según Balaguer, sella la defunción catalana al dejar tras de sí aquellas ruinas humeantes a las que se refería Martorell (47), las ruinas que pueblan sus guías. Es precisamente en este punto en el que Balaguer decide concluir sus clases magistrales en la cátedra de historia de Barcelona. En un dramático final, incluido en *Bellezas de la historia de Cataluña*, afirma que en ese momento “sucumbió Barcelona” y con ella desaparecieron “el ángel de la independencia catalana y el ángel de la libertad española” (162). Balaguer sintetiza las consecuencias de la represión borbónica con las siguientes palabras:

Barcelona dejó de ser libre, y aquellas instituciones á la sombra de las cuales habían gobernado, señores, tantos reyes, dejaron de ser la norma de un gran pueblo. El día que tal sucedió, el día en que, tragados por las llamas de la hoguera que se levantó en el salón de San Jorge, hubieron desaparecido esos privilegios, fue el último día de la *Historia de Cataluña*. Para el país que no es libre no hay recuerdos. (163)

1714 marca simbólicamente el fin de la historia catalana. El fin de la historia que propone Balaguer no se refiere al fin de la linealidad temporal, ni tampoco, claro está, a la culminación de la democracia liberal que proponía Francis Fukuyama en “The End of History?” (4). Para Balaguer la historia es el producto de la voluntad de los individuos y de los pueblos, un esfuerzo colectivo que depende de una capacidad de agencia garantizada por una serie de libertades. Tras los *Decretos de Nueva Planta*, los catalanes se convierten para Balaguer en “esclavos de Castilla,” y se lamenta de “que Castilla haya un día dejado de ser para nosotros una hermana convirtiéndose en una señora, que [ha] querido sujetarnos y avasallarnos como á un país conquistado, sentando sobre nosotros su férrea planta para tenernos siempre á sus pies y nunca, ó casi nunca, á su lado” (*Bellezas de la historia de Cataluña* 99-100). Esa esclavitud, esa muerte simbólica, marca la imposibilidad teórica de generar un discurso histórico sobre la Cataluña posterior a 1714. Al cerrar sus lecciones magistrales de historia, Balaguer se despide precisamente recordando la imposibilidad de generar ese discurso: “[S]i bien mucho se puede decir de los catalanes en el siglo XIX, no es propio de nuestras lecciones, ni es hora aún” (*Bellezas de la historia de Cataluña* 164). La historia debe pues guardar silencio. Ante la ausencia de las libertades tradicionales, la historia no puede o no debe, todavía, ocuparse de la Cataluña industrial decimonónica.

La posibilidad de retomar la historia depende en todo caso de la recuperación de las libertades. Por desgracia, en 1857, una simple mirada a Barcelona recuerda a Balaguer la presencia simbólica y pragmática de esa falta de libertades a través de dos estructuras que muestran la hegemonía militar sobre la ciudad: el Castillo de Montjuïc y la Ciudadela. Ambos baluartes, símbolos de la represión militar sobre la ciudad, atraen la atención de Balaguer como un constante recordatorio de la necesidad de recuperar las libertades perdidas. Entre ambas fortificaciones, es la Ciudadela la que más tristes recuerdos traen a su memoria. Esta fortaleza, construida en 1716, era la principal huella material dejada tras de sí por Felipe V tras su conquista de la Ciudad Condal, una huella que para Balaguer despierta sólo “dolor” y “horror” (*Granollers* 20). Para su construcción se demolió el barrio de la Ribera, cerca de un 20% del territorio de la ciudad que albergaba alrededor del 25% de su población total. La Ciudadela, una herida abierta sobre la trama urbana, es aún en 1857 “un triste monumento de opresión y fuerza” que, si bien debe ser recordado, invita a que “apartemos la vista” de él (*Granollers* 22). Para Balaguer y sus contemporáneos la recuperación de las libertades pasa también por la eliminación de esos espacios de opresión. En 1841, tras una revuelta popular, se había producido ya el primer intento de derribo de la Ciudadela pero el general Espartero ordenó inmediatamente su reconstrucción. Se demolió total, con el simbolismo que conllevaba, no tendría lugar hasta el triunfo de la Revolución de 1868.

Ante la opresión de la hegemonía militar sobre el territorio, de nuevo el ferrocarril, como el caballo de guerra de la modernidad, aparece como un elemento de esperanza que augura un futuro mejor. Al dejar la estación hacia Granollers, las vías férreas atraviesan el antiguo Fuerte de Don Carlos, obsoleto tras el inicio de la demolición de las murallas de Barcelona en 1854. La imagen del tren atravesando las murallas “partiéndolo [el fuerte de Don Carlos] por en medio” conmueve a Balaguer rindiéndose ante la capacidad de la modernidad para eliminar los elementos represivos del antiguo régimen: “La civilización progresa. Ya las vías férreas atraviesan las fortalezas” (*Granollers* 20). Balaguer reconoce en el progreso industrial y tecnológico los medios para suturar las heridas dejadas tras de sí por la eliminación de las libertades políticas y su consiguiente represión política. Sólo entonces, la mirada del autor romántico deja su obsesión historicista para centrarse en el espectáculo de la modernidad. Gracias a la máquina de vapor, Balaguer descubre en sus viajes una nueva vitalidad capaz de resucitar esa Cataluña muerta:

Asómese el viajero y admire ese soberbio punto de vista, haciéndose cargo de toda la grandeza del cuadro [. . .]. Aquí una vía férrea, un tren que pasa volador rozando apenas la tierra: —á un lado las chimeneas de las cuales sale en espirales el humo indicando que á sus pies se agita y mueve un pueblo industrial [. . .] y en el fondo esa otra vasta y riquísima extensión de agua, patria un día del remo y de la vela, á los cuales ha venido á sustituir la hélice y el vapor. ¿Puede darse mejor ni mas sorprendente espectáculo? Es un cuadro en el que hay toda una civilización y todo un siglo. (*Martorell* 41)

La modernidad industrial, que parecía una excusa ideal para salir de la ciudad en busca del ocio romántico en el campo, aparece ahora en todo su esplendor. El progreso industrial encuentra así un aliado inesperado en Balaguer, quien verá en los barrios y las zonas industrializadas como Sants, Sant Andreu, Sabadell, Terrassa y Mataró la imagen de un pueblo “que cada día marcha mas aceleradamente al encuentro de un porvenir mejor, gracias á la actividad infatigable de sus hijos” (*Tarrasa* 53). Ese porvenir mejor trae consigo un nuevo paisaje que, al igual que los espacios de la memoria medieval, tiene la capacidad de seducir estéticamente a Balaguer:

Sabadell comienza á cruzar rápido por delante de nuestros ojos dejándonos entrever sus bellas fábricas y mostrándonos á un lado y á otro, á izquierda y derecha, por todas partes, atrevidas chimeneas que parecen agujerear el cielo. Son los palacios y obeliscos de esa importante villa á la que el Vallés respeta como á su reina. La mirada del viajero acaricia con gusto ese bosque de airosas y esbeltas chimeneas, coronadas todas por su penacho de humo, á cuyos pies se mueve y agita una población industrial, activa y trabajadora. (*Tarrasa* 50)

En último término, las *Guías* de Balaguer nos ofrecen la posibilidad de conciliar y sintetizar el pasado mítico de Cataluña con el presente y el futuro industrial que promete la modernidad. Sólo a través de esa conexión será posible la reanudación de la historia catalana que Balaguer daba por fallecida en 1714. Para críticos como Comas, Víctor Balaguer apostó siempre por la modernidad en toda su producción literaria y actuó como

agente de transformación cultural dentro de la *Renaixença* (34, 38). Según Joan Palomas, el compromiso de Víctor Balaguer con la modernización de Cataluña se manifestó más allá del terreno literario al actuar tanto de promotor explícito de la revolución industrial como de difusor del ferrocarril como garantía de progreso.<sup>4</sup> Como parlamentario en Madrid, Balaguer participaría activamente en la promoción y la implementación de la nueva vía férrea Barcelona–Vilanova i la Geltrú–Valls inaugurada el 29 de diciembre de 1881 (Comas 73) y en el proyecto posterior de la línea de ferrocarril directo Barcelona–Madrid, del cual formaría parte como directivo de la Compañía de los ferrocarriles directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona (Comas 475-76). En sus intervenciones en las Cortes Constituyentes de 1869, el mismo Balaguer defendió la necesidad de conciliar la mirada historicista romántica con la promoción del progreso:

Yo me complazco en reconocer las ruinas de los castillos feudales, y me complazco mucho en ir á meditar al pié de las puertas góticas de nuestras catedrales. Pero me complazco tambien y me complazco mucho en visitar las estaciones de nuestros ferro-carriles y nuestras escuelas; porque si uno me habla del pasado, lo otro me habla del porvenir; que busco en el pasado la luz que ha de alumbrar el camino que se sigue para llegar al porvenir. (“Discurso en las Cortes Constituyentes del 14 de mayo de 1869” 1948)

En una de sus últimas miradas desde el vagón del ferrocarril, Balaguer reconoce en el paisaje de Terrassa exactamente esta posibilidad de sintetizar tradición y modernidad, historia medieval y progreso industrial. Separado por el torrente de Sant Pere, Balaguer encuentra en una orilla “la villa moderna de Tarrasa con su industria, con sus fábricas, con su animacion, y con su desasosiego comercial” mientras, en el otro margen, “se levantan las ruinas del antiguo castillo de los caballeros de Egara” (*Tarrasa* 86). Este contraste simbólico entre modernidad y tradición aparece para Balaguer como la posibilidad explícita de tender “una mano al pasado y otra al porvenir” (*Tarrasa* 86). En esa posibilidad de conciliación del pasado histórico medieval y la nueva vitalidad que promete la revolución industrial radica, según Balaguer, la posibilidad de sacar a Cataluña de su letargo.

Las guías del ferrocarril de Cataluña de 1857 nos muestran un periodo de transición en la obra de Víctor Balaguer. Partiendo del historicismo romántico de su producción anterior, el ideólogo de la *Renaixença* empieza a plantear la necesidad de conciliar modernidad y tradición. Esta síntesis es la que consolida la emergencia del Víctor Balaguer político, nacido del bienio progresista, que se confirmaría con su traslado a Madrid como parlamentario en 1868. El interés de estas guías del ferrocarril radica en el hecho de que nos permiten observar su intento de sintetizar su idealismo historicista y su fe en una modernidad industrial. La mirada historicista de Víctor Balaguer es efectivamente nostálgica—de una nostalgia literal. Si etimológicamente el término nostalgia nos remite al griego clásico *νόστος* “regreso” y a *ἄλγος* “dolor,” la mirada nostálgica de Balaguer nos invita siempre a revivir el dolor causado por el evento traumático de la pérdida de las leyes y libertades catalanas. Su anhelo, sin embargo, no pasa por un regreso a ese pasado imposible de recuperar sino por la incorporación de ese recuerdo al proyecto de futuro político, social y económico que parece prometer la modernidad. En último término,

---

para Balaguer esta síntesis es el único camino para regenerar tanto a Cataluña como al resto de España. A través de un reconocimiento explícito de las diferencias culturales peninsulares y del potencial de esas diferencias, Balaguer sugiere un modelo estatal que permita la unidad dentro de la diversidad. A nivel ideológico, en el proyecto de Balaguer, España sólo volvería a ser ella misma si consiguiese reconocer las particularidades territoriales a través de un modelo federal. Como nos enseña la historia, los sueños del federalismo de Balaguer murieron con la Restauración borbónica de 1875. Muchos años antes, sin embargo, las guías del ferrocarril, al tender un puente al pasado que enlaza la tradición histórica medieval con la vitalidad económica, social y cultural de la Cataluña del XIX, se muestran como una invitación a la resurrección: levántate y anda.

*Auburn University*

---

**Notas**

- <sup>1</sup> En todas las referencias textuales a las obras de Víctor Balaguer se ha conservado la ortografía original de sus primeras ediciones.
- <sup>2</sup> El mismo Balaguer se convertiría en uno de los poetas líricos más laureados dentro de la temática *jocfloralesca* de *patria, fides, amor* tras la publicación de su colección de poesías catalanas en 1861 bajo el pseudónimo del Trovador de Montserrat. Su labor como poeta lírico, ensalzada por unos y criticada por otros, le llevaría a ser reconocido como uno de los tres pilares claves de la *Renaixença* junto a Josep Anselm Clavé en el campo musical y Frederic Soler, Pitarrá, en el terreno dramático (Almirall 612, Canibell 14). Años más tarde, mientras Clavé permanecería en el altar de la *Renaixença*, Pitarrá sería sustituido por Àngel Guimerà y el propio Balaguer superado por Jacint Verdaguer.
- <sup>3</sup> Con el triunfo de La Gloriosa, Balaguer se traslada a Madrid para militar en el Partido Liberal. Tras su llegada como diputado por Vilanova i la Geltrú, según Bofarull, “veló siempre por los intereses de Cataluña y desde la corte y el Parlamento [y] sostuvo sus libertades, su industria y sus instituciones” (12). Esta nueva faceta política le llevaría a ser dos veces ministro de Fomento, dos veces ministro de Ultramar y presidente del Congreso. En Madrid siguió cultivando su faceta de dinamizador cultural promoviendo Juegos Florales tanto en la capital (1878) como en Valencia (1880), Pontevedra (1884), Calatayud (1896), Granada (1897) y Zaragoza (1894). Como intelectual se integraría también en las principales instituciones de la Corte siendo admitido miembro de la Real Academia Española y de la Real Academia de la Historia en 1875.
- <sup>4</sup> Ya en 1848, Balaguer se convierte en uno de los socios fundadores del Instituto Industrial de Cataluña, una entidad derivada de la Junta de Fábricas de Cataluña para promover la investigación y el desarrollo tecnológico de la industria textil local. Como tal, colaboraría con artículos en los periódicos del Instituto, el *Diario de Cataluña* (1848) y el *El bien público* (1849) (Comas 56).

## Obras Citadas

- Almirall, Valentí. "Clavé-Soler-Balaguer." *Diari Català* 17 de diciembre de 1880: 612. Impreso.
- Balaguer, Víctor. *Bellezas de la historia de Cataluña*. Barcelona: Narciso Ramírez, 1853. Impreso.
- . "Discurso en las Cortes Constituyentes del 14 de mayo de 1869." *Diario de sesiones de las Cortes Constituyentes. Dieron principio el día 11 de febrero de 1869*. Tomo III. Madrid: J.A. García, 1870. 1947-48. Impreso.
- . "Discurso de recepción." *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública del Excmo. Señor Don Víctor Balaguer el día 10 de octubre de 1875*. Madrid: Fortanet, 1875. Impreso.
- . "Escrit en la pedra d'unas ruinas." *Poesías catalanas*. Tomo 2. Madrid: Progreso, 1892. Impreso.
- . *Guia de Barcelona á Arenys de Mar por el ferro-carril*. Barcelona: Jaime Jepús y Ramon Villegas, 1857. Impreso.
- . *Guia de Barcelona á Granollers por el ferro-carril*. Barcelona: Jaime Jepús y Ramon Villegas, 1857. Impreso.
- . *Guia de Barcelona á Martorell por el ferro-carril*. Barcelona: Jaime Jepús y Ramon Villegas, 1857. Impreso.
- . *Guia de Barcelona á Tarrasa por el ferro-carril*. Barcelona: Jaime Jepús y Ramon Villegas, 1857. Impreso.
- Bofarull i Sans, Francesc de. "Balaguer, patriota y literato." *Boletín de la biblioteca museo Balaguer* 109-110 (1901): 11-12. Impreso.
- Canibell, E. "Divagacions." *Boletín de la biblioteca museo Balaguer* 109-110 (1901): 13-15. Impreso.
- Capmany i de Montpalau, Antoni de. *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Madrid: Sancha, 1792. Impreso.
- Comas i Güell, Montserrat. *Víctor Balaguer i la identitat col·lectiva*. Catarroja: Afers, 2008. Impreso.
- Derogación de los fueros de Aragón y Valencia*. 19 Jun. 1707. Impreso.
- Fukuyama, Francis. "The End of History?" *The National Interest* (1989): 3-18. Impreso.
- Janowitz, Anne. *England's Ruins: Poetic Purpose and the National Landscape*. Oxford: Blackwell, 1990. Impreso.
- Lynch, Kevin. *What Time is This Place?* Oxford: MIT, 1976. Impreso.
- Nairn, Tom. "The Modern Janus." *The New Left Review* 94 (1975): 1-18. Impreso.
- Palomas i Moncholí, Joan. *Víctor Balaguer. Renaixença, revolució i progrés*. Vilanova i la Geltrú: El cep i la nansa, 2004. Impreso.
- Puig i Cadafalch, Josep, Antoni de Falguera y Josep Goday i Casals. *La arquitectura romànica a Catalunya*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, 1911. Impreso.
- Smith, Anthony D. *Nationalism and Modernism: A Critical Survey of Recent Theories of Nations and Nationalism*. London: Routledge, 1998. Impreso.
- . *Ethno-Symbolism and Nationalism: A Cultural Approach*. London: Routledge, 2009. Impreso.
- Soldevila, Ferran ed. *Les quatre grans cròniques I. Llibre dels feits del rei En Jaume*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, 2007. Impreso.



- 
- . *Les quatre grans cròniques II. Crònica de Bernat Desclot*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, 2008. Impreso.
- . *Les quatre grans cròniques III. Crònica de Ramon Muntaner*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, 2011. Impreso.
- . *Les quatre grans cròniques III. Crònica de Pere III el Cerimoniós*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, 2014. Impreso.
- Soler, Frederic. *L'esquella de la Torratxa*. Barcelona: Edicions 62, 1978. Impreso.
- Thomas, Sophie. *Romanticism and Visuality: Fragments, History, Spectacle*. London: Routledge, 2007. Impreso.
- Vilardell Roig, Arturo. "Víctor Balaguer." *Boletín de la biblioteca museo Balaguer* 109-110 (1901): 31-34. Impreso.