

## Tesis doctorales leídas en el departamento de Historia Contemporánea de la UCM durante el curso 2010-2011

**Fernando HERNÁNDEZ HOLGADO:** La Prisión Militar. Las cárceles franquistas de mujeres de Barcelona y Madrid (1939-1945).

Directora: Dra. Gloria NIELFA CRISTÓBAL

Fecha de lectura: 10 de mayo de 2011.

### RESUMEN:

El objetivo del trabajo es el de historiar desde un punto de vista social los centros penitenciarios femeninos de las dos principales ciudades españolas durante el primer franquismo: Barcelona, con la prisión provincial de Les Corts, y Madrid, con las cárceles de Ventas y Claudio Coello. El punto de partida es la gran represión desatada durante el llamado “el bienio de la Victoria”, de los años 1939-1940, con enormes cifras de encarcelamiento tanto de hombres como de mujeres, pero sin descuidar la tradición secular del encarcelamiento femenino en España.

El acento del análisis recae, muy especialmente, en los colectivos de presas políticas y en la formación, en su seno, de una auténtica comunidad militante y resistente, formada por reclusas de diferentes ideologías y tradiciones políticas. Esta comunidad de presas forjó durante el periodo estudiado -1939-1945- toda una cultura carcelaria feminizada compuesta por códigos de conducta, discursos, prácticas y representaciones simbólicas, que he dado en llamar la prisión militante, en la que la transmisión oral de relatos y canciones desempeñó un papel fundamental.

**Jorge MARCO CARRETERO:** Resistencia armada en la posguerra. Andalucía Oriental, 1939-1952.

Director: Dr. Julio ARÓSTEGUI SÁNCHEZ.

Fecha de lectura: 3 de junio de 2011.

### RESUMEN:

La presente Tesis doctoral ha formulado un modelo de interpretación innovador de la guerrilla antifranquista, incorporando enfoques teóricos procedentes de la historia sociocultural, la antropología, la sociología, la politología y la geografía humana. El estudio, desde un primer momento, trasciende el marco nacional de la guerrilla antifranquista, insertando el fenómeno en el marco de las resistencias antifascistas europeas y a una mayor escala, en los estudios internacionales sobre la lucha armada y la guerra irregular.

La guerrilla antifranquista no se puede entender sin el proceso de limpieza política desplegado durante la guerra civil y la posguerra, cuyo objetivo era eliminar todo rastro del enemigo interno, de las culturas políticas e identidades co-

lectivas que las derechas españolas habían condenado bajo el paraguas común de la anti-España. A partir de este análisis, el autor analiza los procesos de violencia política iniciados por la dictadura y sus efectos en la formación y movilización del movimiento guerrillero en España. Uno de los elementos más relevantes es el clima general de represión, pero las medidas de control social del territorio y su aplicación en las diversas fases del ciclo guerrillero, resultaron más determinantes. Estas condiciones permiten explicar el perfil campesino de montaña de la mayor parte de los guerrilleros en España. Del mismo modo, la atención sobre los procesos previos de movilización y politización, particularmente durante la guerra civil, no sólo explican la preponderancia de jóvenes varones en la Resistencia, sino los procesos culturales que facilitaron su articulación: experiencia de guerra, camarería o la cultura de los excombatientes.

La naturaleza de la resistencia armada antifranquista muestra una doble vertiente, social y política, dentro del marco general de las resistencias campesinas, y con el objeto de analizar en mayor profundidad este proceso, el autor ha propuesto dos categorías de análisis: los vecinos en armas y la guerrilla política. Ambas forman de parte de un movimiento común, pero con unos rasgos muy diferentes. La heterogeneidad de la Resistencia se observa, entre otros elementos, en las formas de cohesión interna de los grupos, la proyección local o nacional de la lucha armada, los modelos de organización, los repertorios de acción guerrillera o los métodos de propaganda y comunicación social. Por este motivo el autor analiza en profundidad aspectos clave como la importancia de los grupos primarios (vecinos, amigos y familiares), las identidades híbridas en el campesinado o los procesos de violencia política en el marco de las comunidades locales. La doble vertiente de la Resistencia generó dinámicas de transformación y convergencia pero, al mismo tiempo, desarrolló conflictos y enfrentamientos entre grupos de distinta naturaleza. Unos procesos a los que el autor presta especial atención a lo largo del trabajo.

En este marco heterogéneo el autor incorpora el estudio de las formas cotidianas de resistencia campesina (robos, hurtos, secuestros, etc.) llevados a cabo al margen de la Resistencia. Con el objeto de mostrar una visión compleja, la presente obra distingue este tipo de estrategias individuales, de la guerrilla antifranquista, pero al mismo tiempo señala que en ocasiones las fronteras no siempre son sencillas de dilucidar. La distinción, además, entre campesinos politizados que optan por la Resistencia y campesinos no politizados que optan por las estrategias individuales de supervivencia resulta simplista y limitada. Los vecinos armados, la guerrilla política y las estrategias individuales, cuyos límites en ocasiones son difusos, forman parte del conjunto de resistencias campesinas que rompen radicalmente el discurso de “la paz social” difundido por la dictadura tras la Victoria, y muestran con claridad la importancia del campesinado, verdadero protagonista de la oposición a la dictadura en los años cuarenta.

**Barbara Ana REVUELTA EUGERCIOS:** Los usos de la inclusa de Madrid, mortalidad y retorno a principios del siglo XX (1890-1935).

Directores: Dr. Diego RAMIRO FARIÑAS y Dr. Luis Enrique OTERO CARVAJAL.

Fecha de lectura: 4 de julio de 2011.

**RESUMEN:**

Esta tesis doctoral aborda el estudio del abandono infantil en la Inclusa de Madrid a principios del siglo XX (1890-1935). El objetivo ha sido doble: estudiar el depósito de niños en la Inclusa y analizar las experiencias vitales de éstos tras su admisión. Para ello, se ha utilizado un enfoque interdisciplinar, entre la historia y la demografía, que ha permitido una renovación teórica y metodológica del estudio del abandono infantil. Este enfoque ha permitido anclar la demografía en la historia y ofrecer respuestas desde la demografía a preguntas que la historia no ha podido plantear. Se han analizado el contexto y las características del abandono infantil desde un punto de vista histórico y se han abordado las vidas de los expósitos en la Inclusa con un análisis demográfico y estadístico, no sólo centrándose en su mortalidad, sino también en la recuperación por sus padres. La relevancia de esta tesis viene avalada también por el estudio de una cronología poco explorada pero llena de transformaciones, tanto sociales como de la propia institución; por el uso de una riquísima base de datos individuales; y por la utilización del análisis longitudinal para extraer la experiencia expósita de la imagen estática de los análisis tradicionales. Esta tesis no sólo ha puesto la historiografía contemporánea española sobre expósitos en el nivel internacional sino que ha tratado de ir más allá, proponiendo marcos teóricos, buscando explicaciones y mecanismos causales y, en general, estudiando aspectos no abordados hasta el momento.

**Luis Antonio LOPES DOS SANTOS:** Política ferroviaria ibérica: de principios del siglo XX a la agrupación de los ferrocarriles (1901-1951).

Directores: José SÁNCHEZ JIMÉNEZ y Dr. Javier GUTIÉRREZ PUEBLA.

Fecha de lectura: 22 de julio de 2011.

**RESUMEN:**

El ferrocarril se introdujo tarde en la península Ibérica, inaugurándose los primeros tramos en 1848 en España, (Barcelona a Mataró), 1856 en Portugal, (Lisboa a Carregado). Sin embargo, hubo que esperar el año 1855 en España, y 1860 en Portugal, para que se verificara el verdadero arranque ferroviario de la península, no pudiendo considerarse la existencia de una cobertura significativa del territorio, antes de mediados de la década de los sesenta del siglo XIX. A pesar de la existencia de obstáculos tales como la falta de capitales, las invasiones napoleónicas, las guerras entre liberales y absolutistas, las guerras civiles entre facciones liberales, todos fenómenos comunes y más o menos simultáneos en los dos Estados peninsulares, la causa esencial del atraso ferroviario de España y Portugal, ha sido la

escasa consciencia que sus elites tenían de la realidad exterior, de los beneficios del ferrocarril, bien como de la importancia que este medio de transporte empezó a ganar a partir de la década de los treinta, un poco por todo el mundo, principalmente en Europa y América del Norte. De ello resultó que el poder no se interesó verdaderamente por la introducción del ferrocarril en el territorio ibérico, y se despertó relativamente tarde, para la necesidad de acortar ese atraso.

Tras el arranque ferroviario, la red peninsular se construyó en dos tandas más o menos simultáneas, una empezada en 1855 en España, 1860 en Portugal, y terminada hacia 1865 en ambas naciones. Otra, iniciada en 1875 en España, 1877 en Portugal, y terminada en 1885 en el primer caso, 1890-91 en el segundo. Ambos ciclos de intensificación de las construcciones ferroviarias, terminarían en tremendas crisis financieras, que evidenciarían la imposibilidad de que el ferrocarril fuera un buen negocio en la península, dada la escasez de tráfico, resultante del escaso desarrollo de las dos naciones.

Sería solamente con la entrada en siglo XX, cuando el tráfico crecería, hasta el punto de proporcionar por primera vez buenas recaudaciones a las administraciones ferroviarias, al mismo tiempo que se producía la congestión de los ejes más cargados. Ello resultaba de la lenta, pero inexorable modernización económica peninsular, para la cuál había contribuido el ferrocarril.

Sin embargo, la primera Gran Guerra, introduciría unos cambios, de los que el ferrocarril ya no se recuperaría como negocio: la tremenda inflación de los materiales y sueldos, resultaría en un agravamiento de los gastos de la explotación, que las tarifas, congeladas por los contratos originales de concesión, no tenían libertad para acompañar. Además, un aumento de tarifas, repercutía inmediatamente en el coste de vida y en la competitividad de los más distintos sectores de la economía, por lo cuál el Estado buscaba diferir y limitar cualquier recargo.

A continuación, el Estado se vería obligado a subvencionar progresivamente el servicio ferroviario, de maneras a que no se interrumpiera el necesario sistema de transportes, o incluso a garantizar la adecuación de la capacidad al crecimiento de la demanda. De ello resultaría el progresivo paso del ferrocarril, de la esfera privada hacia la pública. El fenómeno no fue exclusivamente ibérico, sino común a la generalidad de los países de Europa y América del Norte, quedando conocido bajo la designación de “Problema Ferroviario”.

En 1941 en España, entre 1947 y 1951 en Portugal, el Estado se adueñaría definitivamente del sistema ferroviario, culminando un proceso de sustitución del capital privado por el público, iniciado por la guerra del 14-18.