

ANTÒNIA CASELLAS\*, CARMEN BELLET SANFELIU\*\*, MARÍA PILAR ALONSO LOGROÑO\*\*

\*Universitat Autònoma de Barcelona \*\* Universitat de Lleida

## *Gobernanza, infraestructuras y desarrollo territorial: análisis a través de una estación de tren de alta velocidad<sup>1</sup>*

### RESUMEN

En las últimas décadas se han producido cambios en los modos de gobernanza local, con importantes consecuencias para la ejecución de las políticas de desarrollo local. El presente artículo analiza el proceso y las características de los agentes involucrados en el *lobby* de una estación del TAV en Segovia y concluye que los estudios sobre desarrollo local deben considerar la creciente sofisticación de la sociedad civil local, que, organizada en redes socio-institucionales y a través de estrategias de participación complejas, incluye grupos e intereses plurales.

### RÉSUMÉ

Au cours des dernières décennies il ya eu des changements dans la gouvernance locale, avec des conséquences importantes pour la mise en œuvre des politiques de développement local. Cet article analyse les processus et les caractéristiques des agents impliqués dans le *lobby* d'une gare de TGV à Segovia et conclut que les études de développement local devrait donc envisager la sophistication croissante de la société civile, qui, organisée en réseaux socio-institutionnels et

à travers des stratégies de participation complexes, inclut groupes et intérêts pluriels.

### ABSTRACT

In the last decades there have been important changes in governance at local scale, with implications with regard to the execution of development policies. This article analyzes the process and characteristics of agents involve in the lobby of a high-speed train station in Segovia and conclude that research on local development should pay attention to the growing powers of local civil society, which, organized through socio-institutional networks and with complex participation strategies, includes plural groups and interests.

### *Palabras clave/Mots clé/Keywords*

Capital social, redes, desarrollo local, tren de alta velocidad, Segovia. Capital social, réseaux, développement local, train à grande vitesse, Segovia. Social capital, networks, local development, high speed railway, Segovia.

## I. INTRODUCCIÓN

**L**a organización de la acción colectiva en una sociedad altamente fragmentada es un proceso complejo.

Una de las cuestiones claves en temas de gobernanza local es cómo se organizan los diferentes grupos políticos, económicos y sociales de un territorio en función de un proyecto de desarrollo específico. O, dicho de otra forma, cómo un proyecto que afecta al territorio permite organizar maneras de colaboración de la sociedad civil, unas orientadas hacia este determinado fin y otras oponiéndose a él.

El análisis de los agentes involucrados en la consecución de una parada del tren de alta velocidad (TAV) en Segovia (España) ofrece importantes posibilidades de

---

<sup>1</sup> El presente texto se integra dentro del subprograma Ramón y Cajal del Ministerio de Ciencia e Innovación con la referencia RYC-2008-02456; y los proyectos de investigación *Políticas urbanas en torno al tren de alta velocidad en España*, concedido por el Ministerio de Educación y Ciencia (TRA2007-68033-C03C02) y *Alta velocidad ferroviaria, intermodalidad y territorio*, financiado por el Ministerio de Fomento (T98/2006).

estudio sobre procesos de gobernanza local por varias razones. En primer lugar, porque inicialmente había sido desestimada la ubicación de una parada del TAV en Segovia por parte del Gobierno español a finales de los años ochenta. Sin embargo, las movilizaciones para la consecución de una estación del TAV en la ciudad, que tuvieron una duración de más de una década e implicaron la interacción de un complejo grupo de agentes políticos, al igual que organizaciones privadas y grupos sociales con diversas prioridades y objetivos, apoyaron su ejecución.

En segundo lugar, el caso de la llegada del TAV a Segovia es relevante porque ejemplifica cómo las expectativas sobre los posible impactos urbanos y económicos generados por el TAV ayudan a movilizar a los agentes políticos y económicos del territorio, para alcanzar propuestas de coordinación de políticas locales de desarrollo urbanístico, socioeconómico y cultural a diversas escalas territoriales. Además, el caso de Segovia ilustra cómo la ubicación de una estación de alta velocidad periférica respecto al casco urbano crea por sí misma expectativas de desarrollo urbanístico a gran escala. Estas expectativas plantean dos posturas confrontadas. Por un lado, se genera cooperación entre diversos agentes de sectores públicos y privados motivados por el posible desarrollo urbanístico. Por otro lado, se genera cooperación o complementariedad entre grupos sociales, con diferentes áreas de interés, pero motivados por temas de preservación del medio. En última instancia, el análisis de quién y de cómo se influye en las decisiones de planificación territorial es importante en la medida en que permite explorar y entender el funcionamiento de la sociedad civil y sus mecanismos de actuación en un periodo de cambio en políticas urbanas.

Los resultados que se presentan en este artículo surgen del estudio en profundidad del proceso de implantación del TAV en Segovia, una ciudad media colindante a la provincia de Madrid, de poco más de 56.000 habitantes en 2009. El estudio permite analizar la implicación de la sociedad civil local y su influencia en la planificación territorial y estratégica ligada a la ejecución de una infraestructura de transportes. Para ello, se realizó un amplio estudio documental y treinta entrevistas en profundidad a agentes políticos, económicos y sociales del territorio. Las entrevistas se llevaron a cabo durante 2006, 2007 y 2009. La selección de los entrevistados se realizó siguiendo un proceso reputacional (Fainstein, 2001). A partir de la identificación de organizaciones e instituciones movilizadas en torno al TAV, se amplió la lista a aquellas personas que los entrevistados inicialmente nos sugirieron como conocedoras del proceso. Asimismo, se realizó

un esfuerzo metodológico para asegurar la presencia de individuos de un amplio espectro ideológico, institucional y social. En caso necesario se complementaron las entrevistas en profundidad con entrevistas telefónicas en aquellas ocasiones en que se consideró importante matizar, aclarar o complementar información. Como fuentes secundarias, se trabajó con distintas bases de datos estadísticas, estudios académicos, documentales y con prensa. Muchas de las informaciones conseguidas en estas fuentes fueron utilizadas tanto para la elaboración de las entrevistas en profundidad como para su análisis e interpretación posterior.

## II. LA GOBERNANZA Y LAS POLÍTICAS DE DESARROLLO TERRITORIAL

Una de las mayores transformaciones de la sociedad occidental en las últimas décadas hace referencia a los cambios en los modos de gobernanza tanto a escala nacional como local. El modelo tradicional del estado interventor se ha ido transformando en la medida en que los Estados nacionales han transferido soberanía a escalas supranacionales, como por ejemplo la Unión Europea (UE); y en escalas regionales y locales a través del creciente poder económico, social y político de regiones y ciudades. En España, la aplicación del principio de subsidiariedad auspiciado desde la UE también ha contribuido a enfatizar la importancia de la escala local. Asimismo, cambios en modelos productivos han generado la consolidación de nuevos grupos socioeconómicos, por ejemplo, trabajadores a tiempo parcial, desempleados estructurales, *working poor*, flujos de inmigración legal e ilegal, etc., los cuales han creado sociedades locales más complejas en sus atributos y necesidades.

Desde diferentes disciplinas y perspectivas (geografía, ciencias políticas, economía, sociología) se ha enfatizado el proceso de liberalización económica, el cual ha ido acompañado de una creciente individualización de la sociedad, que ha generado un aumento de estrategias de autoorganización (Jessop, 2002; Hajer, 2003; Hacker, 2006; Swyngedouw, 2005; Casellas, 2007). Las redes locales se han convertido en herramientas decisivas para la competitividad de los territorios (Caravaca y González, 2009). Asimismo, el concepto de sociedad civil se ha hecho mucho más heterogéneo y complejo, con repercusiones sobre cuestiones redistributivas y de justicia social que obligan a repensar nuevos modelos de organización social (Gerometta y otros, 2005; Moulart y otros, 2007).

La necesidad de adaptación de las políticas públicas a los territorios se revela en este nuevo marco sociológico como uno de los aspectos clave en gobernabilidad. Como apunta Farinós (2008, 15), «la gobernanza territorial se entiende como una práctica/proceso de organización de las múltiples relaciones que caracterizan las interacciones entre actores e intereses diversos presentes en el territorio. El reto principal para una buena gobernanza territorial sería organizar las condiciones más favorables para poder desarrollar acciones territoriales conjuntas que permitan conseguir dicho objetivo». Es este sentido, Farinós enfatiza que el reto para la buena gobernanza del territorio es que las políticas se adapten a los territorios y no a la inversa.

Dada la creciente complejidad de las políticas locales y de los mecanismos en la toma de decisiones, al igual que el creciente énfasis en temas de desarrollo económico, modelos analíticos tradicionalmente anglosajones se están incorporando al análisis de las políticas urbanas en otras zonas. Uno de estos modelos de análisis es la teoría de los regímenes urbanos (John y Cole, 1998; Lawless, 1994; Levine, 1994; Strom, 1996; Casellas, 2006 y 2007). Una de las herramientas de análisis novedosas dentro de esta teoría es su aproximación al concepto de poder, al considerarlo como herramienta productiva. Desde este punto de vista analítico, en un territorio determinado podemos esperar que grupos diferentes de agentes se organicen en coalición para conseguir un fin concreto. Para ello, ponen en común sus recursos complementarios y diferentes (Stoker, 1995). Es decir, lo que motiva la acción y cooperación en un territorio no es tanto el esfuerzo por controlar o dominar de cierto grupo político o económico de élite (como analizan los pensadores estructuralistas), como el hecho de conseguir un beneficio específico compartido entre agentes dispares. Por ello, la organización de estrategias de cooperación a escala local se puede analizar desde la necesidad de agentes distintos, con prioridades diferentes, de cooperar para conseguir objetivos concretos. Otra herramienta analítica útil, y entrelazada con el concepto de poder productivo, es el concepto de esquemas de cooperación. Desde esta perspectiva, la cooperación entre agentes diversos debe analizarse no tanto como el resultado de mecanismos de dominación de determinados grupos hacia otros, sino como procesos de relación que establecen mecanismos de lealtad, soporte y cooperación mutuo entre individuos y grupos (Casellas, 2005).

La definición de gobernanza como organización de intereses múltiples conecta con la idea de capital social,



FIG. 1. Opciones de trazado de la línea TAV Madrid-Segovia. Fuente: *Estudio Informativo Comparativo del Nuevo Acceso Ferroviario al Norte-Noroeste de España*. Ministerio de Fomento, 1999.

entendido como las redes y relaciones sociales que las personas crean y que facilitan la cooperación e interacción (Franklin, 2004). Desde esta perspectiva, capital social se entiende como recurso para la acción en la medida en que diferentes grupos trabajan juntos para conseguir un objetivo compartido (Bagnasco, 2003). Aunque el concepto de capital social puede ser muy vago y prestarse a numerosas interpretaciones dispares, diferentes pensadores clave como Bourdieu, Coleman, Putnam y Lin aportan claves interpretativas que permiten adaptar el concepto de capital social al desarrollo territorial (Casellas y Barbera-Pallares, 2005; Caravaca y González, 2009).

Siguiendo a Bourdieu (1986 y 1998), el capital social es ante todo un recurso que se vincula a la pertenencia a grupos y redes sociales. En este sentido, las asociaciones ciudadanas o los grupos políticos son manifestaciones de capital social. El capital social para Coleman es de carácter productivo. Es decir, al igual que el poder desde la perspectiva de los regímenes urbanos es un poder productivo porque permite alcanzar objetivos, para Coleman (1988 y 1990) los individuos se interesan por establecer conexiones con otros individuos porque gracias a ello logran conseguir beneficios que no serían posibles sin este nivel de cooperación. Putnam (1993 y 2001) da un salto del individuo a la colectividad, y enfatiza la importancia de las obligaciones morales, las normas, la

confianza y las redes sociales que la interacción entre grupos genera.

El papel de las redes sociales a escala local se revela como importante porque podemos esperar que éstas conformen una parte significativa del capital social. Este capital social a escala local es definido por Caravaca y González (2009, 6) como capital relacional «puesto que es a través de ellas como se puede aumentar el sentido de confianza y responsabilidad entre los actores con presencia activa en los distintos ámbitos, constituyendo una base importante para la acción colectiva que puede influir decisivamente en los procesos de desarrollo».

Dentro de las redes sociales, como apunta el sociólogo Nan Lin (2001), es importante tener en cuenta la posición de los individuos dentro de las estructuras jerárquicas, la naturaleza de la relación entre un individuo y otros y, por último, la ubicación del individuo en la red. La posición del individuo en la red nos permite ver la proximidad de éste a los puestos de jerarquía, y por ello su capacidad para ejercer una mayor influencia. La naturaleza de la relación dentro de la red permite distinguir entre lazos fuertes y débiles. Si bien los primeros ofrecen garantías gracias a los factores de confianza, reciprocidad y obligación mutua que generan, los lazos débiles son también importantes porque ayudan a conectar individuos de diferentes y más amplios ámbitos, y por ello acceder a recursos e información nueva. Por último, dependiendo de la posición en la red, se debe prestar atención a los agentes que Lin identifica como individuos puente, que son aquellos que se encuentran bien posicionados en las redes sociales de grupos diferentes. Los puentes permiten hacer accesibles a la red los recursos existentes en dos o más grupos distintos y ofrecen recursos que no se solapan, sino que se complementan.

Este marco analítico permite analizar los agentes, el proceso y mecanismos de cooperación de diferentes grupos de la sociedad civil segoviana para la consecución de una parada del TAV en su ciudad, o para oponerse a él. A nivel metodológico, y siguiendo la clasificación establecida por Méndez (2002) y Caravaca y González (2009), el presente artículo divide a los agentes territoriales del estudio en cuatro tipos:

- 1) Instituciones públicas, como, por ejemplo, gobiernos y administraciones locales y regionales, mancomunidades de municipios, agencias y agentes de desarrollo local, etc. El tamaño de la muestra en este estudio es de siete individuos.
- 2) Fundaciones, empresas públicas y mixtas, incluyendo empresas públicas y mixtas, universidades

y centros de investigación, fundaciones para la promoción económica, etc. El tamaño de la muestra en el estudio es de nueve individuos.

- 3) Organizaciones económicas. El tamaño de la muestra es de ocho individuos.
- 4) Organizaciones y asociaciones sociales, incluyendo sindicatos, grupos de acción local, asociaciones y ONG, etc. El tamaño de la muestra es de seis individuos.

En los siguientes apartados, cuando se considera necesario, y con el fin de garantizar el anonimato de los entrevistados, el artículo cita la fuente de la información refiriéndose al grupo al que pertenece el entrevistado, otorgándole un número dentro de él. Por ejemplo: instituciones públicas-individuo 1.

### III. EL RELATIVO AISLAMIENTO DE UNA CIUDAD CON POSICIÓN CENTRAL

A pesar de la cercanía a Madrid, Segovia ciudad y su provincia han estado históricamente aisladas. Este aislamiento era resultado, en parte, de las características topográficas del entorno y de las escasas y deficientes infraestructuras de transporte y comunicación. La provincia de Segovia, de 6.949 km<sup>2</sup> y situada al norte de la cordillera que divide en dos la meseta central de la Península Ibérica, presenta una gran diversidad fisiográfica en buena parte caracterizada por la notable presencia del dorsal montañoso.

La presencia de la sierra de Guadarrama ha jugado siempre un papel ambivalente. Por un lado, ha funcionado como espacio barrera que niega la fácil relación con el centro peninsular; por otro, por su alto valor paisajístico, natural y patrimonial, se ha convertido en una de las bases de la economía, notablemente dirigida al sector turístico.

A pesar de la deficiente conectividad histórica, la relativa cercanía a la metrópoli madrileña ha incidido en las dinámicas socioeconómicas de la provincia. Segovia comienza a integrarse en el área de influencia de Madrid desde la segunda mitad del siglo XIX. Durante el siglo XX, en especial en su segunda mitad, la intensidad de las relaciones de intercambio con Madrid, relaciones de dependencia del *hinterland*, va en aumento tanto en las facetas económicas y culturales como sociales, especialmente las relacionadas con el turismo, actividades de ocio y viviendas de veraneo. Pero Madrid también ha ejercido de polo de atracción para los segovianos. Según datos del censo de población de 2001, Madrid acogía cerca del 41% de



individuos, sus objetivos de negocio o políticos y su nivel de educación. Asimismo, como apuntan Majoor y Schuiling (2008), es importante prestar atención a los procesos de decisión sobre la ubicación de la alta velocidad, porque, como revela el caso de estudio en ciudades holandesas, a menudo las decisiones de ubicación responden más a motivaciones políticas que técnicas.

### 1. AGENTES LOCALES Y REDES SOCIOINSTITUCIONALES

Hacia mediados de los años ochenta, el modelo de red del TAV diseñado por el Gobierno español dejaba sin parada ciudades medias históricamente mal comunicadas, como es el caso de Segovia. El largo y sofisticado proceso seguido por diferentes grupos de la sociedad civil segoviana para conseguir una parada del TAV, su capacidad de cooperación y sus estrategias de *lobby* ejemplifican la importancia de los agentes locales en la consecución de una infraestructura considerada clave para el desarrollo del territorio. El análisis del proceso de decisión, a través de entrevistas en profundidad a treinta agentes locales, junto con un exhaustivo estudio de prensa y documentación, demuestra que la estación del TAV en la ciudad de Segovia sólo fue posible gracias a la cooperación, entusiasmo y coordinación de un amplio abanico de agentes sociales, políticos y económicos locales. En este sentido, el papel de los agentes locales como fuerza de *lobby* hacia el Gobierno central es el primer elemento importante que debe destacarse en el proceso de reposicionamiento de la ciudad.

Los dos primeros proyectos de línea ferroviaria del TAV para el norte y noroeste de España se presentan a finales de los años ochenta y principios de los noventa. Tras un largo periodo de incertidumbre, en 1994 la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario, como organismo promotor del Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 del Gobierno español, presenta cuatro nuevos posibles trazados a información pública. De nuevo, ninguno de ellos tiene su recorrido cerca de Segovia capital. El punto de la línea más próximo a la capital se encuentra a unos cuarenta kilómetros (Bellet, Alonso, Casellas, Morell y Gil, 2008).

A pesar de que Segovia ha sufrido a través de sus procesos de inmigración históricos una significativa pérdida de capital humano, los agentes sociales y políticos locales son capaces de movilizarse y proponer una alternativa con un nuevo trazado que incluye una parada del TAV en Segovia. En 1995, la Diputación Provincial y la Cámara de Comercio de Segovia proponen al Ministerio de Obras

Públicas, Transportes y Medio Ambiente un corredor alternativo que se conocerá popularmente como la «Quinta Alternativa». El trazado es incorporado por el Ministerio como quinta opción de trazado bajo el nombre «Nuevo Acceso Ferroviario al Norte-Noroeste».

De este proceso cabe destacar a varios agentes e instituciones claves, que por su capacidad de liderazgo y situación dentro de las redes sociales locales son capaces de motivar a la sociedad civil segoviana y de aglutinar y coordinar recursos para la reivindicación de la infraestructura.

En primer lugar, se identifica un individuo puente perteneciente al grupo «organización económica» como agente clave en el proceso de movilización y concienciación social en torno a la importancia de la reivindicación del TAV para Segovia. Siguiendo la definición de Lin, a través de nuestro estudio de campo observamos cómo este individuo puente tiene conexiones con diferentes redes socioinstitucionales tanto a escala local como regional y nacional. A su vez, su posición a nivel de redes es privilegiada por encontrarse bien posicionado jerárquicamente dentro de ellas, lo cual le permite ejercer una posición de liderazgo para aglutinar el interés de un amplio abanico de agentes del ámbito local. Frente a la constatación de que los planes del Gobierno español no contemplan una parada del TAV en Segovia, a final de 1994 y bajo su liderazgo se llevarán a cabo en la ciudad cuatro mesas redondas de debate. A ellas asisten el alcalde de la ciudad, el presidente de la Cámara de Comercio, el presidente de la federación de empresarios de la provincia, representantes políticos de las fuerzas mayoritarias de la ciudad, representantes de los grupos sindicales y representantes del Gobierno español y autonómico (Junta de Castilla y León). El trabajo cualitativo basado en entrevistas en profundidad permite dilucidar cómo el individuo puente mantiene lazos fuertes con determinados grupos políticos y económicos tanto locales como nacionales, los cuales implican confianza y reconocimiento mutuo, que se traducen en la presencia de representantes políticos de diversas escalas territoriales en las mesas redondas. A su vez, también mantiene lazos débiles con otros agentes sociales, por ello consigue que las mesas de debate cuenten con grupos diversos del colectivo político, social y económico local. Aunque los partidos políticos se desmarcan del comunicado conjunto final, las reuniones permiten diseñar estrategias de *lobby* hacia las instituciones con poder de decisión. A la vez, se articulan mecanismos para la movilización colectiva. Se identifica la prensa local como instrumento importante en el proceso de difusión y concienciación ciudadana.



En diciembre de 1994, 26 organizaciones (tres partidos políticos, ocho ayuntamientos, cinco organizaciones y nueve asociaciones) firman un manifiesto que sirve de base para la creación de una plataforma ciudadana para defender una mejor conectividad ferroviaria de la ciudad y provincia. No será hasta principios de 1997 cuando la Plataforma en Defensa del Ferrocarril incorporará entre sus peticiones la presencia de una parada del TAV. En el momento de su formación, la plataforma se centra en protestar por el cierre de servicios del tren tradicional y en reivindicar una mejor conectividad y eficacia de las conexiones existentes con Madrid.

Otro de los agentes clave en el diseño de alternativas de trazado del TAV que contemplen parada en Segovia pertenece al grupo de «organizaciones y asociaciones sociales». El trabajo de campo permite identificar cómo, por un lado, este individuo juega un papel de agente puente entre grupos empresariales y grupos sociales. Su situación de pertenencia a dos redes distintas le permite tener acceso a instituciones con capacidad de liderar el proceso reivindicativo, a la vez que con grupos de base. Por otro lado, y de forma muy significativa, ejemplifica la importancia del capital humano, como recurso individual, enlazado al capital social, como recurso de grupo. Con recursos propios, y apoyándose en su amplia documentación personal y sus conocimientos sobre ferrocarriles, este agente diseña un plan alternativo a los presentados por el Gobierno. Su trabajo, fruto de su capital humano, consigue visibilidad porque a su vez cuenta con conexiones a escala socioinstitucional en su calidad de vocal de la Cámara de Comercio local. Serán la Cámara de Comercio de Segovia y la Diputación de Segovia quienes presenten esta propuesta alternativa al Gobierno a finales de 1995. La propuesta final, la ya mencionada Quinta Alternativa, se alcanza después de varios informes previos en los que el individuo puente ha intervenido directamente.

## 2. GRUPOS DE PRESIÓN Y ESTRATEGIAS DE MOVILIZACIÓN

En 1997, el Gobierno español presenta a información pública un nuevo trazado denominado «variante de Guadarrama» o «ferrocarril Madrid-Segovia-Valladolid». El nombre del proyecto es claramente indicativo de la incorporación de Segovia en el proyecto, con parada cerca de la capital. Este nuevo trazado, sin embargo, presenta dos graves inconvenientes según la opinión de los movimientos reivindicativos de la capital segoviana. En primer lugar, el trazado, dando la vuelta a la sierra de Guadarrama para luego desplazarse hacia el sureste en la

provincia, añade al tramo Madrid-Segovia un 60% más de recorrido. En segundo lugar, y muy importante para Segovia capital, sitúa la estación del TAV a unos siete kilómetros de la capital, planteando la conexión del TAV con la ciudad a través de trenes lanzadera (Bellet, Alonso, Casellas, Morell y Gil, 2008).

Desde la teoría de los regímenes urbanos se apunta que agentes con prioridades distintas pueden sumar estrategias para conseguir un fin concreto. En este sentido, la Plataforma en Defensa del Ferrocarril ejemplifica la unión de diferentes colectivos que reivindican una parada del TAV como un beneficio compartido. De todas formas, es importante matizar que, en el momento de su creación en diciembre de 1994, la plataforma centra sus reivindicaciones en solicitar mejoras ferroviarias en la línea convencional. Los firmantes solicitaban la apertura urgente de negociaciones. En mayo de 1996, la plataforma amplía sus reivindicaciones al trazado del nuevo ferrocarril, el de alta velocidad; y en enero de 1997, la obtención de una estación del TAV se convierte en la prioridad de la plataforma, que rechazará enérgicamente opciones de trazado que no contemplen parada en la ciudad.

Esta transformación en las prioridades de la plataforma puede interpretarse como la consecuencia de varios factores. En primer lugar, cabe destacar el hecho de que la plataforma cuenta entre sus miembros con representantes de instituciones públicas; fundaciones, empresas públicas y mixtas; organizaciones económicas, y organizaciones y asociaciones sociales que formaron parte de las mesas redondas organizadas en 1994. En este sentido, se observa cómo una red socio-institucional de élite se inserta en una de mayor base social, contribuyendo a la reformulación de estrategias. En cualquier caso, la reivindicación del TAV se convierte en una prioridad compartida e interiorizada por los miembros de la plataforma social. En segundo lugar, cabe destacar la importancia de la prensa local y regional, *El Adelantado de Segovia* y *El Norte de Castilla*, los cuales hacen un seguimiento muy prolífico del debate social y político generado acerca de la necesidad del TAV para el futuro desarrollo de Segovia y su entorno. Desde enero de 1996 hasta diciembre de 1999 se contabilizan 116 artículos sobre las actividades de la plataforma en estas dos publicaciones de amplia difusión local. Con respecto a la acciones emprendidas por la sociedad civil en relación con la Quinta Alternativa, los dos periódicos, en el periodo de marzo de 1995 a julio de 1998, contabilizan 66 artículos. Ambos rotativos, por la amplia difusión que hacen en sus páginas de las movilizaciones acerca del TAV, actúan como fuente de difusión de información pero también de creación de opinión. Por

último, el análisis de la prensa permite, asimismo, dilucidar el papel de liderazgo dentro de la plataforma de instituciones públicas como la Diputación de la provincia, e instituciones económicas como la Cámara de Comercio.

En 1998 se abre un nuevo periodo de debate entre el Gobierno central y la sociedad civil segoviana, en el que la Quinta Alternativa se perfilaba como uno de los trazados más plausibles. De nuevo, la sociedad civil, esta vez liderada por la Cámara de Comercio, produce nuevos documentos que ponen de manifiesto cómo esta alternativa alcanza la mejor puntuación en 18 aspectos fundamentales sobre un total de 24 criterios establecidos por el Gobierno (longitud, rendimiento, túneles, coste de construcción, tarifas, impacto ambiental, entre otros).

En este periodo se contempla también la propuesta hecha por la Comunidad Autónoma de Madrid (CAM). Esta propuesta surge de la oposición que los municipios de la Comunidad de Madrid hacen al trazado del TAV. Los alcaldes de la sierra madrileña se oponen al trazado del TAV por el posible impacto negativo que la infraestructura genera en su territorio. En julio de 1999 salen a información pública cinco opciones finales. Al terminar 1999 se hacen nuevas alegaciones. Las alegaciones presentadas por grupos ecologistas se centran en temas de impacto ambiental. Otra alegación es presentada por la Plataforma del Ferrocarril, Federación Empresarial de Segovia y el Ayuntamiento de Segovia, haciendo referencia a la ubicación de la estación. Después de recibir las alegaciones, en diciembre de 1999, el Gobierno saca a exposición pública dos nuevas alternativas. Finalmente, el 22 de febrero de 2000 se anuncia el trazado definitivo. En este anuncio no se clarifica la localización de la estación, cuya ubicación aproximada se desvelará en mayo de 2001, cuando se señala que la estación se situará a la afueras de la ciudad. El trazado definitivo de la línea del TAV contempla la construcción del túnel de Guadarrama. Este túnel supuso la mayor obra de ingeniería civil que se había llevado a cabo en España hasta el año 2007.

## V. DE LA PARÁLISIS URBANÍSTICA A LA PLANIFICACIÓN CONSENSUADA

Como recogen estudios de caso en ciudades europeas, la ubicación de una estación de alta velocidad por sí misma, especialmente cuando se trata de una ubicación periférica, desencadena planes de desarrollo urbanístico a gran escala involucrando a numerosos agentes del sector público y privado (Majoer y Schuiling, 2008). En el caso de Segovia, y como se analizará más adelante, la

urbanización de nuevos espacios alrededor de la estación generará la reacción de colectivos que denunciarán especulación urbanística y degradación territorial. En la vertiente opuesta, la ejecución de una parada del TAV motivará a las diferentes fuerzas políticas locales y regionales a llegar a un proceso de consenso para la aprobación de un nuevo marco legal para la planificación de la ciudad.

En diciembre de 2007 se aprueba el nuevo Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Segovia. Culmina así un largo proceso en el que las discrepancias políticas entre el Ayuntamiento de la ciudad y el Gobierno regional habían dificultado el proceso. El nuevo plan supone un paso importante para la reestructuración urbanística de Segovia, ya que hasta entonces la ciudad había sufrido durante más de dos décadas la total paralización en su crecimiento urbanístico y su desarrollo de suelo (organizaciones y asociaciones sociales-individuo 5). Una de las causas de esta parálisis se debe a las dificultades de gestión del último PGOU, aprobado en 1984. Este plan preveía la formulación de planes especiales para diferentes áreas de la ciudad. Uno de los problemas graves de implementación generados en estos planes especiales fue el hecho de que durante su redacción la oficina técnica de planeamiento del Ayuntamiento los aunó en un solo documento y en un solo ámbito de gestión. La creación de una amplia superficie de delimitación, junto a la elevada fragmentación de la propiedad, ocasionó la imposibilidad de avanzar en la gestión del plan, dados los numerosos conflictos a resolver (instituciones públicas-individuo 2).

A finales de 1989, con la modificación de la delimitación única y la creación de diferentes planes especiales específicos, se intentó paliar la situación. A pesar de la redacción de planes especiales, la incapacidad de su aprobación por parte de las instituciones públicas provoca que Segovia se enfrente al *boom* inmobiliario español de finales de la década de 1990 y principios de la de 2000 sin suelo preparado para la urbanización (instituciones públicas-individuo 2). Como consecuencia, gran parte del crecimiento urbanístico, desde mediados de la década de 1980 hasta mediados de la de 2000, se desplazará a los municipios colindantes. Esta situación creará un problema adicional para Segovia, al tener la ciudad que proveer de servicios a los habitantes de municipios del entorno que, careciendo de servicios adecuados en su lugar de residencia, utilizarán los de la capital segoviana (organizaciones económicas-individuo 1).

En líneas generales, el nuevo PGOU, aprobado cinco días después de la llegada del primer tren del TAV a Segovia, apuesta por un modelo de ciudad policéntrica en



la que los diferentes barrios que conforman la ciudad mantengan su idiosincrasia y gocen de los servicios necesarios para cubrir sus necesidades de comercio y residencia. El plan no contempla la creación de grandes áreas comerciales, prefiriendo el comercio integrado en los barrios y reforzando así también el comercio central (instituciones públicas-individuo 2).

Los posibles impactos urbanos y económicos generados por el TAV obligan a la dinamización y coordinación de políticas locales de desarrollo urbanístico, con políticas socioeconómicas y culturales (Bertolini, 2000). El consenso generado entre instituciones políticas, económicas y sociales de Segovia en torno a la potencialidad del TAV se ejemplifica también en la especial consideración que la infraestructura recibe en normativas de ordenación del territorio tanto a nivel metropolitano como estratégico. En este sentido, tanto el Plan Estratégico (Segópolis) aprobado en 2004 como las Directrices de Ordenación del Ámbito Territorial de Segovia y Entorno (DOTSE) de la Junta de Castilla y León, aprobadas en 2005, ilustran este punto.

El objetivo primordial del cualquier plan estratégico es establecer un marco de consenso en torno al modelo de la ciudad y territorio, iniciando una colaboración efectiva entre la sociedad civil y la administración. Para ello, en la redacción de Segópolis se contó con la participación de agentes sociales, políticos y económicos locales. En el proceso de redacción de las estrategias de desarrollo para Segovia y sus municipios colindantes propuestas desde el plan estratégico, la presencia de la estación del TAV juega un papel relevante. Considerando las posibilidades de mayor comunicación que se abren gracias a la alta velocidad, los documentos elaborados sobre el plan estratégico señalan que Segovia debe trabajar para integrarse productivamente con Madrid, pero que también, en el contexto de la nueva economía del conocimiento, debe crear un nuevo polo dentro de un sistema de redes de ciudades europeas. Con respecto al TAV se enfatiza que el tren debe aprovecharse en tres líneas concretas: 1) atraer flujos de población, información y bienes culturales; 2) ayudar a la implantación de nuevas actividades empresariales en espacios productivos punteros y de calidad, y 3) aumentar el potencial de visitantes y turistas, ayudando a la ampliación y diversificación de la economía basada en el turismo.

La visión central del plan es posicionar a Segovia como una nueva área de centralidad urbana entre Madrid y Valladolid, en el corredor norte y noroeste español. Esta visión se articula a través de cinco ejes: el territorio, la cultura, la economía, la sociedad y el gobierno. En líneas

generales, en esta concepción global de ciudad y área metropolitana que aporta el plan estratégico, el TAV se plantea como una infraestructura necesaria y altamente positiva para el futuro del territorio.

La ejecución del nuevo acceso del TAV se menciona también en detalle en las DOTSE. El documento puntualiza la necesidad de planificar el territorio teniendo en cuenta el impacto que supone la llegada del tren. En concreto, se señala que el tren, junto con el nuevo plan urbanístico y la creciente demanda de suelo para turismo y ocio, van a acelerar el desarrollo urbano de la ciudad y su entorno. Desde su papel estructurante del territorio, las DOTSE abogan por un modelo urbano de estructura policéntrica, en el que la ciudad de Segovia juega un papel organizador central a escala provincial.

Tanto el plan urbano como el plan metropolitano y el plan estratégico contemplan en su normativa estrategias de integración del TAV a la ciudad y su entorno. El estudio del proceso de elaboración y aprobación de estos documentos, al igual que el análisis de sus contenidos, permite argumentar que la presencia de la infraestructura ha motivado a los agentes territoriales a coordinar esfuerzos y, en definitiva, a trabajar y cooperar con el fin de alcanzar una aprobación definitiva de estos documentos. Ello ejemplifica de nuevo el gran número de expectativas que genera el tren de alta velocidad y la voluntad consensuada de un amplio abanico de la población civil local en torno a los beneficios que la infraestructura aporta al territorio.

## VI. NUEVA CENTRALIDAD URBANA Y CONFLICTOS TERRITORIALES

El 22 de diciembre de 2007 llega el primer tren de alta velocidad a la estación de Segovia. La ubicación de la estación del TAV en Segovia a unos tres kilómetros del centro de la ciudad se argumenta por razones técnicas. A pesar del aparente carácter periférico de esta ubicación, especialmente teniendo en cuenta que en el momento de la inauguración la estación se encontraba aislada y rodeada de terrenos de uso agrícola y ganadero, con una carretera provisional de acceso, los documentos de ordenación territorial aprobados identifican la zona como una nueva centralidad urbana.

La llegada del TAV a Segovia no sólo genera un reposicionamiento de la ciudad en uno de los posibles corredores socioeconómicos más importantes del sur de Europa, sino que ofrece, además, la posibilidad de una reestructuración urbanística de la ciudad y de la relación

de ésta con su entorno más inmediato a gran escala. La ubicación periférica permite la posibilidad de creación de una nueva centralidad que dibuja una clara expansión de la ciudad hacia la zona sureste. Ello implica la necesidad de una ordenación del territorio de la que destacan la creación de nuevas vías de acceso y la recalificación de los terrenos circundantes para su urbanización como espacio de usos mixtos del suelo.

Uno de los proyectos que mayor protesta ciudadana ha suscitado a este nivel es el proyecto Segovia 21. Este proyecto se presenta en 2003, una vez se conoce la ubicación definitiva de la estación del TAV. Se trata de un complejo residencial, de ocio y empresarial ejecutado en una finca de 116 hectáreas de propiedad pública en el municipio colindante de Palazuelos de Eresma. El proyecto incluye un complejo residencial de viviendas unifamiliares, un campo de golf de 18 hoyos de 603.000 m<sup>2</sup> y un parque empresarial, entre otros. El proyecto se realiza bajo la creación de una empresa ad hoc con capital público de la Diputación (87%), un banco local (10,01%) y la Cámara de Comercio (2,99%).

Desde el inicio, numerosos colectivos de ciudadanos de Segovia y provincia (Centáurea, La Vereda-Ecologistas en Acción, Ciudadanos por Segovia, la Plataforma en Defensa de las Aguas Públicas, etc.) denuncian el proyecto utilizando diversas estrategias, desde movilizaciones y manifestaciones hasta denuncias interpuestas en la Audiencia Provincial de Segovia y en la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León. Si la prensa local es una de las herramientas de concienciación de las asociaciones y organismos de *lobby* por el TAV, la protesta contra Segovia 21 se organiza a través de webs y chats en la red. En menor medida también se utilizan los radios locales y la prensa, aunque el acceso a la publicación de sus artículos de opinión es relativamente limitado en uno de los periódicos locales, dadas sus conexiones con los promotores urbanísticos (organizaciones y asociaciones sociales-individuo 6).

Los argumentos de protesta de los colectivos ciudadanos hacia este proyecto giran en torno a argumentos medioambientales y de equidad social. Los aspectos que movilizan a grupos de protesta comprenden diversos temas territoriales, incluyendo la pérdida de patrimonio público y la desprotección del ecosistema, al igual que los abusos de recursos hidrográficos y la especulación urbanística. Las movilizaciones incluyeron manifestaciones de protesta en la ciudad de Segovia y municipios colindantes.

Las denuncias utilizan la vía penal y la administrativa. La denuncia penal en la Audiencia Provincial se

llevó a cabo por malversación de caudales públicos, específicamente por una tasación de los terrenos de propiedad pública inferior a su precio real, la descatalogación de espacios naturales para la recalificación urbanística y el tráfico de influencias. En octubre de 2008, la sala de la Audiencia Provincial de Segovia desestimaba esta denuncia presentada inicialmente por un residente segoviano al que se unieron grupos ecologistas locales, alegando que no existían indicios racionales que sustentaran las acusaciones de malversación, ni evidenciaran el tráfico de influencias. Con respecto a la denuncia interpuesta en la delegación territorial de la comunidad, los colectivos sociales denunciaban las irregularidades en los usos de materiales de construcción y la presencia de soportes publicitarios que no se ajustaban a la normativa vigente. Grupos ecologistas locales también interpusieron diversos recursos contencioso-administrativos impugnando el planeamiento urbanístico y la descatalogación de la finca como espacio natural.

Un aspecto relevante respecto a las protestas generadas por el complejo Segovia 21, y a la vez común a las reivindicaciones de protección del medio ambiente, es la estrategia de los colectivos ciudadanos de unir las reivindicaciones contrarias a este proyecto a otras reivindicaciones territoriales. Como se apunta desde las asociaciones locales, las movilizaciones no se dan en respuesta a un plan específico, sino en defensa del territorio (organizaciones y asociaciones sociales-individuo 6). En el caso de Segovia, el nivel de protesta reivindicativa se hace a escala regional y aglutina diversos frentes de protesta. De entre ellos cabe destacar: la reivindicación de declaración de la sierra de Guadarrama en toda su extensión como parque nacional; la oposición a las concesiones administrativas de los nacederos del río Cambrones a una empresa comercializadora de agua, y la oposición a diversos embalses en la provincia. Con respecto a actuaciones urbanísticas, la oposición al proyecto Segovia 21 se une a otras protestas por propuestas urbanísticas en la ciudad de Segovia y los municipios colindantes, destacando las que se llevan a cabo contra el municipio de Palazuelos de Eresma. Hasta el año 2009, este municipio había recibido por parte de grupos locales once contenciosos a dieciséis de sus planes parciales de ordenación urbana.

Con respecto al TAV como infraestructura, como se ha apuntado anteriormente, grupos ecologistas presentaron alegaciones a aspectos concretos del trazado. Una vez implementada la infraestructura, una de las mayores preocupaciones de estos grupos era el impacto demográfico sobre el territorio, especialmente en relación con Madrid y la posibilidad de que Segovia se convirtiera en

ciudad dormitorio de la capital. Dadas las características del nuevo Plan Nacional Estratégico de Infraestructuras de Transporte para 2020, el cual plantea la conexión de todas las provincias españolas a la red de alta velocidad, la explosión de la burbuja inmobiliaria en España a partir de 2008, el excedente de vivienda construida en la metrópoli madrileña y las experiencias de otras ciudades medias anteriormente conectadas con Madrid, los grupos ecologistas segovianos consideran que a corto o medio plazo el número de población proveniente de la capital no será excesivo.

Finalmente, y con relación a su capacidad de influir en las dinámicas territoriales, estos grupos reconocen sus limitaciones, pero apuntan a la importancia de su mera presencia en la ciudad y provincia, matizando que sus reivindicaciones están cambiando las actitudes de la población en general, al aportar nuevas perspectivas sobre desarrollo local y nuevas estrategias de reivindicación. Asimismo, enfatizan su fuerza disuasoria, ya que sus reivindicaciones y denuncias hacen más cautelosas a las instituciones públicas y a los agentes económicos.

## VII. CONCLUSIONES

Como demuestra el caso de estudio en torno a la consecución de una estación del TAV en Segovia, la implantación de una infraestructura en un territorio es un largo y complejo proceso en el que las decisiones no siempre se toman por criterios estrictamente técnicos. De hecho, muchas decisiones tienen un carácter mucho más político que técnico. En el proceso de decisión sobre ubicación de las infraestructuras, como este estudio demuestra, un factor muy relevante a tener en cuenta es la actitud de la población civil, la cual tiene mecanismos y capacidad para influir en la toma de decisiones, al igual que en las características de un proyecto que considera crucial para su territorio. El estudio de quién, por qué y cómo se actúa desde la sociedad civil segoviana permite analizar las dinámicas de desarrollo territorial desde una perspectiva poco estudiada. La complejidad en gobernanza territorial puede así entenderse como el resultado de la creciente democratización en las decisiones territoriales, pero también como ejemplo de la creciente sofisticación de la sociedad civil. Una sociedad que muestra su capacidad de reivindicación de sus intereses, los cuales además son plurales.

El presente artículo hace un esfuerzo metodológico por introducir nuevas aproximaciones al estudio de la complejidad de la gobernanza local con relación a la eje-

cución de infraestructuras. El caso de la consecución de una parada del TAV en Segovia demuestra que las dinámicas territoriales se pueden analizar utilizando las categorías analíticas que aportan la teoría de los regímenes urbanos (poder productivo y el diseño de esquemas de cooperación) junto al concepto de capital social, entendido como estructura de redes y relaciones sociales.

El concepto del poder como herramienta productiva, orientada a la consecución de un objetivo concreto, permite observar los mecanismos de cooperación que se establecen entre agentes locales con recursos e intereses diferentes, pertenecientes a sectores económicos, políticos y sociales distintos, pero con un objetivo común, en este caso conseguir una parada del tren de alta velocidad. A su vez, el concepto de capital social entendido y analizado como el resultado de la organización de los individuos en redes sociales permite analizar el proceso de decisiones y las estrategias de cooperación entre individuos, prestando atención a la posición de los agentes dentro de las estructuras, la naturaleza de sus relaciones y su ubicación dentro de las redes.

Desde esta perspectiva analítica, el caso de Segovia permite, en primer lugar, identificar la importancia de los individuos puente en las decisiones territoriales. Estos individuos son aquellos que, en la medida en que pertenecen a diferentes redes sociales y se encuentran bien posicionados dentro de ellas, vinculan recursos e información de diferentes grupos, ayudando a la diseminación de estrategias y vías de movilización. En segundo lugar, se confirma la importancia de ciertos grupos de élite política, económica y social en su capacidad de liderar reivindicaciones. En tercer lugar, y aplicando la teoría del diseño de esquemas de cooperación, se ejemplifica la importancia reivindicativa de las plataformas ciudadanas, en coordinación con grupos de élite. En cuarto lugar, se demuestra la importancia del capital humano, es decir, de las aportaciones de individuos concretos. Estas aportaciones encuentran su máxima repercusión cuando el individuo está vinculado a las redes sociales, ya que permite difundir los resultados y utilizarlos de forma eficiente. Sin embargo, cabe destacar en este punto que las aportaciones individuales merecen especial consideración y no deben confundirse con ejecuciones colectivas. En este sentido, y a pesar de la importancia del estudio de redes y capital social, el caso de Segovia también demuestra que es necesario identificar y valorar las aportaciones de agentes concretos.

En el caso de una infraestructura como el TAV, se observa una gran complicidad entre numerosos agentes locales y redes socioinstitucionales, ya que, tal y como

numerosos estudios académicos señalan para otras ciudades, los agentes locales perciben el tren de alta velocidad como una oportunidad única de reposicionamiento territorial y, consecuentemente, de desarrollo. Por ello, a nivel de planificación territorial y urbana, el caso de Segovia también permite observar el papel dinamizador del TAV, en la medida en que las expectativas de impactos positivos generados por el tren en Segovia ayudaron a motivar a los agentes políticos y económicos locales a alcanzar propuestas de consenso en políticas de desarrollo urbanístico, socioeconómico y cultural, a diversas escalas territoriales.

A pesar de esta gran unanimidad, se identifica también una gran complejidad dentro de los mecanismos de la sociedad civil, ya que los agentes involucrados en la consecución de una estación de tren de alta velocidad no sólo son conscientes de sus intereses, sino que a su vez generan expectativas sobre cómo otros agentes pueden ayudar o entorpecer sus objetivos. Así, aunque la infraestructura es ampliamente aceptada por una amplia capa de población segoviana, algunos colectivos regionales motivados por temas medioambientales y políticos, por ejemplo los alcaldes de la sierra madrileña, o locales, como los grupos ecologistas segovianos, crean mecanismos de oposición a través de impugnaciones al proyecto. Una vez la infraestructura se ha ejecutado, las respuestas urbanísticas ad hoc, es decir, generadas a partir de las oportunidades creadas por la nueva infraestructura de comunicación, también generan oposición entre grupos locales.

La ubicación de la estación de alta velocidad periférica al casco urbano crea expectativas de planes de desarrollo urbanístico a gran escala. Estos proyectos generan dos posturas confrontadas: por un lado, se forma un nivel de cooperación entre diversos agentes de sectores públicos y privados motivados por temas de desarrollo; por otro, se genera oposición por parte de grupos sociales motivados por temas de impacto ambiental y social. En última instancia, el análisis de quién y de cómo se influye en las decisiones de planificación territorial en Segovia permite ilustrar el funcionamiento de la sociedad civil y sus mecanismos de actuación en un periodo de cambio en políticas de desarrollo territorial. Futuros estudios deben profundizar en esta línea de análisis.

#### BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO, M. P., y C. BELLET (2009): «El tren de alta velocidad y el proyecto urbano. un nuevo ferrocarril para la Zaragoza del tercer milenio». *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*, Universidad de Barcelona, XIII, 281 <www.ub.es/geocrit/sn/sn-281.htm>.
- BAGNASCO, A. (2003): «Teoría del capital social y *political economy* comparada», en A. Bagnasco y otros: *El capital social. Instrucciones de uso*. Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires-México, pp. 89-123.
- BELLET, C. (2007): «El tren de alta velocidad en el medio urbano. Reflexiones entorno al caso español. Primera jornada europea sobre alta velocidad y territorio». *Cuadernos de Ingeniería*, 10, pp. 141-156.
- M. P. ALONSO y A. CASELLAS (2010): «Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 52, pp. 143-163.
- M. P. ALONSO, A. CASELLAS, R. MORELL y E. GIL (2008): *Los efectos socioeconómicos y territoriales de la llegada del tren de alta velocidad a Segovia*. Caja Segovia, Segovia.
- y J. M. LLOP (2005): «El proceso del proyecto urbanístico y territorial del TAV/AVE en Lleida». *Ingeniería y Territorio*, 70, pp. 82-87.
- BERTOLINI, L. (2000): «Planning in the borderless city: a conceptualisation and an application to the case of station area development». *Town and Planning Review*, 71, pp. 455-475.
- BOURDIEU, P. (1986): «The forms of capital», en A. H. Halsey, H. Lauder, P. Brown y A. S. Wells: *Handbook of theory and research for the sociology of education*. Greenwood Press, Nueva York, pp. 241-258.
- (1998): *Practical reason. On the theory of action*. Stanford University Press.
- CARAVACA, I., y G. GONZÁLEZ (2009): «Las redes de colaboración como base del desarrollo territorial». *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*, Universidad de Barcelona, Barcelona, XIII, 289 <www.ub.es/geocrit/sn/sn-289.htm>.
- CASELLAS, A. (2005): «Aproximaciones teóricas para el análisis de la transformación urbana. Urban regime analysis en el contexto europeo». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 46, pp. 139-147.
- (2006): «Las limitaciones del “modelo Barcelona”»: una lectura desde *urban regime analysis*», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 48, pp. 61-81.
- (2007): «Gobernabilidad, participación ciudadana y desarrollo económico: adaptaciones locales a estrategias globales». *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*, Universidad de Bar-

- celona, Barcelona, XI, 243 <www.ub.es/geocrit/sn/sn-243.htm>.
- C. BELLET y P. ALONSO (2009): «Planificación y proyectos urbanos al entorno del tren de alta velocidad», en *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio*. Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, pp. 197-208.
- y M. BARBERA-PALLARES (2005): «Capital social como estructura de análisis. Validaciones en perspectivas de género y territorio». *Cuadernos de Geografía de la Universidad de Valencia*, 78, pp. 177-190.
- COLEMAN, J. S. (1988): «Social capital in the creation of human capital». *American Journal of Sociology*, 94, pp. 95-120.
- (1990): *Foundations of social theory*. The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge.
- FAINSTEIN, S. (2001): *The City Builders: Property Development in New York and London, 1980-2000*. University Press of Kansas.
- FARINÓS, J. (2008): «Gobernanza territorial para el desarrollo sostenible: estado de la cuestión y agenda». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 46, pp. 11-32.
- FRANKLIN, J. (ed.) (2004): *Politics, trust and networks: Social capital in critical perspective*. London South Bank University, Londres.
- FELIU, J. (2005): *Les grans infraestructures de transport i el desenvolupament local de la ciutat mitjana. El tren d'alta velocitat a Lleida, Avinyó i Novara*. Tesis doctoral, Universidad de Girona.
- GEROMETTA, J., H. HÄUSSERMANN y G. LONGO (2005): «Social innovation in urban governance: strategies for an inclusive city». *Urban Studies*, 42, pp. 2007-2021.
- HACKER, J. (2006): *The Great Risk Shift: The Assault on American Jobs, Families, Health Care, and Retirement and How You Can Fight Back*. Oxford University Press.
- HAJER, M. (2003): «Policy without polity? Policy analysis and the institutional void». *Policy Sciences*, 36, pp. 175-195.
- JESSOP, B. (2002): «Liberalism, neoliberalism and urban governance: A state-theoretical perspective». *Antipode*, 34, pp. 452-472.
- JOHN, P., y A. COLE (1998): «Urban regimes and local governance in Britain and France: Policy adaptation and coordination in Leeds and Lille». *Urban Affairs Review*, 33 (3), pp. 382-404.
- LAWLESS, P. (1994): «Partnership in urban regeneration in the UK: The Sheffield Central Area Study». *Urban Studies*, 31 (8), pp. 1303-1324.
- LEVINE, M. (1994): «The transformation of urban politics in France: the roots of growth politics and urban regimes». *Urban Affairs Quarterly*, 29 (3), pp. 383-410.
- LIN, N. (2001): *Social capital: A theory of social structure and action*. Cambridge University Press, Cambridge.
- MAJOUR, S., y D. SCHUILING (2008): «New key projects for station redevelopment in the Netherlands», en F. Bruinsma, E. Pels, H. Priemus, P. Rietveld y B. van Wee (eds.): *Railway development. Impacts on urban dynamics*. Physica-Verlay, pp. 101-123.
- MÉNDEZ, R. (2002): «Innovación y desarrollo territorial: Algunos debates teóricos recientes». *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, 28, 84, pp. 63-84.
- MOULEART, F., F. MARTINELLI, S. GONZÁLEZ y E. SWYNGEDOUW (2007): «Introduction: social innovation and governance in European cities». *European Urban and Regional Studies*, 14 (3), pp. 195-208.
- PLASSARD, F. (1992): «L'impact territorial des transports a grande vitesse», en P. H. Derycke (ed.): *Espace et dynamiques territoriales*. Economica, París, pp. 243-322.
- PEEK, G.-J., y E. A. LOUW (2008): «Multidisciplinary approach of railway station development: a case study of 's-Hertogenbosch», en F. Bruinsma, E. Pels, H. Priemus, P. Rietveld y B. van Wee (eds.): *Railway development. Impacts on urban dynamics*. Physica-Verlay, pp. 125-143.
- PUTNAM, R. (1993): *Making democracy work*. Princeton University Press, Princeton.
- (2001): *Bowling Alone: The collapse and revival of American community*. Simon & Shuster.
- RIBALAYGUA, C. (2005): «Nuevas estaciones periféricas de alta velocidad ferroviaria: estrategias para su incorporación a las ciudades españolas». *Colección Cuadernos de Ingeniería y Territorio*, Universidad de Castilla-La Mancha, Ciudad Real, 5.
- SANTOS GANGES, L., y J. L. de las RIVAS (2005): «El proyecto urbanístico del AVE en Valladolid». *Ingeniería y Territorio*, 70, pp. 88-95.
- STOKER, G. (1995): «Regime theory and urban politics», en D. Judge, G. Stoker y H. Wolman (eds.): *Theories of Urban Politics* (54-71). Sage Publications, Londres.
- STROM, E. (1996): «In search of the growth coalition: American urban theories and the redevelopment of Berlin». *Urban Affairs Review*, 31 (4), pp. 455-481.

- SWYNGEDOUW, E. (2005): «Governance innovation and the citizen: The Janus face of governance-beyond-the-state». *Urban Studies*, 42, 11, pp. 1991-2006.
- UREÑA, J. M., J. M. MENÉNDEZ, B. GUIRAO y otros (2005): «Alta velocidad ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad Real y Puerto-llano». *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 92, pp. 87-104.
- P. MENERAULT y M. GARMENDIA (2009): «The high-speed rail challenge for big intermediate cities. A national, regional and local perspective». *Cities*. doi:10.1016/j.cities.2009.07.001.