

Changing Urban Waterfronts: A Fixity and Flow Perspective

Los frentes marítimos urbanos: una perspectiva de fijación y flujo

Development phases of the HafenCity area in Hamburg (©HafenCity)
El desarrollo de HafenCity en Hamburgo (©HafenCity)

Las personas encargadas de formular las políticas, los planificadores, los urbanistas y los promotores del mundo están invirtiendo grandes cantidades en los frentes marítimos y fluviales para mejorar regiones metropolitanas específicas dentro de las jerarquías urbanas globalizadas y, al mismo tiempo, para reconstituir o crear nuevas formas de interacción social en las zonas céntricas de las ciudades que se han quedado aisladas o han caído en desuso. Las zonas consideradas como “espacios problemáticos” se están transformando en “espacios de oportunidad” para la nueva clase creativa como parte del intento de las ciudades de posicionarse para poder competir en las estrategias de crecimiento a nivel global. Los acontecimientos de los últimos tiempos demuestran que los “espacios de oportunidad” propuestos para muchas remodelaciones de los frentes marítimos han generado mucha polémica y oposición (ver p.ej. *Not In Our Name*, 2009). Estas luchas para conseguir una manera distinta de entender la ciudad y los espacios urbanos son cuestiones que han de analizarse con una perspectiva “fijación y flujo”. Tal como se debatió en el Congreso 2008 *International Network of Urban Waterfront Research*, dicha perspectiva extiende las fronteras de los estudios convencionales de las transformaciones de los frentes marítimos para que incluyan las maneras en que los procesos sociales, económicos, culturales, políticos y naturales se entremezclan a una variedad de niveles en el desarrollo de los frentes marítimos urbanos (Desfor et al, 2011).

Modernización del frente marítimo

En las ciudades portuarias del mundo, los proyectos de remodelación de los frentes marítimos han sido recibidos tanto como espacios de promesa como de cuñas territoriales muy importantes en las estrategias de crecimiento competitivo del siglo XXI. Se han realizado importantes inversiones en los proyectos de desarrollo de los frentes marítimos urbanos, y se va a invertir más, con el fin de transformar las zonas portuarias abandonadas en comunidades con economías urbanas sostenibles, economías capaces de competir y dar su apoyo a las jerarquías globalmente interconectadas de las ciudades.

Consideramos que los frentes marítimos han sido y siguen siendo espacios donde un conjunto de actores, tanto de la sociedad como biofísicos, y representando fuerzas globales, regionales y locales, participan en luchas apasionadas que cambian lo urbano. A menudo, los protagonistas de estas luchas tienen además de perspectivas temporales y espaciales distintas o contradictorias, intereses de clase, y los proyectos que surgen a raíz de dichas luchas contienen polémicas, tensiones y ambigüedades que son consecuencias de aquellos procesos. Con mucha frecuencia los conflictos internos ocurren porque: los espacios en el frente marítimo dependen de las economías locales pero a la vez son emplazamientos de vital importancia para las estrategias de crecimiento global competitivas; dichos espacios encarnan el pasado pero asimismo representan oportunidades para el futuro; generan el crecimiento dentro de la ciudad y fomentan el crecimiento fuera de la ciudad;

Policy makers, planners, and developers around the world are looking to massive investments in waterfront locations to elevate particular metropolitan regions within globalized urban hierarchies and, concurrently, reconstitute or create new forms of social interaction in dislocated or disused central city areas. So-called “problem spaces” are being converted into “spaces of opportunity” for the new creative class as cities position themselves to compete in globally-scaled growth strategies. Recent events demonstrate that the “spaces of opportunity” proposed for many waterfront developments have generated considerable controversy, resistance and struggle (see for example *Not In Our Name*, 2009). Such struggles to achieve a different understanding of the city and urban spaces are the kinds of issues which need to be analysed with a “fixity and flow” lens. As discussed at a 2008 International Network of Urban Waterfront Research conference, this lens expands the boundaries of conventional studies of waterfront transformations to include the ways that social, economic, cultural, political, and natural processes are intertwined at a variety of scales in the development of urban waterfronts (Desfor et al, 2011).

Waterfront Modernization

In port cities around the world, waterfront development projects have been hailed both as spaces of promise and as crucial territorial wedges in twenty-first century competitive growth strategies. Large investments have been made, and more are being planned, in urban waterfront development projects intended to transform derelict docklands into communities of hope with sustainable urban economies-economies intended to both compete in and support globally-networked hierarchies of cities.

We argue that waterfronts have been and continue to be spaces where an ensemble of actors, both societal and biophysical, and representing global, regional and local forces, engage in intense struggles that change the urban. The protagonists in these struggles frequently have dissimilar or contradictory spatial and temporal perspectives as well as class interests, and the waterfront projects that emerge from these struggles have embedded within them the controversies, tensions and ambiguities from those processes. Internal tensions in development projects frequently arise because: waterfront spaces are dependent on local economies but are also crucial sites for competitive global growth strategies; these spaces embody the past but also represent opportunities for the future; they generate growth within the city and impel growth outside the city; they are both subject and object of cities' ambitions and growth strategies; they are within a jurisdiction but are often outside that jurisdiction's control; they are both colonized and colonizing territories; they are represented as spaces of promise but have often been spaces of oppression; they are planned and unplanned; and of course, they are both natural and artificial.

The Fixity and Flow of Waterfront Change

The use of a “fixity and flow” perspective captures many of the complexities and ambiguities that characterize processes of waterfront change. This perspective highlights a variety of fixities (such as built environments, institutional and reg-

Gene Desfor
Jennefer Laidley





son el objetivo de las ambiciones de las ciudades y de sus estrategias de crecimiento; se encuentran dentro de una jurisdicción pero a menudo fuera del control de dicha jurisdicción; son a la vez territorios colonizados y colonizadores; se presentan como espacios que prometen pero a menudo han sido espacios de opresión; son tanto planificados como no planificados; y, por supuesto, son naturales y artificiales al mismo tiempo.

Fijación y flujo del cambio de los frentes marítimos
La utilización de una perspectiva de “fijación y flujo” abarca muchas de las complejidades y ambigüedades que caracterizan los procesos de cambio de los frentes marítimos. Dicha óptica pone de relieve muchas fijaciones (tales como los entornos construidos, las estructuras institucionales y reguladoras y las costumbres culturales) y flujos (como los procesos de la acumulación de capital, la información, el empleo, la energía y el conocimiento) y damos por hecho que son imprescindibles para comprender el cambio, tanto en el frente marítimo en concreto como en las regiones urbanas en general. “Fijación y flujo” nos permite ir más allá de analizar una mera dicotomía entre los aspectos estáticos y cambiantes de los paisajes urbanos, indicando que dichos términos contienen significados más complejos y contradictorios. “Fijación” y “flujo” son conceptos asociados dialécticamente para conseguir una comprensión de los procesos de los cambios en los frentes marítimos. Como observa Swynedouw (2004, 21) “fijación es el momento efímero que nunca puede captarse en su totalidad puesto que los flujos continuamente destruyen y crean, combinan y separan”. El concepto de “fijación” es multidimensional con muchos niveles de significado. Su significado tiene connotaciones de algo sólido, algo estable que sujeta y fija el espacio en un momento en concreto. Pero, por supuesto, dentro de la dinámica de la modernización de la sociedad, “todo lo sólido se esfuma en el aire” (Marx y Engels, 1848). Ser moderno significa conocer “tanto la emoción como el miedo” de un mundo en el que todo cambia (Berman, 1982: 13). Para nosotros, enfocar los procesos mediante los cuales las “fijaciones” se transforman es imprescindible a la hora de entender no solamente los pormenores del desarrollo de los frentes marítimos, sino también los procesos más generales del cambio social. Dicha transformación, como observa Swynedouw, puede comprenderse mejor aclarando la dinámica de las relaciones entre los movimientos continuos de los “flujos” y los momentos efímeros de las “fijaciones”. Según esta interpretación, tanto la fijación como el flujo son activos inherentemente, y se producen continuamente. De hecho, las “fijaciones” que caracterizan las remodelaciones de los frentes marítimos tienen tanto que ver con las renovaciones constantes como los “flujos” de los frentes marítimos que se ven afectados por aspectos estructurales y la inercia.

No somos los primeros en utilizar el término específico “fijación y flujo”, teniendo su fondo conceptual una historia importante. Tim Cresswell (2006) utiliza la expresión para resumir sus ideas sobre las maneras en que el lugar, el orden espacial y el movimiento informan el pensamiento y la acción. Cresswell se preocupa principalmente de entender cómo el “movimiento” llega a ser la “movilidad”. Él afirma que la sociedad occidental se ve impregnada de la “movilidad” y que las ideologías de movilidad profundamente arraigadas son omnipresentes en las teorías sociales y culturales contemporáneas. En el frente marítimo, es normal ver la movilidad donde la gente, la naturaleza, las mercancías y el capital entran en o salen de la ciudad, y donde dejan sus huellas sobre ella. No obstante, esa interpretación de la movilidad sólo constituye un aspecto de cómo la fijación y el flujo confluyen y las consecuencias que dicha confluencia tiene para los cambios en el frente marítimo. Cresswell se preocupa de las repercusiones culturales y sociales que la movilidad tiene como una relación de poder, mientras que los trabajos de los teóricos como Manuel Castells se ocupan de cómo los flujos tienen repercusiones parecidas sobre el espacio.

ulatory structures, and cultural practices) and flows (such as processes of capital accumulation, information, labour, finance capital, energy, and knowledge) that we posit are central for understanding change, particularly on the waterfront but also more generally in urban regions. ‘Fixity and flow’ allows us to go beyond exploring a simple dichotomy between static and shifting aspects of urban landscapes, and points toward more complex and contradictory meanings embedded in these terms.

“Fixity” and “flow” are dialectically related concepts for understanding the processes of waterfront change. As Swynedouw (2004, 21) notes “fixity is the transient moment that can never be captured in its entirety as the flows perpetually destroy and create, combine, and separate”. The notion of ‘fixity’ is multi-dimensional with many layers of meaning. It carries the meaning of something that is solid, something that is secure and anchors space at a particular time. But, of course, within the dynamics of modernizing society, “everything that is solid melts into air” (Marx and Engels, 1848). To be modern means to know “both the thrill and the dread” of a world in which everything changes (Berman, 1982: 13). For us, focusing on processes by which “fixities” are transformed is central to understanding not only the particulars of waterfront development, but also more

general processes of social change. This transformation, as Swynedouw notes, can be best understood by unraveling the dynamics of relations between the perpetual movement of “flows” and the transient moments of “fixities”. In this reading, both fixity and flow are inherently active, and continually produced. Indeed, the “fixities” that characterize waterfront developments are concerned as much with a constant turnover as are the “flows” of waterfronts that are influenced by structure and inertia.

We are not the first to use the specific phrase “fixity and flow”, and its conceptual background has an important history. Tim Cresswell (2006) uses the phrase to summarize his ideas about the ways that place, spatial order, and movement inform thought and action. Cresswell is primarily concerned with understanding how “movement” becomes “mobility”. He argues that “mobility” permeates Western society and that deeply rooted ideologies of mobility are pervasive in contemporary social and cultural theory. On the waterfront, we typically see mobility where people, nature, goods and capital make their entrances to and exits from the city, and where they leave their marks on it. However, this understanding of mobility is only one aspect of the confluence of fixity and flow and the implications this confluence has for waterfront change. While Cresswell engages the cultural and societal implications of mobility as a power relation, the work of theorists such as Manuel Castells discuss how flows have similar implications in space. In his 1996 book *The Rise of the Network Society*, Castells argues that information processing technologies have revolutionized our economies and in particular our life in cities. The rise of electronic communications and information economies lies at the heart of a new mode of capitalist development in which a series of complex networks are influential in producing “spaces of flows”. Cities operate within networked flows of production, distribution, consumption and, most importantly for Castells, information. The physical territories of cities are considered to be the relatively fixed nodes of a network, whereas the flows of people, energy, information, disease, etc. connect these nodes in a network of relations. The dynamics of a spatial network of cities are greatly influenced by those spaces that serve to enhance or retard flows and circulation in the network. One of the interesting consequences of Castells’ analysis of networked cities is his suggestion that global flows of information in a post-modern society tend to homogenize places and dislodge local identities. As a result, relationships between architecture and society become blurred and the individuality of place becomes difficult to maintain. This is reflected in the tendency during the late 1970s and 1980s for waterfront developments around the world to include strikingly similar festival markets, marine museums, and aquariums, as in the Rouse Corporation’s projects in Baltimore and Boston.

This professed tendency towards a loss of local identity in conjunction with the importance of “flows” in constituting urban change reflects Deleuze’s “imma-

En su libro de 1996 *The Rise of the Network Society*, Castells considera que las tecnologías que procesan la información han revolucionado nuestras economías y, en concreto, nuestras vidas en las ciudades. Un nuevo tipo de desarrollo capitalista gira en torno al auge de las economías electrónicas de comunicaciones e información, y en dicho desarrollo existe una serie de redes complejas que resulta muy influyente en la creación de “espacios de flujos”. Las ciudades operan dentro de flujos interconectados de producción, distribución, consumo y, lo que es más importante para Castells, información. Los territorios físicos de las ciudades se consideran los nodos relativamente fijos de una red, mientras que los flujos de las personas, la energía, la información, la enfermedad, etc., conectan estos nodos para que formen una red de relaciones. La dinámica de una red espacial de ciudades se ve muy influida por aquellos espacios que fomentan o retrasan los flujos y la circulación dentro de la red. Una de las consecuencias interesantes del análisis de Castells de las ciudades interconectadas es su teoría de que los flujos globales de información en una sociedad posmoderna tienden a homogenizar los lugares y borrar las identidades locales. Como consecuencia, las relaciones entre la arquitectura y la sociedad se vuelven borrosas y resulta difícil conservar la individualidad de los lugares. Se puede apreciar dicho fenómeno en la tendencia hacia finales de los años ‘70 y principios de los ‘80 en los frentes marítimos de todo el mundo, donde se incorporaban mercados, museos marítimos y acuarios de aspecto muy parecido, como por ejemplo en los proyectos de la Rouse Corporation en Baltimore y Boston.

Esta tendencia hacia una pérdida de la identidad local junto con la importancia de los “flujos” en constituir el cambio urbano, reflejan los “inminentes flujos de deseo” de Deleuze, que son una parte importante de las maneras en que se construyen y reflejan las identidades en los emplazamientos al borde del mar. Pensando en estos “flujos” de Deleuze, el libro importante de Kim Dovey sobre el frente marítimo de Melbourne postula que los cambios puedan caracterizarse por un “disociación” (Dovey, 2005: 3) de la actuación urbanística — es decir, que la identidad de un lugar ha sido desvinculada de las particularidades de su historia, sus tradiciones, acontecimientos, memorias colectivas, condiciones del emplazamiento y las características del entorno. Cuenta la historia de un lugar que se vuelve trastornado cuando “la identidad se reconstruye según se va mercantilizando” (Dovey, 2005: 13).

Dovey nos recuerda cómo nuestro entendimiento del espacio urbano se debe mucho a las aportaciones de Deleuze y Guattari. Ambos creen que el espacio urbano constituye tanto la base de los procesos de urbanización y una consecuencia de dichos procesos, donde la ciudad



Elbtorquartier Internationales Maritimes Museum (©HafenCity)
Magdeburger Hafen Internationales Maritimes Museum (©HafenCity)
Elbtorquartier, Museo Marítimo Internacional (©HafenCity)
Magdeburger Hafen, Museo Marítimo Internacional (©HafenCity)

nent flows of desire”, which are central to the ways that identities are constructed and reflected in waterfront sites. With these Deleuzian “flows” in mind, Kim Dovey’s important book on Melbourne’s waterfront posits that changes may be characterized by an “ungrounding” (Dovey, 2005: 3) of urban development – that is, the identity of place has been disassociated from the particularities of local history, traditions, events, memories, site conditions, and environmental characteristics. His narrative relates the story of a place becoming unhinged as “urban identity is reconstructed as it is commodified” (Dovey, 2005: 13).

Dovey reminds us of the important contribution that Deleuze and Guattari have made to the understanding of urban space. For them, urban space is both the basis for and a result of processes of urbanization, wherein the city exists in the midst of processes of deterritorializing and reterritorializing. Cities are constituted through circuits of circulating capital, commodities, energies, and labour. Because the city exists within such mutually-constituting spaces of different scales, it can be understood as being simultaneously deterritorialized and reterritorialized. It is deterritorialized in that it necessarily exists within a network of flows (both global and local), but it is reterritorialized as those flows materialize in space and time. Any particular urban space, then, while being simultaneously deterritorialized and reterritorialized in its abstract spatial relations, needs to be considered within a network of grounded (everyday) relations at any specified historical moment.

Here, then, we see the emergence of waterfronts as liminal spaces - spaces not only on the margins but also in transition and encompassing considerable ambiguity. Waterfronts embody the marginality and ambiguities that Deleuze and Guattari discuss. They are “on the edge” in more ways than just their physical location. And they are deterritorialized in that their identity is constructed by relations within a complex network of flows, but also reterritorialized by the particularities of the many fixities that exist in and on them at any historical moment in time. Sailortowns (see Hilling, 1988) are a good example of this liminality. They were, clearly, on the margins of mainstream society. Everyday life in a sailortown embodies a deterritorialized set of relations among shipping companies, international labour regulations, markets and processes, and shipping technologies. That same everyday life in a sailortown is reterritorialized by the particularities of local housing conditions, social practices, history, and so forth. The “improvement of nature” (Desfor, 2011) that saw the development of major infrastructure projects during the industrial and post-industrial eras also provides excellent examples of the liminality of waterfronts. Human attempts at manipulating the complex relationships among material forms of nature, such as water and land, have left urban waterfronts not as pristine places, but as prime examples of the ways in which inseparable human and biophysical processes have produced “socio-nature”. During the late 19th and early 20th centuries, industrial practices were institutionalized in port, canal and railway infrastructure development, land-fill technologies, and the construction of factories adjacent to ports. Indeed, in many port cities around the world, the large-scale manipulation of socio-nature into spaces for industrial production has defined notions of “progress” and modernization. But the liminality of these techno-nature projects became apparent as a supposedly domesticated nature gave rise to new and frequently more threatening problems—for example, as straightened and encapsulated rivers increased the potential for flooding.

Liminal spaces tend to be highly contested and the politics of their specific territorial form rests, in Harvey’s formulation, on dynamic relations between mobile and immobile capital (Harvey, 1982; Harvey, 1985; also Cox, 1998). The politics of urban land-use change frequently emerges from tensions and contradictions embedded in both fixed forms of capital (such as airports and manufacturing plants) and mobile forms of capital (such as information and financing). Prominent actors in these politics represent fixed and mobile forms of capital at a range of scales from the local to the global. These actors engage in processes that seek to reconcile their various interests and frequently opt to pursue spatial and temporal fixes that enable accumulation to proceed, at least temporarily.

Harvey (1996) offers us principles that enrich our understanding of spatial, temporal and environmental issues. In his dialectical analysis, he emphasizes that “processes, flows, fluxes, and relations” should be the focus of attention, rather than

existe en medio de los procesos de desterritorialización y reterritorialización. Las ciudades se constituyen mediante circuitos de capital circulante, materias primas, energías y trabajo. Puesto que la ciudad existe dentro de estos espacios mutuamente constituidos de escalas diferentes, se puede entender que está siendo desterritorializado y reterritorializado simultáneamente. Se encuentra desterritorializado en el sentido de que existe necesariamente dentro de una red de flujos (tanto globales como locales), pero se ve reterritorializado cuando dichos flujos se materializan en el espacio y el tiempo. Así que, cualquier espacio urbano, mientras que está siendo desterritorializado y reterritorializado simultáneamente en sus relaciones espaciales abstractas, ha de considerarse dentro de una red de relaciones asociadas (siempre) en cualquier momento histórico determinado.

Por tanto, aquí vemos la aparición de los frentes marítimos como espacios liminales – espacios no solamente en las márgenes sino también en transición y bastante ambiguos. Los frentes marítimos tipifican la marginación y las ambigüedades citadas por Deleuze y Guattari. Se encuentran “al borde” no solamente por su ubicación física. Se encuentran desterritorializados porque su identidad ha sido construida por las relaciones dentro de una red compleja de flujos, y a la vez reterritorializados por las particularidades de las muchas fijaciones dentro de ellos y sobre ellos en cualquier momento histórico. Los barrios portuarios (ver Hilling, 1988) son un buen ejemplo de dicha liminalidad. Se encontraban claramente en las márgenes de la sociedad establecida. La vida cotidiana en un barrio portuario encarna un conjunto de relaciones desterritorializadas entre las navieras, reglamentos laborales internacionales, mercados y procesos, y las tecnologías navieras. Esa misma vida cotidiana en un barrio portuario se ve reterritorializada por la calidad de las viviendas, las costumbres sociales, la historia, etc.

La “mejora de la Naturaleza” (Desfor, 2011) que vio el desarrollo de proyectos de infraestructura de gran envergadura durante la época industrial y la posindustrial, asimismo proporciona ejemplos excelentes de la liminalidad de los frentes marítimos. Los intentos de manipular las complejas relaciones de los aspectos materiales de la naturaleza, tales como el agua y la tierra, han dejado a los frentes marítimos no como lugares inmaculados, sino como buenos ejemplos de las maneras en que los inseparables procesos humanos y biofísicos han producido una “socio-naturaleza”. A finales del siglo XIX y principios del siglo XX, las actividades industriales se veían institucionalizadas en el desarrollo de las infraestructuras portuarias, y de los canales y ferrocarriles, las tecnologías del entierro de basuras, y la construcción de fábricas cerca de los puertos. De hecho, en muchas ciudades portuarias del mundo, la manipulación de la socio-naturaleza a gran escala para crear espacios para las actividades industriales ha definido los conceptos del “progreso” y la modernización. Pero la liminalidad de estos proyectos de “tecnio-naturaleza” se puso de manifiesto cuando una naturaleza supuestamente domesticada dio lugar a nuevos problemas a menudo más amenazadores—p.ej. cómo se aumentaba el riesgo de inundaciones al eliminar los meandros de los ríos.

Los espacios liminales suelen ser fuente de mucha polémica y según la formulación de Harvey, la política de su forma territorial específica depende de las relaciones dinámicas entre el capital móvil e inmóvil (Harvey, 1982; Harvey, 1985; y también Cox, 1998). Frecuentemente, las políticas del cambio en el uso de la tierra son fruto de las tensiones y contradicciones que se encuentran tanto en las formas inmóviles del capital (tales como los aeropuertos y las fábricas) como en las formas móviles del capital (tales como la información y la financiación). Los protagonistas de estas políticas representan formas inmóviles y móviles del capital en una variedad de niveles que abarcan desde lo local hasta lo global. Dichos protagonistas participan en procesos que procuran conciliar sus numerosos intereses y frecuentemente optan por buscar hitos espaciales y temporales que permiten la acumulación a continuar, al menos temporalmente.

an “analysis of elements, things, structures, and organized systems.” He goes further to say that “A dialectical conception of both the individual ‘thing’ and the structured system of which it is a part rests entirely on an understanding of the processes and relations by which things and structured systems are constituted” (Harvey, 1996: 50). And he adds an essential qualifier: that these constituting processes operate within bounded fields. Harvey does not elaborate on what constrains bounded fields of operations, but we argue that introducing spatial or temporal specificity (for example) into a dialectical analysis grounds it to particular circumstances.

Our interest in the everyday convinces us that we must address the fixity of “things” when considering processes within a bounded spatial and temporal field. For our analyses, “things” foreground the importance of the everyday. While examinations of processes of change are vital for revealing the embeddedness of unseen and foundational forces, we believe that concrete experiences of everyday physicalities—such as spatial patterns of the built environment, institutions, legislation, and societal structures – need to be specified within case studies of waterfront change. These “things” or structures do not usually change in short- and medium-term periods of analysis. For example, in many cases of waterfront property-led development, the institutional field (urban, regional and national governments, urban development corporations, property-rights legislation, and so on) is fixed during a particular temporal period.

This does not mean that we accept “a relational reading of place” (Amin, 2004: 34) that argues against a politics in which local actors can have effective control or management of a social and political space. We argue instead for re-ordered and more nuanced analyses that do not fixate on “things” and give due regard to processes that constitute the everyday groundedness of space and time. Political actions at a local level are influential in altering processes that produce the “things” of waterfront development, but they cannot disregard networked flows of power.

Conclusion

A fixity and flow perspective focuses on analysing the complex array of dynamic and inseparable social and biophysical processes that together transform urban waterfronts. Whether it is the development of sustainable mixed-use projects on de-valued industrial lands, the provision of high-priced waterfront housing, the re-structuring of port authorities and local governance agencies, the mobilization of social investments for constructing deep water and good land, the renewing of property-led development practices, or the production of new techno-nature infrastructural projects, all these changes are constituted through processes in which fixities and flows are centrally involved.

Bibliography

- Amin, A., “Regions unbound towards a new politics of place”, *Geografiska Annaler*, Series B, Human Geography, Vol.86, N.1, 2004
- Berman, M., *All that is solid melts into air*, Verso, London & New York, 1982
- Castells, M., *The rise of the network society*, Blackwell Publishers, Oxford, 1996
- Cresswell, T., *On the move: Mobility in the modern western world*, Routledge, New York & London, 2006
- Cox, K., *Spaces of dependence, spaces of engagement and the politics of scale, or: looking for local politics*, Political Geography, Vol.17, N.1, 1998
- Desfor, G., Laidley, J., Stevens, Q., Schubert, D., (Eds). *Transforming urban waterfronts: Fixity and flow*, Routledge, New York & London, 2011.
- Desfor, G., “Deep water and good land: Socio-nature and Toronto’s changing industrial waterfront”, in *Transforming urban waterfronts: Fixity and flow*, 2011
- Dovey, K., *Fluid city: Transforming Melbourne’s urban waterfront*, Routledge, New York & London, 2006
- Harvey, D., *The limits of capital*, Oxford University Press, Oxford, 1982
- Harvey, D., *The urbanization of capital*, Oxford University Press, Oxford, 1985
- Harvey, D., *Justice, nature & the geography of difference*, Blackwell Publishers, Oxford, 1996
- Hilling, D., “Socio-economic change in the maritime quarter: The demise of sailortown”, in *Revitalising the waterfront: International dimensions of dockland redevelopment*, Belhaven Press, London, 1988
- Marx, K., Engels, F., *Manifesto of the Communist Party*, 1848, On-line edition, (<http://www.marxists.org/archive/marx/works/download/manifest.doc>)
- Not In Our Name, *Not In Our Name: Hamburg artists speak out against a segregated city*, 2009 (<http://arafiqui.wordpress.com/2009/11/26/not-in-our-name-hamburg-artists-speak-out-against-a-segregated-city/>)
- Swyngedouw, E., *Social power and the urbanization of water: Flows of Power*, Oxford University Press, Oxford.

Harvey (1996) nos ofrece unos principios que enriquecen nuestra comprensión de las cuestiones espaciales, temporales y ambientales. En su análisis dialéctico, hace hincapié en que hay que fijarse en “los procesos, los flujos, los cambios continuos y las relaciones”, en lugar de en “un análisis de los elementos, las cosas, las estructuras y los sistemas organizados”. Asimismo dice que “Una noción dialéctica de la “cosa” individual y el sistema estructurado del que forma parte depende totalmente de una comprensión de los procesos y las relaciones mediante los cuales las cosas y los sistemas estructurados se constituyen”, (Harvey, 1996: 50). Y añade una puntualización: que dichos procesos constituyentes operan dentro de unos límites establecidos. Harvey no da más explicaciones respecto a las fuerzas que determinan dónde se encuentran dichos límites operacionales, pero nosotros decimos que incluir la especificidad espacial o temporal (por ejemplo) en un análisis dialéctico, lo asocia con unas circunstancias en concreto.

Nuestro interés en lo cotidiano nos ha convencido de que tenemos que plantear la fijación de las “cosas” a la hora de considerar los procesos dentro de un campo espacial y temporal delimitado. Para nuestro análisis, las “cosas” ponen en primer plano la importancia de lo cotidiano. Aunque estudiar los procesos de cambio es imprescindible a la hora de desvelar la naturaleza incrustada de las fuerzas ocultas y subyacentes, creemos que las experiencias tangibles de lo físico cotidiano – tales como las formas espaciales del entorno construido, las instituciones, la legislación, y las estructuras de la sociedad – han de precisarse dentro de los estudios de los cambios que afectan a los frentes marítimos. Dichas “cosas” o estructuras no suelen cambiarse en períodos de análisis a corto o medio plazo. Por ejemplo, en muchos casos de remodelación de los frentes marítimos, el ámbito institucional (los gobiernos urbanos, regionales y nacionales, las empresas de remodelación urbana, la legislación de derechos inmobiliarios, etc.) permanece fijo durante un período específico.

Esto no quiere decir que aceptamos “una interpretación relacional de lugar” (Amin, 2004: 34) que adopta una postura en contra de la política en la que los interesados locales pueden tener en la práctica, el control sobre un espacio social y político o ser los gestores de estos espacios. Estamos a favor de unos análisis reestructurados y más matizados, no obsesionados con las “cosas” y que dan la consideración debida a los procesos que constituyen el asociación cotidiano del espacio y el tiempo. Las acciones políticas a nivel local influyen en los procesos modificadores que producen las “cosas” en la remodelación de los frentes marítimos, pero no pueden hacer caso omiso a los flujos interconectados de poder.

Conclusión

Una perspectiva de fijación y flujo se centra en un análisis de la compleja variedad de dinámicos e inseparables procesos biofísicos y sociales que como conjunto transforman los frentes marítimos urbanos. Las fijaciones y los flujos se ven profundamente implicados en todos los procesos de cambio que se efectúan, tanto en el caso de la remodelación de los proyectos multiuso sostenibles en terreno industrial devaluado, como en la construcción de viviendas de alto valor en el frente, la reestructuración de las autoridades portuarias y los departamentos de los organismos locales, la movilización de las inversiones sociales para la construcción de instalaciones con aguas profundas o en la creación de nuevos proyectos de infraestructura de tecnio-naturaleza, etc.