



© Laval 2018 Google maps

La tercera ciudad más poblada de Quebec, la ciudad de Laval, cuenta aproximadamente con 430.000 habitantes y es popularmente conocida como la periferia noroeste de Montreal, o la "banlieu". Laval es una de las cinco divisiones territoriales que forman la Región Metropolitana de Montreal (RMM) o el Gran Montreal, territorio gestionado por la Comunidad Metropolitana de Montreal (CMM), entidad encargada de definir la visión y el crecimiento urbano de esta gran aglomeración urbana.

La ciudad de Laval se encuentra en la Isla Jesús, la segunda isla más grande del archipiélago de Hochelaga tras Montreal. Laval tiene la categoría de ciudad, municipio regional de contado (MRC), y al mismo tiempo, de región administrativa desde 1965, año de

su creación, cuando catorce municipios aldeanos decidieron fusionarse bajo el lema "Una isla, una ciudad?".

Posteriormente a esta anexión, hacia 1970, la dispersión urbana y el crecimiento de la periferia estaban en plena expansión. Es curioso ver cómo en aquella época se celebraba con orgullo esta realidad urbana, la cual incluso fue traducida en la creación de un emblema para la ciudad que ilustraba un juego de volúmenes, símbolo del crecimiento urbano y la riqueza del momento.

El auge más importante de la periferia norteamericana comenzó después de la segunda guerra mundial. Inicialmente y sobre todo en Estados Unidos, pero también en Canadá, país que no tardó en copiar y seguir el ejemplo del modelo vecino durante las décadas siguientes.

Las familias canadienses se desplazaban en el exterior de los centros urbanos como Montreal, en busca de un nuevo estilo de vida. La periferia canadiense es el resultado de la búsqueda de un estilo de vida por parte de un habitante de nivel socioeconómico medio o alto. Era la época de los bungalows, de las casas unifamiliares y casas adosadas.

Entre 1940 y 1970, las ciudades canadienses perdieron el 20% de su población en beneficio de la periferia. Todos estos desplazamientos demográficos vinieron acompañados de la construcción de autopistas, centros comerciales y también, a partir de 1970, de las primeras torres de viviendas al borde de las riberas, de entre 15 y 20 plantas. En esta época Laval se confirmó como una periferia dispersa, un territorio de paso y de automóvil, de jardines con césped y piscina.

Los antiguos núcleos aldeanos de la isla Jesús jugaban un papel menor en el crecimiento urbano de la región, eran prácticamente ignorados y el crecimiento se hacía de manera descontrolada y sin planificación.

En los años 2000 tuvo lugar una segunda expansión en el territorio de Laval. Un reglamento de zonificación urbana obsoleto, la inexistencia de un límite de altura para las edificaciones y un período políticamente oscuro, permitieron la construcción de torres en todo el territorio, la urbanización de zonas de interés natural y el abuso del espacio público. Todo ello provocando el aumento de vehículos en la red viaria 1.

Y sin darse cuenta, la periferia creció, el territorio se urbanizó de manera descontrolada y, lo que parecía ser un suburbio, terminó teniendo la dimensión y la población propias de una ciudad.

En 2013, después de algunos años de política fraudulenta, un nuevo alcalde y nuevos equipos profesionales al servicio de la ciudad se propusieron cambiar la dinámica. En 2017 se publicó el Plan de Desarrollo y Ordenación Revisado, un documento legal que definía las alturas permitidas en el territorio, protegía las orillas y otros medios naturales y establecía una visión preliminar de cómo se tenía que organizar el crecimiento urbano de los próximos años. Asimismo, en los últimos meses, el servicio de urbanismo de la ciudad se ha reestructurado y se han creado nuevos departamentos, entre ellos el de concepción urbana.

En Canadá, y en América del Norte en general, el urbanismo (urban planning) y la concepción urbana (urban design), son disciplinas diferentes y a veces demasiado separadas. Los primeros hacen, sobre todo, la gestión y la ejecución de planes urbanos, y los

segundos hacen la concepción de planes y formalizan las ideas. El proyecto urbano, tal y como se entiende en Cataluña, recae pues en manos de estos últimos. Pero la ciudad de Laval ha sido toda, y casi únicamente, organizada por urbanistas e ingenieros, y fundada sobre herramientas de zonificación, reglamentos y códigos, pero nunca sobre proyectos urbanos.

Este año 2018, precisamente, ha comenzado la redacción de un nuevo reglamento de urbanismo, cuya publicación está prevista para el 2021. Inspirándose en el Form-based Code, una normativa reguladora muy popular en Norteamérica, la ciudad de Laval pretende cambiar la manera de hacer y definir el futuro desarrollo a través de la forma, así dando prioridad al proyecto urbano y la calidad del espacio público, dos elementos que han sido a menudo excluidos del urbanismo de la periferia. El Form-based code es una herramienta legal que quiere combatir el desarrollo suburbano y disperso (sprawl). E. Plater-Zyberk y A. Ducany (DPZ) forman parte de los artífices de esta corriente de pensamiento, los cuales, anteriormente ya habían sido miembros del movimiento estadounidense New Urbanism (1980s).

En paralelo, y siguiendo las orientaciones del Plan Metropolitano de Ordenación y Desarrollo, Laval también prevé integrar los principios de Transit Oriented Development (TOD) en el desarrollo de los terrenos cercanos a las estaciones de tren, bus rápido y metro<sup>2</sup>. Con la voluntad de densificar el territorio, la movilidad en transporte público es el elemento clave de la ordenación, aunque desafortunadamente, a veces las estaciones no están situadas en los lugares más favorables al desarrollo urbano. La movilidad es actualmente el criterio que domina la gran mayoría de los discursos sobre planificación territorial en América del Norte y demasiado a menudo, todo vale en nombre del transporte público.

Es importante darse cuenta de que en Canadá existen numerosas y grandes sociedades de consultoría en ingeniería, y a veces también en arquitectura y paisaje, y que el control del diseño y del trazado de las calles, avenidas y bulevares ha sido en el pasado y es todavía hoy, una competencia de la ingeniería de circulación y transporte.

Hoy en día en Laval se intenta hacer más proyecto urbano. Este año 2018 se empieza la redacción de varios Programas particulares de urbanismo (PPU) para diferentes sectores estratégicos. Los *strips* comerciales, los moteles de autopista, las naves comerciales, los terrenos vacantes y sobre todo la infraestructura viaria, son los elementos entre los que nacerán nuevos proyectos y, sobre todo, una nueva manera de hacer que tendrá en cuenta el espacio público, la geografía del lugar y las relaciones entre las cosas<sup>3</sup>.

Marta Masferrer Juliol, arquitecta. Corresponsal del COAC en Montreal, Canadá

1 En 2002, tres cuartas partes de los coches que circulaban a Montreal eran de habitantes de la periferia.

2 Desde 2007, Laval cuenta con tres estaciones de metro gracias al prolongación de una de las líneas de Montreal.

3 Manuel de Solà-Morales: "(...) Y lo que los sitios periféricos evocan es, no sólo las imágenes del vacío expectante, sino sobre todo la sensación de indiferencia en la posición de

las cosas. No es indiferencia de las cosas, sino indiferencia de las cosas entre sí. (...)  
"artículo Proyectar la periferia, Revista Urbanismo núm. 9-10, 1992, Barcelona.



[1]

Tornar [2]

---

**Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya :** <http://www.coac.arquitectes.cat/es/laval-canad%C3%A1-la-periferia-o-una-ciudad-que-todav%C3%ADa-no-es>

**Links:**

[1] <http://www.coac.arquitectes.cat/es/printpdf/printpdf/16533>

[2] <http://www.coac.arquitectes.cat/es/javascript%3Ahistory.back%281%29>