

스톱 스파다이나 도시 구조 조정 위원회 (SSSOCCC) [Stop Spadina Save Our City Co-ordinating Committee]

1950 년이 되었을때 쯤, 수많은 토론토[Toronto] 시민들은 자신들의 자동차를 무척 좋아했다. 도시 근교의 급격한 성장으로 인해 사람들은 점점 더 자동차에 의존하여 일에 출퇴근하는 경향이 커졌다. 이로 인해 교통 체증과 통근 시간이 길어졌다.

이 문제에 대한 주된 해결책은 "익스프레스웨이"라 불리는 고속 도시 고속도로를 건설하는 것이었다. 그러나 이 도로는 보행자에게는 통행이 금지되었다. 이 도로들은 종종 오래된 동네를 가로지르며 육교, 지하도, 비탈길과 연결되고 아스팔트와 콘크리트로 이루어진 넓은 지형을 만들면서 본래의 모습을 변조시켰다. 익스프레스웨이 자체가 혼잡해지면서 더 많은 건설 요구가 생겼다.

1960 년대 중반에는 토론토[Toronto]의 돈 밸리[Don Valley]와 가디너 익스프레스웨이[Gardiner expressways]가 대부분 완공되어 큰 반감을 받지 않았다. 스파다이나[Spadina] 익스프레스웨이는 다운스뷰[Downsview]에서 호수 근처까지 이어질 계획에 건설 중이었고, 크로스타운[Crosstown] 익스프레스웨이도 설계 중이었다. 메트로 토론토[Metro Toronto]의 교통 위원은 토론토의 도시 구조가 로스앤젤레스를 본보기로 삼을 것으로 보았다.

그러나 1960 년대 후반에는 환경 보호에 대한 새로운 관심으로 대중 교통을 장려하고 개인 자동차의 사용을 줄이고자 하는 움직임이 시작되었다. 또한 보행자 친화적인 동네를 유지하고 오래된 문화 유산 건물을 보호하는 데에 더 많은 관심이 기울었다. 게다가 이는 시민들이 시위에 참여하고 기업 및 정치인에 도전하며 도시 계획 전문가들의 조언에 의문을 품는 새로운 활동 문화와 시기가 딱 맞아 떨어졌다.

1969 년 10 월에는 스파다이나[Spadina] 익스프레스웨이 건설 반대자들이 '스톱 스파다이나 도시 구조 조정 위원회 [Stop Spadina Save Our City Co-ordinating Committee]를 결성하여 노력을 협조했다. 1,500 명의 회원이 교육 자료를 작성하고 발표하며 시위를 주도하고 학생 시위를 개최하며 지방 및 주 정치인들에게 로비를 시도했다.

결국 두 해 만에 온타리오[Ontario] 정부는 이미 수억 달러가 투자된 상황임에도 불구하고 익스프레스웨이에 대한 재정 지원을 철회했다. 위원회가 프로젝트에 대한 사회의 불만을 증명한 성공은 흐름을 바꾸어 프로젝트의 취소로 이끌었다.

익스프레스웨이는 한때 정치적으로 중립적인 진보와 현대성의 상징이었지만, 많은 사람들은 지금 진보가 어떤 의미인지에 대해 다른 생각을 가졌었다. 위원회 멤버들은 익스프레스웨이를 향한 사고 방식이 시대에 뒤떨어져 있다는 점을 강조하기 위해 빅토리아[Victoria] 시대의 의상을 입고 말이 끄는 마차와 함께 거리를 행진하는 극적인 퍼포먼스를 펼쳤다. 그들은 사람이 걷고 다닐 수 있는 거리와, 오래된 건물과 신축 건물이 혼합된 도시가 더 시대에 부합한다고 생각했다.

스파다이나[Spadina] 익스프레스웨이 시위에서 나타난 활동은 사람들에게 어떤 종류의 도시를 원하는지 생각하게 만들었다. 시민들은 도시 계획 과정에 시민이 직접 참여할 수 있게 해달라고 요구했으며, 유니언 스테이션[Union Station]과 같은 오래되고 몇몇 중요한 건물은 철거로부터 보호될 수 있었다. 오염 산업 및 기타 환경 위험에 대한 더 많은 대책이 취해졌으며 자전거 도로가 건설되었다. “도시의 진보”의 정의가 바뀌게 된 것이었다.

세계적으로 유명한 토론토 대학 철학자 및 미래학자 마셜 맥루한[Marshall McLuhan]은 '스톱 스파다이나 도시 구조 위원회'[Stop Spadina Save Our City Co-ordinating Committee]의 일원이었다. 그는 토론토[Toronto]가 살기 좋은 도시로 남아있기 위해서는 진보에 대한 오래된 개념이 바뀌어야 한다고 주장했다. 그는 "스파다이나[Spadina] 익스프레스웨이를 도시의 중심에 던져버린다면 토론토는 죽음을 맞이할 것이다. 소프트웨어의 시대에 교통 플래너들은 사람들을 하드웨어처럼 취급하는데, 그들은 이웃이나 공동체의 가치에 대한 흥미조차 없는 것이다. 미국 도시들의 실수에서 배우지 못한 그들의 실패는 결국 우리의 실패가 될 것이다"고 말했다.