

文 / 洪榆橙

貨櫃藝術節

以藝術思考陪伴城市轉型



1.

1.里約尼·堤霄可夫〈掛月亮〉2012 127x101cm
攝於高雄港第五貨櫃中心（攝影：陳伯義）高雄市立美術館典藏

2.2015國際貨櫃藝術節《可以居》參展作品〈收容者〉，創作團隊為邱維揚、易雲扶、奧莉維亞·佩爾森（攝影：鄭景陽）

自來到高雄定居，途經前鎮、鹽埕或西子灣、往高雄海港方向行駛的路上，朗朗晴空下貨櫃碼頭裝卸設備所構織的天際線，始終是我對高雄風景難忘的第一印象。

1864年清朝將打狗開港以來，高雄的商港正式與世界展開貿易，日人的打狗築港與鐵道海陸運輸建設，以及船渠倉庫的興建，更迎來了高雄港的現代化。1969年高雄港設立貨櫃碼頭、興建貨櫃中心，高雄港快速成為以貨櫃為主的港口，位居全臺第一大港，1989年高雄港更一度成為世界第三大貨櫃吞吐港。

二次大戰後高雄港沉船、江輪廢艦的清理，帶動50年代高雄的拆船業。1971年中鋼設廠、1973年中船成立，以及國際委託帶來1969-1988年台灣拆船業的黃金時期。鋼鐵與海港，和高雄工業城市的發展密不可分。延伸至城市街道，與廢鐵、零組件等五金產業共構出鹽埕五金街。

為什麼會以梳理高雄的工業產業，作為本文的起頭？在討論貨櫃藝術節之時，我們也必會注意到與其於同期創立、兩年輪流舉辦的「鋼雕藝術節」。以及背後將「鋼鐵」、「貨櫃」的工業產業，與高雄城市意象連結，作為地方藝術節慶題目的意涵。

地方的文化藝術節，從「全國文藝季」到「國

際小型展演活動」，在1990年代被中央文化機關文化建設委員會（後改制文化部）計畫性由上而下的策略指導、推行。當時文化政策有其強調地方文化自治與發展本土化特色的任務背景，也因此台灣文化藝術節的發展，政府角色與文化政策扮演了重要關鍵因素，發展出台灣各地重視區域特色，並多以縣市的行政地理疆界為劃分的地方藝術樣貌。臺灣各縣市地方藝術節文化政策的思考與落實，在活動主題的選擇與呈現上，也因而特別強調對在地文化特色的發掘，與其他地區做出區隔。也開啓了台灣文化藝術節風起雲湧、至今不墜，作為城市、文化或區域行銷的開端。

1996年開始文建會推動的「國際小型展演活動」，2001年開始成為中央常態補助地方文化單位業務項目。強調本土化、個性化、特色化，才具有國際吸引力，並且強調國際接軌。當時各縣市開辦的藝術節題目，有一條路線是從「文化產業化、產業文化化」思維所發展出來，希望透過文化藝術節慶的轉化，以加深產業文化的藝術深度，例如「台北縣國際陶瓷嘉年華」、「新竹市國際玻璃藝術節」、「苗栗縣三義國際木雕藝術節」、「花蓮縣國際石雕藝術季」。高雄的貨櫃藝術節，便是同樣由地方產業特色衍生之藝術主題。只是相較於木雕或石雕等與藝術創作相關產業，貨櫃航運或鋼



鐵，並非是文化單位容易介入轉化的產業合作對象，連結點或許更強調以藝術創造或翻轉城市形象的企圖。

因為在世界文化漸趨同質化模糊之下，文化資源、藝術、空間、地方產業和生活成為當代最重要的差異所在，也成為一個自身位置的重要標示特徵。當世界變得越來越一致，我們便希望尋求更細膩的不同以突顯差異，以國家為中心的文化認同，漸漸的縮小為以城市和地方為單位，建立「區辨標誌」（mark of distinction）（David Harvey，2002），以強調自己的文化獨特性，展現其特殊、且無法複製的特徵。

直到今日，地方藝術節慶形貌已經更加的多元和複雜，能夠持續辦理十屆、近20年的貨櫃藝術節，在時代快速變化中實屬難得。而貨櫃藝術節在高雄文化局處之中，一向由高雄市立美術館擔任承辦執行，也決定並維持著貨櫃藝術節以藝術家創作為核心方向、視覺藝術類型為主的形式調性。一個邁向第十屆與下一個二十年的藝術節，或許接下來，貨櫃藝術節更應該思考如何走出值得繼續堅持的意義。

無論是企盼豐收、享受喜悅的傳統節慶，或西方偏向藉此發洩情緒、張揚個體人格的狂歡節，節慶皆具有非日常常態的概念。即使是到了現代具

有強烈目的性取向的節慶辦理，無論是作為城市行銷、或是地域振興的手段，節慶也還是必須奠基於長時間累積的地方特色與文化資源積累。

為顯現高雄海港的文化特色，第一屆貨櫃藝術節的「貨櫃」從商業貿易、國際往返流通的概念，轉換為扮演國內外藝術「文化藝術交流」的功能，所裝盛的內容亦轉變為思想觀念的交換與想像力的傳遞，巨大的量體所造成的作品奇觀，以《關於貨櫃的101種想像》激盪出令人耳目一新的藝術作品，扭轉貨櫃在人們心中剛硬與工業化的印象。從2001年至今，每年邀請國內外藝術家（2013年的《可以居》較為特別，以建築設計領域創作者居多）以貨櫃做為創作載體，訂定不同的前瞻性策展主題，以引領觀眾關注社會議題與城市關懷。

從每一屆藝術節的策展思考上來看，我們觀察出幾種策展角度：例如2009年《邁向理想城市的N種態度》、2015年《明日方舟》、2017年《銀閃閃樂園》反映了由貨櫃所聯想當代社會文化趨勢的思考。雖然這些題目其實不必然要使用貨櫃作為表現媒材，但在貨櫃藝術節中，貨櫃卻成為一項特殊的共同限制，使觀眾每一年都還能期待它可以創造出的新花樣。再者作品幾乎都是新創作，在展覽結束之後很難繼續移展或再利用，相對的墊高創作成本，也成為策展的挑戰之一。而例如2003



年《後文明》、2007年《永續之城》，或是今年2019年的《陷阱》的策展論述，則可以窺見從「貨櫃」聯想的對工業生產與資本主義的反省。

在創新城市的思考之中，城市產業可以轉換成文化資源，產業形象的意象符號更可以巧妙地轉化成文化形象符碼，作為一種典範的轉移。貨櫃所意涵的或許是高雄重要的城市意象，然而在貨櫃藝術節之中怎麼被解讀卻值得進一步討論。過去象徵工業重鎮的高雄，一部分隨著時代變遷、產業的逐漸沒落與轉型，二十年持續的文化建設，原有產業據點也有了新的樣貌，例如鹽埕區公園路廢五金的街屋拆除與綠美化，港口倉庫再利用為駁二藝術特區與棧貳庫等文化設施。而飽受空污與環境生態變遷、具有百年歷史的紅毛港漁村，為因應高雄洲際貨櫃中心興建而集體遷村，遺留下因經濟發展而毀損人文聚落的辯論，再再都表達出這個城市在經濟、產業轉型之間的折衝仍在進行中。

當從貨櫃背後的產業議題的角度思考，似乎則正好反映了策展方、城市人民如何看待航運、工業化在城市裡的定位。作為一個城市行銷的題目來說，它便面臨了某種自身的矛盾，一方面它既是海港的象徵，也是高雄經濟發展的重要命脈與歷史。使用貨櫃這個符號，我們不能避談它背後的意義，當回應貨櫃的產業核心與發展歷程時，貨櫃航運所象徵的資本主義的開發，又不免促使藝術上的批判反思，也呈現出航運、工業在這個城市，正在經歷轉型的過程。使得它有些難以單純的作為一種文化驕傲，若是換作當代流行的文化消費活動操作，更是違背藝術寶貴的超脫價值。

與貨櫃直接相關的航運業務管轄，歸屬於中央





荷蘭麥肯諾建築師事務所 (Mecanoo Architecten B.V.) / 法蘭馨·荷本 (Francine M. J. Houben) 創作之〈移動劇院〉矗立於高雄港邊
2013年國際貴櫃藝術節《可以居》作品 (攝影：林宏龍)



1.

- 1.曠日蔡佩垣室內裝修工作室 / 蔡佩垣〈1只貨櫃－雞尾酒吧〉
2013年國際貨櫃藝術節《可以居》作品（攝影：鄭景陽）
- 2.王家建築師事務所.v.s.而上建築所創作的〈山（The Hill）〉
2017年貨櫃藝術節《銀閃閃樂園》作品（攝影：鄭景陽）

的高雄港務局，使得地方政府舉辦的貨櫃藝術節，似乎難有機會與航運或貨櫃產業核心，創造出密切的對話火花。由於航運業與相關勞工從業人口也漸漸減少，貨櫃作為一種符碼，並非一般人生活可及的熟悉事物，或將漸漸與一般市民產生疏離。如果我們不僅僅是把貨櫃視為一種媒材，也不僅是附屬於高美館經營方向的節慶活動，貨櫃本身如何與城市人民產生關係？它是否應該回到它所象徵的城市產業發展，被當作中介的媒介，去討論過去到未來，在後工業時期這個城市所要面對的議題？



2.

二十年來，不斷地伴隨城市的發展變化，不禁令人思考，貨櫃藝術節本身在城市裡的定位與意義，以及作為城市文化的表徵，它象徵了什麼？在每一屆的貨櫃藝術節中，貨櫃或許像是見證這個城市轉型的過渡。在城市還在不斷變化之際，以至於它始終未能像是個確定的文化傳統，不斷地在調整藝術節自己的樣態和詮釋。

但認同的疑惑或許正是種提醒，以此每每回應城市的亟待解決的問題，使人期待它更積極的回應城市發展，並且成為城市文化、產業發展與人民生活對話的樞紐，透過藝術的各種可能與想像，不斷地思考與辯證，讓貨櫃代表的相關產業從有形、成為無形資產，以新的觀念探討與詮釋之下，為城市創新帶來新的啟發與行動。✎

參考書目

駁二營運中心，《駁二藝術特區關於那些年的那些事》，高雄：高雄市政府文化局，2018。

林鳳穎、李怡志，《港都人生 鹽埕市井》，高雄：無限出版，2014。

洪菁珮（洪榆橙），《喧嘩之外的凝視：臺灣地方文化藝術節現象與政策研究》，臺北：國立臺北藝術大學碩士論文，2009。

查爾斯·蘭德利（Charles Landry），《創意城市》，臺北：馬可李羅文化，2008。

David Harvey, 'The Art of Rent: Globalization, Monopoly and the Commodification of culture,' 2002. / 〈地租的藝術：全球化、壟斷與文化的商品化〉，王志弘譯，《城市與設計學報》第15/16期，2003。