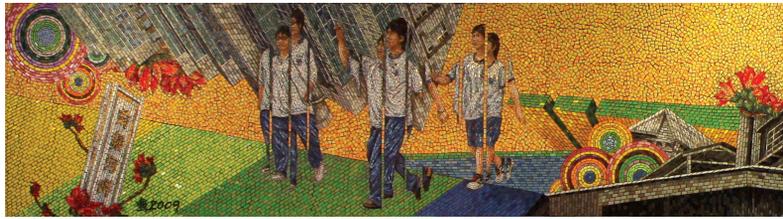


城市願景

深藍的高雄捷運公共藝術

文／郭文昌（東方技術學院流行商品設計系 講師）



看著每一件公共藝術作品的誕生，像是一座座的智慧燈塔，那是一種都會生活樂觀的表示，此刻的高雄公共藝術以創新都市風格與樂觀的美學姿態，一同介入這個人類追求普遍永恆的企圖願景裡。

深藍！是一種海洋暢快與固執的顏色！明確的色彩塊面，確實樂觀又帶點悲天憫人的個性，這是高雄人獨特的地理風格與市民性情！

蔚藍天空下的山、海、河、城！浪漫的城市步調，固執且在意生命的高雄生活美學，煥發了高雄市民一份與生俱來的樂天與喜歡幸福幻想的城市願景！

「兩次的高雄捷運公共藝術設置案」，意外的造就了高雄捷運公共藝術國際化與在地性豐富精彩的公共空間新景象；兩次的捷運公共藝術設置案，論規模與設置經費額度都堪稱國內經費及規模最大的兩次公共藝術規劃案。

第一次的設置案在建築主體思維設計過程上直接將公共藝術的特色具體體現在公共生活空間之中，使得高雄捷運車站有別於台北捷運置入式的公共藝術設置方式：從R4小港國際機場站的〔凝聚的綠寶石〕（Lutz Hauschild）、R17世運站

的〔浮動的雨林〕（RWAAG Team）到O5/R10美麗島站〔光之穹頂〕（Narcissus Quagliata）的設置，直接的轉化為一種屬於公眾的公共藝術生活體積！

第二次的公共藝術設置案則是面對法規程序以及一種對於在地性藝術呈現的美學終極膽量（藝術家獨具的執著）與公共藝術立法精神，給予了在地藝術家一次完整的呈現機會；其意義不是一種作品的跨度與層次比較，而是公共藝術設置精神的一種在地共時性表現！

這次的設置案歷時一年半的時間，並在98年5月底設置完成。就其規畫的設置標的，以展現過去、現在、未來的「歷史高雄」、「海洋高雄」、「經濟高雄」、「生態高雄」、「科技高雄」、「文化高雄」、「休閒高雄」等主題面向，將高雄捷運紅、橘兩線，由南北及東西軸線展開；國內外30位藝術家依捷運車站量身打造，企望能呈現出高



●R3小港站洪龍木作品（多向度聚場）（攝影：經典攝影工作坊）



●R5前鎮高中站李德勳作品〈異質樂園〉(攝影：經典攝影工作坊)

雄捷運藝術文化一種呼應、串聯，來形塑高雄城市文化藝術的交通主軸線象徵。設置單位高捷公司也表示：「做為台灣的第二個捷運系統，高雄捷運最大的特色在於「捷運藝術化」，也就是每一車站內都設有公共藝術品，並且每站各具特色，搭乘捷運欣賞藝術勢必成為未來一項新興的休閒活動。」

高雄捷運橘線段○1西子灣站至○10衛武營站共8座車站，由國邦興業公司邀集了北中南，共7位藝術家，以「高雄萬歲，世紀啟航」為標題，由海洋入口向內陸延伸的動線，以一種人文地理觀念呈現、環境影像符號、空間寧靜動態與科技等創作形來表達高雄海洋城市的多元樣貌。

紅線北段R13凹子底站至R21都會公園站共計有8座車站，由蔚龍藝術公司邀集了11位藝術家，以「幸福88」為主題，希望高雄捷運的公共藝術由幸福88列車的啟動，串連至這8座站體，讓乘客產生一種在地生活的幸福愉悅感。

另高雄捷運最南端的R3小港站至R12後驛站，由達達美術研究開發有限公司組成十位藝術家團隊，以「港都遊藝」為主題，希望呈現水岸

花香的願景高雄，並針對各站的地方產業與文化特色做為設置主題：例如R3小港站，為中鋼、中船製造產業所在地，由具有中鋼工作背景的藝術家，將鋼鐵材質做為創作材料，來呈現一種在地性文化材質的面貌。而R6凱旋站位處原住民委員會所在地，則由原住民藝術家尤瑪·達陸以創作編織物來呈現泰雅文化與大自然土地的關係。另R7獅甲站也契合「北萬年季，南戲獅甲」的在地特色，由洪易的〈快樂遊獅甲〉作品傳達出高雄捷運的「遊動」主軸。

以上大略是二次高捷公共藝術設置案設置團隊的介紹與設置標的，設置團隊由北、中、南的在地優秀藝術家組合，確實將二次公共藝術的設置點，成功的串連成了一條相交相合的公共藝術線狀圖說。

獲得設置權的北、中、南的藝術家組合，在於表達此次公共藝術設置的歷史條件，設置的在地性主題訴求則在於強調藝術在地意識的言說權力！切更明白擺在眼前的是就是一種文化與藝術、國內外藝術創作權力的位置與平衡！

而另一個高雄公共藝術設置面向，則是針對



2009世界運動大會在高雄舉辦的硬體需求，所發生的公開徵選「世運主場館公共藝術設置案」。

世運會主場館共計有5件公共藝術作品，入口豔紅色標誌塔（火燄），是世運主場館設計者、日本知名建築大師伊東豐雄的作品。

主場館的太陽能屋頂則以螺旋狀方式環繞整個主場館，「火燄」也以6根

鋼管材呈螺旋狀向上迴旋延伸，引導從捷運世運站前往運動場的民衆，成為場域的地標。

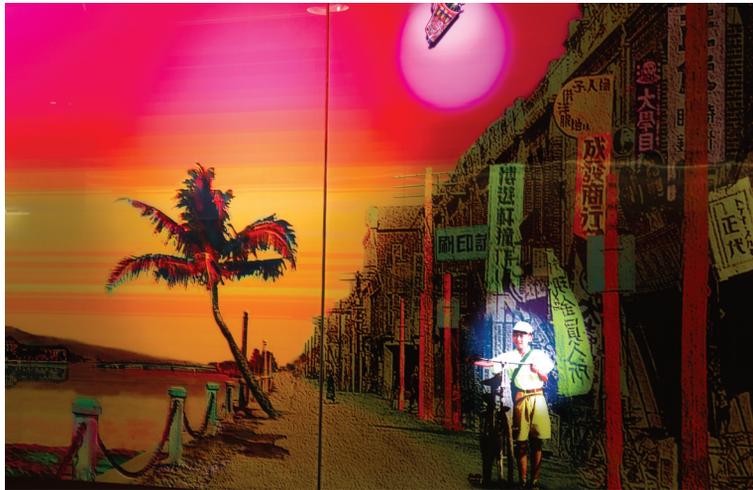
中海路上的大型作品（和平啓示）由9根柱體雕塑組成，是以以色列裔法籍國際知名藝術大師亞剛（Yaacov Agam）創作。

主場館東側入口半月池旁的「LET'S Go」，則是德國藝術團隊Inges Idee的作品。

北側草坪上14對「裸足」形體的花崗岩，則是國內藝術創作者范姜明道的作品。而中海路街道上的「身體文明—技術、韻律、記憶」，則來自國內藝術家黎志文的街道藝術傢俱創作。

世運主場館公共藝術設置案與高雄捷運公共藝術設置案的性質差異，在於它所標示的是國際多元的公共藝術呈現需求，符合公開徵選的方式與在地藝術家參與的設置精神，並未發生在地性需求的反對聲音，甚至沒有在地需求的平衡觀點出現。

在歐美大眾捷運系統的公共藝術設置要素上，「在地性」是捷運公共藝術最重要元素。相對於高雄捷運公共藝術的發生案例（對於第一次設置案設置單位直接委託設置上在地藝術家的反對聲浪），這個「在地性」的需求，成功的彰顯出公共藝術在政治上與在地文化藝術意識上的平衡重要性！



●O2鹽埕埔站梅丁衍作品（台灣西打）局部（攝影：經典攝影工作坊）

第一次的設置案我們可以見證公共藝術融入建築體規劃設計的重要性與美感，第二次的設置案所顯現的是一種在地文化與生活的均衡需求，不論在政治層面與藝術創作層面上，至少達到了一種抒解與安慰。

不可忽視的！是第一次的設置案，如果採用公開徵選方式是否真能達到好的效果呈現？而第二次的公開徵選設置案是否又真的符合了各站的設置需求以及在地性的創作呈現？

公共藝術的美學思維漸次的成為台灣對於現行文化藝術政策的一種社會批判（平面、立體藝術家幾乎都改行當公共藝術創作者），公共藝術政策與設置的「生命週期」合理化、合法化，也使整個台灣的藝術生態回到整體與在地性文化藝術的考量。

這個考量所蘊含的是：

（一）一種公共藝術設置前的社會思維評價：

包括了公共藝術在政治權力上的共同需求、文化傳統的價值需求以及作為創作者的藝術符號意義、公眾社會中的角色、在地文化儀式的典型意義以及位處於設置標的結構上的交換作用。

（二）一種公共空間價值位置的判斷：

公共藝術品的設置開始，即刻產生的問題就是身處社會空間中的「公共藝術的面相」，這個面



●O10衛武營站重振平作品〈正負之間〉局部(攝影：經典攝影工作坊)

相依循著在地公眾與政治權力與在地藝術權力之間的關係，它是一個設置上的循環，所牽連的是在地藝術創作與公共領域上的衝突與共融現象。

(三) 一種在地文化社會過程的經營：

過去文化工業下「百分比藝術政策」公共藝術的「權力者」，將公共藝術的空間建構與創作者兩方，形成一個封閉的結構系統（公共工程採購法），使得真正的公共參與性退縮到一個不可規避的法規性系統裡，而在地性藝術創作的自律性質，也在系統中基於利益的考量而失去了本身的創作自律，彷彿在一個文化工業所聚集的文化面具下被遮蔽了一種創作上的真情！

如果公共空間美學成為一個公共藝術主題下的“context”，那包含著在地文化地理風景與在地社會特質中的社會實用性，就成了公共藝術外在形式的對象表現了。

高雄的都會改造運動，隨著「英雄」政策與在地文化藝術意識的結合，將高雄都會政治能量明確的呈現在每個可以形成公共藝術空間的歷史場所中，運用公共空間規劃與公共藝術的符號特性，成功的達到一種公共空間使用的新意圖與展現在地文化藝術意識的作用力。

高雄美麗島大道璀璨的文明光景、古老浪漫的愛河河畔以及便捷明快的高雄捷運風景，或許在歷史的今天與未來將成為一種文化歷史的標的，因為我們都是南方藍色海洋的黃昏思想家，夜裡的高雄城市光廊最美，月光下的英國領事館最優雅！

那是一種最深的藍色，漫漫的鋪陳在這個美麗的山海河城，看著每一件公共藝術設置作品的誕生，像是一座座的智慧燈塔，那是一種都會生活樂觀的表示，縱然都會政治一直都是藝術創新建設的舞台背景，此刻的高雄公共藝術也以創新都市風格與樂觀的美學姿態，一同介入這個人類追求普遍永恆的企圖願景裡。

我們不希望高雄公共藝術設置作品，像那遙遠的美國一九八九年，Serrak的作品〈傾斜的弧線〉(Titled Arc)，在不符合公共空間利用實用性(有效性)下，竟被社群與在地勢力所移除！

因為，所推翻的不只是一件公共藝術作品，更是公共藝術創作者創作意識與在地性需求上的一種互解！