

城市光廊，一座發光的孤島 ——城市地景與公共藝術漫談

撰文／藝文工作者 蕭伊伶

2012年著名的美國旅遊網站「BootsnAll」從全世界最美麗的15座地鐵站，將高雄捷運美麗島站（Formosa Boulevard）評選為第二名，這座位於捷運紅橘線交會點R10美麗島站穿堂層的「公共藝術」作品「光之穹頂」（The Dome of Light），是全世界最大的單件玻璃公共藝術，雖然這件作品的作者是來自義大利的藝術家水仙大師（Maestro Narcissus Quagliata），這樣的新聞，卻讓筆者與有榮焉。筆者離開高雄北上求學的這十年，每次回到高雄時，總有不同的驚艷，蛻變中的高雄，將工業都市的生冷死灰褪去，開始有著不同的色彩。而這一切的起點，我們必須提到一道讓高雄市市容轉變的長廊，那就是「城市光廊」。2001年的城市光廊，可以說是高雄市以「光藝術」布置市容街景的濫觴，以藝術置入市容的「公共藝術」性格及策略，更使之成為全國知名的「公共藝術」案例。然而，十年過去只見頹唐，後續的維護缺失，使城市光廊成為筆者或者是許多市民心中失落的一角。

為了進一步了解城市光廊所引起的高雄市地景地貌的改變，筆者特地訪談了曾經參與城市光廊的藝術家之一，崑山科技大學視覺傳達設計系主任黃文勇老師，而黃老師也參與了高雄市捷運站點的公共藝術計畫。在本文中，筆者簡單說明「城市光廊」的過往與現狀，也將以臺南市海安路上的街道藝術做為參照，思考一些可能。

壹、城市光廊

一、我們希望這個城市更美麗

城市光廊座落在現今的中央公園南側，中央公園四周分別為高雄市主要交通道路，中山一路、五福三路、中華三路以及民生二路，這一個被寬闊馬路所獨立出來的區域，

總面積達12公頃。中央公園的現狀，西北角為高雄市立圖書館，南側有城市光廊，東側為捷運R9車站（中央公園站），並將原本的中山體育場、前金游泳池拆除，營造親水與綠化氛圍，除了有大型的人工湖、水中小島，大面積的綠色植栽，中央公園更被期許成為這個都市的肺葉。1960年代，一如當時高雄市尚未開發的其他地區，這裡曾是稻田及未耕作的荒地，後來成立了中山體育場與中山體育館，1976年由扶輪社社員捐贈興建了扶輪公園，在筆者的青少年記憶裡，這裡曾經有前金游泳池、籃球場、溜冰場及網球場，中山體育場更是當年許多慶典活動唯一的場地。在清晨及傍晚，許多長者與年輕學生在此健身運動，隨著捷運工程的興建，當夜晚來臨卻成為都市犯罪的黑暗死角，成為「都市毒瘤」。



圖1 充滿科技感的中央公園站（蕭伊伶 攝）

「我們希望這個城市更美麗」，只要走在五福路上，很清楚便能看見這句標語，城市光廊位在中山路和中華路之間的五福路上，為長150公尺、寬10多公尺的廊帶，緊鄰著捷運中央公園站，往東走，是隔著中山路便是知名的新堀江與大統商圈，往西則是中華路圓環及百貨商圈，隔著五福路，往南目前為停車場，這樣與鄰近社區隔絕的封閉區塊，猶如城市中的一座孤島。整個城市光廊計畫是在謝長廷市長任內時完成，市長謝長廷與高雄市建設局推動，並邀請空間設計師林熺俊策劃，結合了高雄在地共九位藝術家，2001年七月底開工、九月完成，十月正式啟用，短短幾個月內，喧騰一時，成為知名觀光景點。

九位藝術家集合羣力，規劃並創作一系列圍繞著「光」為主題的藝術作品，分別為：蘇志徹「人、狗、梯、門、窗」、林麗華「太陽之頌」、陳明輝「地景中的光點」、劉素幸「湛藍的意象」、黃文勇「光合作用」、潘大謙「萬花筒」、王國益「城市走廊」、陳建明「飛行2001」。謝市長與2,001位市民共同創作了作品，長達18公尺的「『SMILE』——2001希望之牆」，這一件感人的作品募集了2,001位市民的笑臉，跨越年齡與性別，這些微笑啟動的是對未來的希望與幸福感。

然而，在後續規劃不良的情況下，2009年世運結束後，承包城市光廊經營權的奧多公司由於連年虧損提前解約，城市光廊一度停止營運。在沉寂了一年之後，2010年7月31

日起開始重新運作，新一代的城市光廊以「品味生活・城市新空間」作為新的經營理念，仍然延續當初的招商模式，將餐飲商家引入；關東煮、義式披薩與咖啡飲料，一處處攤商與城市光廊的這些藝術作品並列在這一道長廊上。雖然，新的經營團隊利用大片玻璃試圖引入中央公園的光影，然而，從一個都市地景的角度及當初的立意觀點，「我們希望這個城市更美麗」似乎淪為口號。



圖2 城市光廊裡的咖啡座（蕭伊伶 攝）

二、一座發光的孤島

在與黃老師3個小時的訪談裡，黃老師詳述了城市光廊的緣起。城市光廊的崛起其實是個美麗的「意外」，一道因捷運立起的圍籬，影響了高雄市整個的市容。2001年，高雄市政府建設局著力執行公車站改建以及公車汰換的改造計畫時，審議委員會指出，公車站改造計畫的得標者應提撥1千萬元的回饋金，專營公車車體廣告的「奧多廣告集團」由於得到此標案，因而慨然捐出1千萬贈與高雄市政府與市民，用來進行市容的美化及街道環境的改善。評審委員之一的高苑科技大學建築系講師林熺俊也因此成為一個百萬回饋金方案的主持人。因循著2000年高雄燈會的一句口號「高雄亮起來」，如何能讓這



圖3 黃文勇老師近影（蕭伊伶 攝）

條原本處於捷運工地圍籬死角的陰暗廊道亮起來，也就成為這個方案的構思來源，主題定調為「一場藝術與環境的演出」，並將這100多公尺的廊道稱之為「城市光廊」(Urban Spotlight)，林熺俊邀請了當時高雄在地的藝術團體「橋23°5」的八位成員一同打造，並將計畫案遞交給時任高雄市政府新聞處處長的姚文智，始料未及

的，城市光廊意外獲得成功，2002年並入選「大高雄建築園冶獎」優質都市景觀獎。

「橋23°5」曾經參與了早期駁二藝術特區的規劃，成員之一的黃老師提到，面對城市光廊當時經費有限的情況下，每位藝術家創作經費與預算只有10萬元，展期也未加以長久規劃，認為只是為期一年的短暫牆面裝飾，這群高雄藝術界的青壯輩五年級生，懷抱著藝術家的執著，以及對於這個城市的熱情，在有限的預算內，甚至自掏腰包購置材料，經費的短缺嚴重限制了作品的材質，並在硬體空間限制下，以為僅僅為時一年的裝飾性作品，大多以未經加固的水泥板模作為作品背景的結構牆面，也因此，原始的作品材質容易毀損，後續也未追加編列預算，我們今天更可見到那些斑駁牆面未妥善維修。

城市光廊在這樣急就章的狀況下，雖然缺乏與臨近社區的串連，卻意外引發了一場空間革命，在公部門強力主導下，城市光廊成為近幾年臺灣都市更新中成功的公共空間改造案例，也在同樣的因素下黯淡；更讓人遺憾的是，這群藝術家們當年的熱情身影逐漸被人遺忘。在與黃文勇老師的訪談中，他憶及這一段過程並試圖理出問題的癥結。公部門的文化政策缺失，工業都市的移民構成，一味地追求經濟與市場消費，都可說是城市光廊今日走向頹廢的遠因之一。黃文勇老師更指出，沒有文化資產如何談文化創意？文化資產是文化創意的根基，當文化地基被掏空如何產生優秀的文創人才？又如何留住異地來的創意資產與人力呢？黃老師以鹽埕區的聚落及紅毛港村為例，在高雄市的都市更新與發展中，在地文化資產的實體保存成了一塊亟待彌補的空白。

三、燈滅了

猶記得，2001年10月1日，市長謝長廷與創作城市光廊的九位藝術家進行揭幕點燈，剎那間，繽紛的光影交錯，透過電視畫面可以聽到現場民眾的歡呼與讚嘆。城市光廊第一期計畫，成功做到了都市與公共傢俱的視覺整合、藝術介入空間及街道整體的氛圍營造，那些生硬冰冷的街道傢俱，公車候車亭、電話亭、電氣箱、



圖4 停止運轉的「萬花筒」（蕭伊伶攝）



圖5 背景牆面嚴重剝落的「人、狗、梯、門、窗」(蕭伊伶 攝)



圖6 隱蔽的、不再發光的「地景中的光點」(蕭伊伶 攝)



圖7 作品表面掉漆的「地景中的光點」(蕭伊伶 攝)

垃圾桶、公布欄、路燈經過藝術家的創意與設計，呈現簡約的現代美學風貌。2002年第二期計畫，向腹地延伸的城市光廊中段，曾經提供了遊客休憩的露天咖啡座、現場演唱的舞臺，而以「光」為主題，透過燈光的畫面營造，城市光廊的水景區、地面時鐘、牆面，在光影下躍動著，偶爾耳邊傳來慵懶的爵士樂音，營造出南方城市獨有的緩慢步調與浪漫風情。今日，筆者駐足於城市光廊前，耳邊仍隱約聽見咖啡座的吵雜人聲，卻只見作品與牆面的剝落與毀損。

在中央公園站的充滿科技感的新穎建築下，對照了城市光廊的藝術作品，更顯得那些剝落的外牆、不再運轉的藝術品是被遺忘的。黃老師指出，在這個封閉的地理區塊，缺乏了向外延伸的可能性，缺乏了文化與在地結合的底蘊。筆者則進一步認為，從區域規劃面向來看，更缺乏與捷運公共藝術系統連成一氣的整體性，捷運站外的巨大雕塑，失去了「公共藝術」的基本定義；倘若延伸至城市光廊，將之納入一併規劃，在強調整體性、互動性之下，或有其他生機。此外，藝術品的維護與時限，其實才是吸引觀者駐足的重點。戶外的公共藝術作品必須面臨風吹、雨淋與日曬等保存維護問題，再者，策展機制的引入，將作品汰舊換新或者收藏，固定時限不斷更新的展覽作品與主題性，方足以吸引瀏覽目光。



圖8 黃文勇作品「光合作用」，局部作品的燈光熄滅了（蕭伊伶 攝）（上）

圖9 黃文勇作品「光合作用」，上面竟有白漆編號（蕭伊伶 攝）（左上）

圖10 城市光廊的標語（蕭伊伶 攝）（左下）

貳、臺南市五條港文化園區與海安路街道美術館 ……

筆者訪談中，也針對臺南市五條港文化園區海安路上街道美術館的成功經驗與黃文勇老師進行分享與對話。

一、五條港文化園區

五條港文化園區的區域範圍，也就是現今臺南府城的銀座商圈或稱中正銀座商圈，日治時期則稱為「末廣町」，海安路則位於文化園區的中軸線上。五條港的出現在清朝海權最興盛的雍、乾、嘉時期，是昔日臺江陸化所產生的河道，這五條商用港口，由北到南分別是新港墘港、佛頭港、南勢港（或稱北勢港）、南河港與安海港，河道曾經可直接至三郊的總部——水仙宮。由於運河便利，現已成為臺南市地下水道中幹線的海安路，在昔日是府城繁榮時的轉運重鎮及商業貿易區，甚至可說是臺灣全島最興盛的商業物流中心。歷經了日治時期的「都市改正」，運河功能趨弱，五條港運河繁華落盡，河港被填平昔日河道遺跡消失，在都市發展中逐步邊緣化，只留下老舊街廓、進出口貿易



圖11 海安路神農街老街屋（蕭伊伶 攝）



圖12 海安路神農街夜景（蕭伊伶 攝）

與商業活動的延續，成為了現今的中正路商圈。將近二十年前，海安路地下街的開挖計畫，幾近湮滅了殘留的歷史紋理，造成中正商圈的沒落。

二、海安路地下街暨停車場工程

1992年，臺南市議會通過「海安路地下街暨停車場工程」的改建預算，此一錯誤的決策，為海安路帶來了十餘年的沉寂與中正商圈的沒落。原訂預計780個工作天完工的工程，在1993年八月開工了，這樣的開挖面臨了水文地質被破壞所造成的施工困難、工程連續壁滲水及地層下陷。海安路全長僅882公尺，追加預算總金額卻高達新臺幣42億4千多萬元，弊案連連，市容不整，工程延宕了十年之久，並歷經三任市長，成為臺南市都市發展的阻礙與沉疴。立意良好的地下街商圈構想，原本期待帶動週邊商業人潮，卻對五條港區域帶來了十年黑暗期，原本最熱鬧繁榮的中正路地段，在工程進行中，由於產權、建築立面、畸零地所產生諸多問題形成了都更惡夢，造成了區域性街道的整體發展停滯，中正路末端聞名的「沙卡里巴」〔原為日語「盛り場」（Sakariba）〕由於此工程及多次大火也因之分散遷徙。

持續關切海安路地下街的臺南市文史藝術界不斷發聲尋求新的契機，2003年臺南市二十一世紀都市發展協會以「藝術建醮——歷史街區地景再造計畫」得到文建會的補助，於民權路上的「藝術建醮」，試圖喚醒臺灣最早都市計畫的起點「普羅民遮街」的記憶，除了教育與推廣活動更進行藝術展演，結合在地居民、文史工作者及藝術家將老舊街區以當代藝術活化，讓老舊街屋有了新的場域詮釋。2004年，二十一世紀都市發展協會召集人杜昭賢與林朝成針對海安路街道景觀向臺南市政府都發局提出了「臺南市海安路示範點美化造街補助」案，沿用過往的成功經驗，試圖藉由藝術的介入、造街，塑造出古都的當代城市風格。五條港的文化歷史遺產仍潛藏在這個古老城市的皺褶裡，隱身於曲折的街坊巷弄間；如何療癒都市工程所帶來的傷痕，形塑新的街道意象，如何在老舊街廓層層疊疊的歷史紋理中開展願景，成為此藝術介入空間運動的重責大任。

三、海安路藝術介入計畫

2004年，為了利用海安路街道上的畸零地、殘破牆面，作為藝術植入的空間，臺南市二十一世紀都市發展協會工作人員首先進入社區初步宣導與採訪，與當地居民溝通協調。以知名的「神農街」為例，「神農街」昔日被稱為「北勢街」，是目前臺南市保存最完善的老街，也是「五條港文化園區」最重要的據點，這看似沿著海安路左右延伸的舊街廓，其實是在這樣南北向排列密集的街廓住宅裡，硬生生剝出的一條新道路，地下街工程的開挖更造成許多街屋被全部或局部拆除。當時的街景形成非常獨特的都市景觀，從馬路望去，只見房屋的縱剖側面，居民過往生活的住家空間被切割赤裸裸展現。

在這場徹底改造了海安路街景的藝術運動裡，杜昭賢是開啓一切的重要人物，身為臺南人的她，長期為臺南的藝術生態努力，運用了自己經營的人脈，讓海安路的改造成為南臺灣藝術院校的盛事，在臺南市二十一世紀都市發展協會的網頁文字上，我們可以看出海安路藝術造街對於老城區閒置空間與裝置藝術激盪下所進行的藝術實驗，對於居民日常走動的生活空間、街道發展出全盤的新思考，除了翻轉在地居民對於工程所造成的殘破牆面、破舊矮房的態度，更在舊城廓中建立起「新」的街道美學，藉此激發了海安路再造的可能性與願景。

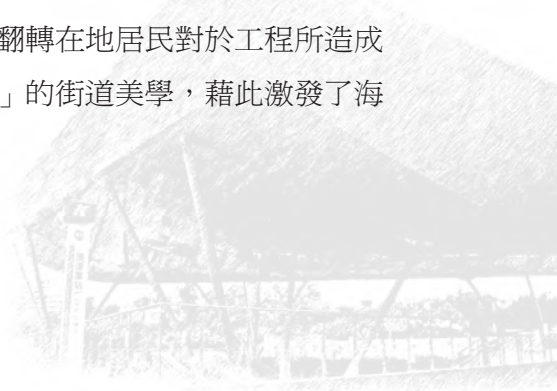




圖13 神農街上老街屋改建的餐飲消費空間（蕭伊伶 攝）

從此開始了海安路藝術造街的五期公共藝術計畫，2004年第一階段，藝術家包含了盧明德、郭英聲、劉國滄＋打開聯合工作室、方惠光、林鴻文、陳浚豪、盧建銘、李明則。工作人員與屋主溝通協調獲得許可下，藝術家進駐海安路，嘗試了裝置、景觀、繪畫、攝影及建築等不同藝術創作形式，利用七處畸零地與頹圯牆面，以裝置藝術型態重新擘畫了海安路。在「海安路藝術介入計畫」全案裡，對於藝術家而言，破舊的畸零地及牆面猶如「閒置空間」可供再次利用，而歷史與文化、空間與時間的脈絡文本，使得藝術家們能與此特殊的歷史場域進行對話。當斷垣殘壁經過空間再造變成無圍牆的街道美術館時，在地民眾的日常生活與當代藝術失去間隙，帶來思維上的衝擊，產生了藝術與生活的新連結。



圖14 海安路「海安家+9」展覽作品「海安亮起來」（蕭伊伶 攝）



圖15 海安路「海安家+9」展覽作品「草草」（蕭伊伶 攝）



圖16 海安路「海安家+9」展覽作品「來座」(蕭伊伶攝)



圖17 海安路「海安家+9」展覽作品「怪花森林」(蕭伊伶攝)



圖18 海安路「海安家+9」展覽作品「窗景」(蕭伊伶攝)

「海安路藝術介入計畫」以當代藝術成功介入並改變了海安路的街景空間，使廢墟般殘破的街景產生化學作用，創造了參觀人潮與商機，街道一隅、觸目所及皆是「風景」，街道空間的重塑啟動了街區發展的新契機。2004年秋天，執行長杜昭賢緊鑼密鼓策劃了第二階段「海安路藝術造街——啟動公民美學運動」。2005年九月海安路上成立了一座臺灣首座街道美術館，這些裝置藝術品與居民的生活如此貼近，帶領了一波波公共藝術的觀光熱潮。每當街道上藝術造景的燈光亮起，總會看到遊客停留觀賞，藝術氛圍影響下特殊店家逐漸增多，更吸引年輕族群謂為潮流。海安路街道美術館的成立，積極且持續性的策展規劃與展覽，造就了吸引駐足的新鮮街景。越夜越美麗的海安路，除了特色商家，延伸至神農街的懷舊氛圍，在老舊街牆所代表的文化資產與當代藝術新穎形式的並置下，出現了「新」的價值，燃起文創產業的生機，以當代藝術作為觸媒，成為全國注目焦點。第四階段，召喚藝術與文創相關產業進駐此街區，是打造海安路景觀的第二波計畫，具體落實了藝術造街。2011年底策展人杜昭賢以「海安家+9」活動，再次將海安路九件新創作的公共藝術作品呈現在眾人眼前。

參、誰的公共藝術？誰的城市光廊？

高雄市城市光廊與臺南海安路案例同樣是都市更新下的「美麗錯誤」，在兩個城市中，都發局及工務局都成為最終的權責單位，城市光廊更是與主管「公共藝術」的文化局，失去直接的對話。在此或許引發另外一個問題，在政策條文中，城市光廊該歸納在裝置藝術亦或是公共藝術？從訪談中得知，原本只是裝飾牆面的裝置藝術作品，在特殊的時機點加上空間場域的獨特互動性，將之定義為公共藝術並不為過，恰可沿用公共藝術管理的相關條例。畢竟，先後歷經不同的法令規範與實施細則，在法令未完備前，高雄市政府即以「高雄市公園管理自治條例」及「高雄市公園認養及委託經營管理辦法」，將城市光廊成為全國委託民間經營管理（ROT: Reconstruction, Operation, Transfer）之首例。

然而，城市光廊促參案於2009年11月11日正式公告招商的責任歸屬看來，城市光廊仍舊隸屬於高雄市政府工務局養護工程處，養工處表示「對於本市各觀光景點的經營困境感同身受，考量城市光廊係高雄市街景藝術著名代表，並對高雄市觀光發展占有舉足輕重之地位，故養工處於重新招商時將調整相關之財務結構條件，以協助民間廠商經營，且對於後續城市光廊民間廠商之甄選，養工處將以最嚴謹之態度，甄選出最優質之廠商進駐經營，達成民間機構、政府及民眾三贏之局面，讓城市光廊能夠永續發亮。」，筆者必須指出，這一個充滿商業氣息的「高雄市城市光廊整建營運移轉案」及新經營團隊所成立的「創意生活市集」提供創意生活商品之構想，對於那些陳舊的藝術作品，現階段皆隻字未提。

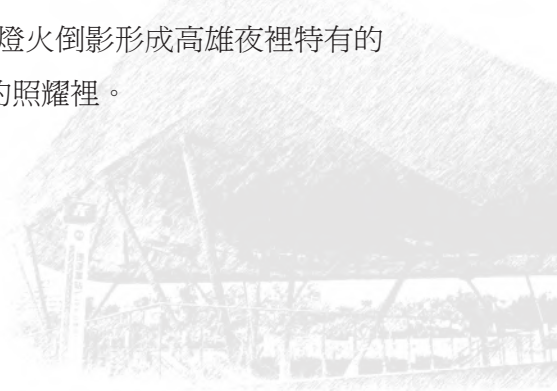
高雄市的公共藝術管理，自2004年1月8日公布施行「高雄市公共藝術維護管理辦法」，同年亦相繼公布實施了「高雄市辦理公共藝術自治條例」、「高雄市辦理公共藝術自治條例施行細則」、「高雄市政府公共藝術基金收支保管及運用自治條例」，至2011年2月24日訂定的「高雄市辦理公共藝術暫行辦法」。筆者進一步指出，在「高雄市辦理公共藝術暫行辦法」中明文規定，「第一條，為美化高雄市環境景觀、落實公眾參與機制，辦理公共藝術相關業務，特訂定本暫行辦法。第二條，本暫行辦法之主管機關為高雄市政府文化局。第三條，本市轄區內下列工程應辦理公共藝術；其價值不得少於該工程預算之直接工程成本百分之一：一、公有建築物。二、政府重大公共工程。三、

本府公共工程。總預算超過新臺幣5億元之政府重大公共工程，其設置價值，不受前項規定之限制。但不得少於新臺幣500萬元。第一項第三款規定本府公共工程之規模及性質，其認定基準及施行細則由主管機關另定之。……」

參與過城市光廊初期運作的黃文勇老師曾發表過兩篇文章，分別為〈藝術介入空間的適切性與公眾性——看世運主場館的公共藝術〉及〈共許高雄一個美麗的未來——對高捷公共藝術設置的觀察與期許〉，對於高雄市公共空間的公共藝術設置提出針貶。除了認同黃老師的看法，筆者則進一步認為，臺灣的公共藝術政策發展至今，主管機關對於「公共藝術」的定義也有待商榷，「公共藝術」並非限定於大型雕塑也非限定於戶外，其廣泛意涵必須與社區緊密結合，它的媒材是多樣的，它的首要定義必須是為社區所製作並為社區所擁有的藝術，它必須象徵的是「場所精神」。雖然，「公共藝術」必須為政府政策所定義，然而與社區民眾的互動，才是「公共藝術」的起點，一個無法與民眾靠近，無法與空間場域及當地歷史產生對話的「公共藝術」作品是失敗的。城市光廊計畫是高雄市都市更新發展中極為重要的一個環節，以藝術的介入使空間產生革命，相較於高雄捷運各個站點的公共藝術作品，城市光廊的藝術作品卻有如孤兒，無法獲得這些法令條文的保護。

肆、結語

城市光廊帶動了一波「光藝術」的熱潮，導致後來的愛河景致與臨港區域的公共空間也因之改變，為了營造「港市合一」及「海洋首都」的都市特色，高雄市政府開始利用城市光廊的成功經驗，以「光」與「水」兩大元素，創造光彩炫目的都市地景，結合了高雄港岸碼頭邊的駁二藝術特區，以藝術進行閒置空間的再利用之下，構築出全國矚目的水岸藝文場域。高雄市政府極力打造港口與河岸景觀，以城市光廊為起點，「愛河·曼波」、河堤公園、新光碼頭、真愛碼頭等等，這些燈火倒影形成高雄夜裡特有的都市景緻，原本抬頭可見的滿天星斗也消失在這些「光」的照耀裡。



臺南市海安路街區的改變，起點卻是一個錯誤十年的都更大夢，這個錯誤卻也意外產生了以藝術改造社區的實驗空間。現今的海安路兩旁及舊街區，除了裝置藝術的作品之外，濃厚的藝術氛圍吸引更多特色商家、餐飲店和夜店進駐；在神農街上的小酒館，你可以踩著木梯走上地面是木板築成的二樓樓板，享受著被舊傢俱包圍，懷舊、微醺的迷人氛圍。

兩個城市的對照下，檢視其歷史脈絡與生成，觀看其地域、社會組成與階層。相較於海安路所涉及的五條港社區的整體營造，城市光廊成為飄浪的孤島，兀自浮沉發光，即使曾經光彩奪目，我們必須看見城市光廊是由「他者」的外力所建構而成的，在缺乏了社區的共同記憶及移民城市所缺失的文化底蘊之下，淪為消費性空間，僅能期許主管機關借取他山之石，從文化政策上施力，再造繁華願景，讓我們以此文作簡短建言，筆者在此翹首盼望「城市光廊」的未來。



圖19 重新粉刷裝扮後的「海安路藝術介入計畫」第一期作品「藍晒圖」（蕭伊伶攝）