

公众参与视角下的深圳轨道交通12号线“自然之丝”主题段公共艺术计划探索

李震, 黄婷婷

中央美术学院, 北京 100105

摘要:城市轨道交通公共艺术是公共艺术在城市特定功能空间的重要手段,跨越了整个轨道交通的建设阶段和运营阶段,对城市轨道交通的可持续发展起到重要作用。公共艺术的“公共性”使其“为人民服务”的意识也在日益增强,逐步承担起国家倡导的大美育的社会责任。当今,在公共艺术尤其注重公众参与性、互动性的诉求下,将公众参与引入轨道交通设计,将开启轨道交通公共艺术创作领域的新路径。以深圳市城市轨道交通12号线“自然之丝”主题段公共艺术计划为例,深入探讨艺术家引领公众参与创作轨道交通公共艺术的新模式,积极推动深圳城市营造的可持续发展,加强市民与城市的情感连接,增进交流,激发全社会的艺术创作力和创新能力。

关键词:轨道交通;大美育;公共艺术;参与式理念

中图分类号:J524

文献标识码:A

文章编号:2096-6946(2023)01-0024-07

DOI: 10.19798/j.cnki.2096-6946.2023.01.005

Public Art Initiative for the "Thread of Nature" Theme Part along Metro Line 12 in Shenzhen from the Perspective of Public Participation

LI Zhen, HUANG Tingting

Central Academy of Fine Arts, Beijing 100105, China

Abstract: Public art for urban rail transit networks represents an important means for expression of public art in a specific urban functional zone. It spans the entire phases of construction and operation of the rail transit networks and plays an important role in sustainable development of urban rail transit networks. As public art is "for the public", there is a rising demand that such art form should better "serve the people", and fulfill its social responsibility of aesthetic education. Today, public art places special emphasis on public participation and interaction. Integrating public engagement in the design of rail transit networks will develop a new path for creation of public art for urban rail transit networks. With the public art initiative themed "Thread of Nature" along Metro Line 12 in Shenzhen as an example, this paper looks into new models in which artists guide the public to participate in the creation of public art for rail transit networks, promote sustainable development of Shenzhen, enhance urban residents' emotional connection with the city, improve communication and spur art creativity and innovation across the society.

Key words: rail transit; aesthetics; public art; participatory principle

收稿日期:2022-11-09

基金项目:国家社科基金艺术学重大项目(22ZD18);北京市宣传文化高层次人才培养项目

作者简介:李震(1980—),男,硕士,副教授,主要研究方向为公共艺术。

通信作者:黄婷婷(1990—),女,硕士,助理研究员,主要研究方向为公共艺术。

轨道交通公共艺术已逐渐成为接续城市文脉、展示城市精神的重要平台,以及触动城市文化生长、实现文化互动的关键媒介和绽放城市友善表情、建构城市文化意象的重要手段。中国本土化轨道交通公共艺术正从“艺术装点空间”转型到“艺术营造空间”,进而迈向“艺术激活空间”的新阶段。轨道交通公共空间作为多元人群共享的空间,应该根据空间的不同功能属性,合理地运用艺术手段进行规划与创作,提升空间品质。当前,中国轨道交通公共艺术存在严重的“失语”问题,公共艺术品不应该只是“点缀”。它应利用其“公共性”特质,吸引群众参与,承担美育社会责任,发挥公众力量,共建美丽城市,从而增强群众文化认同感、归属感,延续城市记忆。

一、社会美育与城市轨道交通公共艺术中的公众参与理念

随着城市经济的蓬勃发展和轨道交通网络的完善,公共艺术作为轨道交通设计中重要的文化组成部分,受到了广泛的关注。它作为当前我国从功能地铁向人文地铁转型过程中的关键环节和实施手段,跨越了建设阶段和运营阶段,对整个地铁的可持续发展起到了重要作用。当今我国轨道交通公共艺术以相对固定、永久的公共艺术品为主,如浮雕、壁画、新媒体影像、艺术化设施等,且主要由艺术家和设计师受委托独立创作完成,市民在创作的过程中严重缺乏参与性,同时必然造成这些公共艺术作品的严重失语问题。在当代公共艺术尤其注重群众参与性、互动性的诉求下,将公众参与理念引入轨道交通设计中,公众在作品创作伊始便与艺术家、设计师联合,共同合作完成公共艺术作品,这将开启轨道交通公共艺术实践领域的重要篇章。

轨道交通公共艺术同时也承担着国家倡导的“大美育”的社会责任。2021年,习近平总书记在考察清华大学时,特别指出“美术、艺术、科学、技术相辅相成、相互促进、相得益彰。要发挥美术在服务经济社会发展中的重要作用,把更多美术元素、艺术元素应用到城乡规划建设中,增强城乡审美韵味、文化品位,把美术成果更好服务于人民群众的高品质生活需求。要增强文化自信,以美为媒,加强国际文化交流”^[1]。公共艺术融于自然,贴近生活,是具有公众属性和为公众发声的艺术形式。城市轨道交通公共艺术作为社会共有的一种资源,应积极为推动社会美育作出贡献,服务人民,提升全社会的审美素养,激发全民参与到城市建设

中去,增强城市认同感。它所承担的“大美育”社会责任是连接未来的文化建设,是激活现有公共资源的纽带。因此,通过轨道交通公共艺术加强艺术教育在社会中的传播,提高公众对公共艺术的参与性和主动性,改变市民对轨道交通的固有认知与印象就变得至关重要。

二、轨道交通公共艺术的公众参与模式

作为线网性特征的公共交通系统,城市轨道交通网络体系已经非常完善。随着轨道交通一体化设计的实现和普及,使乘客从进入轨道交通空间直至离开的全过程都有机会处在具有文化、艺术氛围的环境中。然而,现有轨道交通乘客人群,乘客行为的通勤目的性较强,对现有的轨道交通艺术建设缺乏关注度和参与感,往往忽视了空间中的绝大多数艺术作品,而这种普遍现象使轨道交通空间里的公共艺术作品处于“失语”的状态。目前轨道交通建设方联合设计师、艺术家正着力改善此种情况,观众能直接参与、体验的互动性公共艺术作品将越来越多。具体表现为以下两种方式。

(一) 公众参与互动式轨道交通公共艺术

互动式轨道交通公共艺术主要是指公众可以通过自身的行为,直接对作品的呈现造成干预和影响^[2]。例如,比较常见科技手段有借助摄像头和感应装置,屏幕、灯光等会追随观众动作出现相应的变化。或者,公众可以通过手机、小程序、二维码、镜面等介质进行参与。此类互动作品的特点是直观、快捷,体验感强,能吸引公众关注,便于社会传播。如像南京地铁2号线首蓿园站内设置有音乐楼梯,台阶两侧安装有发射接收器,再由主机驱动钢琴音发声模块的电钢琴芯片,将内置歌曲以钢琴音输出,与乘客的迈步频率几乎一致。2022年10月,全国首个地铁媒体互动超级大屏亮相深圳地铁后海站,长达88 m,观众在屏幕前可以体验多幅浪漫场景如海洋、动植物,屏幕可以移动跟随与观众互动,观众可以体验到科技与人文融合的魅力(见图1)。

(二) 公众参与创作式轨道交通公共艺术

公众参与创作式轨道交通公共艺术最显著的特点是作品在创作初期,就引入公众参与到作品的创作中来。此种模式,不仅可以极大地丰富作品内容,更有助于拓展作品的社会功能。如北京地铁8号线南锣鼓巷站的《北京·记忆》(见图2),设计团队前后历时7个月,



图1 深圳地铁后海站媒体互动超级大屏^[3]



图2 北京地铁8号线南锣鼓巷站的《北京·记忆》
(图片来源于中国公共艺术研究中心)

走访上千位民众后,将征集来的1969件物件和50条语音视频放入到墙面作品中^[4],观众可以扫描琉璃单元体旁的二维码进行互动。此种将现场互动与移动媒介相结合的方式,不仅可以拉近作品与观众的距离,同时也减少了观众在现场的滞留时间。这种可以“带得走”的互动,进一步延展了作品的持续性和生命力。

自2017年起,韩国首尔政府就地下轻轨开启了一项长期艺术项目——“义新雪文化艺术铁路(Ui Art Line)”,用艺术作品、资讯信息取代地铁传统广告位,旨在将地铁打造成地下艺术馆,发挥地铁的公共教育功能,为公众日常出行生活增添有益价值。项目最终落实到线内的13个站点。无论是组织、艺术家还是个人,都能通过参与比赛、申请展览或购买广告位等,成为这个独特的公共艺术空间的一部分。群众只需要一张地铁票就可以开启一场便捷的艺术之旅(见图3)。

三、“自然之丝公共艺术计划”的公众参与实践

深圳市城市轨道交通规划建设遵循“文化复兴”的国家战略、“中国梦”的指导思想、“一带一路”的国际倡议。坚持以美为媒,以美育人,建立新时代民族信仰。在规划最初阶段就十分注重文化地铁建设,目标是要传承海上丝绸之路文化,构筑成与世界进行文化交流的重要窗口。自2004年—2020年间,开通线路16段,共283站,总长411 km。据统计,深圳市城市轨道交通现有106个站点参与文化艺术建设,内容涵盖了地域文化、城市精神文化、人文历史等内容,投资金额约1.3亿元。每天600万人次的深圳市城市轨道交通,正面临从功能空间向文化空间转型的关键时期,城市轨道交通空间的公共教育文化功能被越来越多地关注和重视。早在2018年,深圳就率先提出了“地铁美术馆”公共艺术项目。观众可以搭乘地铁游览地铁“美术馆”的固定和流动艺术展,甚至还能参与到流动艺术墙面空间落成后的策划与展示项目中^[6]。

深圳轨道交通12号线起点左炮台站是古代“海上丝绸之路”的重要驿站,宝安为海上丝绸之路必经之途和关隘要塞,是唐代海上丝绸之路重要的桥头堡、广州的外港,也是粤港澳大湾区珠三角的核心地带^[7]。因此,海洋文化最能体现深圳轨道交通12号线“自然之

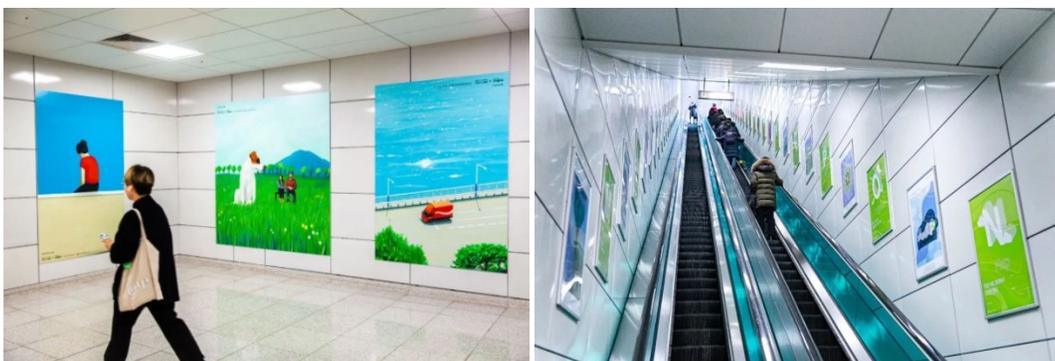


图3 首尔地铁义新雪文化艺术铁路站内^[6]

“丝”主题段的内涵,并代表深圳具备的开放、包容的精神。此次,笔者参与策划组织的“深圳地铁自然之丝公共艺术计划项目”是以12号线站内空间公共艺术公众参与为命题,在真实社会场景下展开,由儿童、家庭、艺术机构、社区居民和艺术家设计师共同参与的大型社会公共艺术实践。使真正关心城市发展、热爱艺术的公众有公开平等机会参与地铁公共艺术创作和地铁公共空间的改善,体现深圳的开放、公开、公平的城市文化和国际性、包容性城市特征。以多维度、多视角、多手法的工作思路,将轨道交通公共艺术作为全面展示“深圳面孔”的有效途径展开策划,使深圳城市轨道交通文化艺术更具有延展性与可持续性。

(一) 公共艺术计划:创新公众参与模式

公众参与的轨道交通公共艺术计划是上述公众参与互动式和创作式两种模式的集成创新,其特点是具有一定时间周期,更加关注公众的参与度,强调作品的生命性、系统性、计划性、延展性。轨道交通公共艺术计划像植入城市的文化“种子”,大众是其“萌发”“生长”过程的参与者。深圳市轨道交通12号线“自然之丝公共艺术计划”将“公共艺术计划”这一艺术创作形式应用于轨道交通设计,是一次大胆创新尝试,以此探索适合中国城市轨道交通建设“公众参与”的新路径和新方式。它的目的不是为了一个视觉性、装饰性、主题性的固定场所设置的作品,而是为了构建一个可以和公众生活发生沟通交流的场域,容纳多方声音,持续生长焕发生命力。

本次创作的核心理念来自“60%公共艺术计划”,它是基于一种特定的执行理念:60%由艺术家完成,40%与公众、自然进行对话完成的艺术创作。该计划倡导,公共艺术的状态是自由开放的,公共艺术不再是人民仰慕已久的“纪念碑”,而是一个个在日常生活中参与创造的过程。美国实用主义哲学家约翰·杜威提出“艺术即经验”,他主张打破艺术和生活的界限感,艺术存在于日常生活中。因此,艺术的一大功能就是加强人们对生活的感受。通过该理论的支持,帮助设计师探索适合深圳轨道交通的工作实践方法,以“工作坊”艺术家和公众共创的形式展开。在艺术机构专业老师、艺术家、设计师深耕辅导下,一百名参与工作坊的儿童进行自由实践,发现公共艺术创作的各种可能性,链接在地社区、家庭、学校、美术馆、艺术教育机构多元力量参与。公共艺术计划还可以加强轨道交通

内站点与站点的链接,各个站点不是孤立个体,而是可以发生对话的有机整体。

(二) 寻求在地资源,吸引公众参与

根据深圳市轨道交通12号线海上世界站、花果山站、四海站、南油站4站在地性调研和线路主体规划,制定以自然疗愈、自由及生命的“云海歌谣”为主题的公共艺术计划,通过线上发布公开征集方式动员6~16岁儿童、青少年积极加入。本次活动吸引了100余名深圳当地儿童、青少年的线下参与,同时面对全网线上征集作品,因此在策划实施中需要联合多方资源协作。最终本次活动深圳市地铁集团有限公司联合了华侨城当代艺术中心(OCAT)、华·美术馆、亿万光年教育组织等多方单位顺利完成。

“自然之丝”主题段公共艺术计划开展了为期4天(两个周末分别进行)的艺术创作活动。活动分为三大板块,首先是由设计师带领儿童到深圳地铁10号线福田口岸、福民、南坑各站进行深圳地铁公共艺术项目参观,旨在让公众近距离感受地铁中的公共艺术作品及其表现形式,了解和体会参与性公共艺术的社会意义与价值(见图4)。其次是通过“摩登山海经绘画工作坊”带领儿童通过视觉图像拆分与重组的再创作过程在纸上设计出奇幻的海洋生物(见图5—6)。同时在“摩登山海经塑形工作坊”中以雕塑的形式带领儿童将奇幻海洋生物变换成可以供人们休息的座椅,让人们在休息的同时感受到来自海洋世界的奇趣(见图7)。本次“摩登山海经艺术工作坊”活动让“深圳地铁自然之丝主题段公共艺术计划”触达了近600人次,并被多家媒体报道宣传,实现作品像“种子”一样在社会中延展与生长(见图8)。



图4 10号线公共艺术品参观现场



图5 现场儿童进行艺术类再创作



图6 摩登山海经绘画工作坊现场



图7 摩登山海经塑形工作坊现场



图8 摩登山海经艺术工作坊合影

(三) 承担社会美育责任,凝聚公共力量

“自然之丝”主题段公共艺术计划通过引导孩子不断挖掘自身的创造力,从自然中取材并结合《山海经》中国古代传说充分发挥想象力,用艺术的方式进行绘制和创作,这些小小艺术家的作品在未来会以更加完整的姿态留存在大众生活的空间中,在艺术家与城市参与者共同创作过程中,将艺术的种子撒播至大众生活,打开人们的新视野。本次活动充分印证了轨道交通公共艺术在承担社会美育责任、凝聚公共力量方面能够发挥出巨大能量。

一是,轨道交通公共艺术助力实现文化立市,创新美育。“公共性”“社会性”“审美性”“教育性”是地铁公共艺术创作的主要方向。新时代美育创新要真正走进大众生活,提升大众人文和审美素养。本次公共艺术计划助力实现深圳“文化立市”战略,使地铁公共艺术成为城市文化自信和美育发展战略的有机组成部分具有深远意义。

二是,轨道交通公共艺术助力实现艺术赋能,激发城市活力。本次公共艺术计划通过艺术赋能,提升深

圳轨道交通12号线整体景观文化格局,激发“地铁美术馆”的文化精神力量,增进深圳地铁空间价值和文化魅力。通过儿童公共艺术计划,传承深圳城市文化,讲好城市故事。

三是,轨道交通公共艺术可以链接大众,实现作品持续生长。本公共艺术计划深入基层,链接儿童-家庭-社区-机构-媒体,努力推进文化惠民,成果共享。提升民众审美和生活品质,激发万众创意,汇聚创新力与生长力,共同营造美好幸福的未来城市。

(四) 公众艺术作品的选取与再设计运用

艺术家、设计师对征集来的100余名儿童的作品手稿进行艺术优化,最终在深圳轨道交通12号线4个站点空间实施并呈现。主办方组织专家对征集作品进行评审遴选,绘画类作品共征集到103份,全部应用于站点空间艺术设计;雕塑类作品共征集到70份,遴选出15份进行深化落地。将公众参与作为此次创作重点,对艺术家和设计师而言也是一项挑战。它要求创作出来的作品在包容多方思想、注重参与者意见的基础上,还要立意鲜明富有艺术性,不应因公众受教育程

度、年龄等差异产生理解和互动上的阻碍。

深圳轨道交通12号线海上世界站《海生万象》(见图9),作品以海洋、鲸鱼为主题,创作中进行抽象概括处理,形成简约的蓝白色调。将征集作品尽可能保留原创作样貌的基础上加以高低不同马赛克拼贴处理,形成鲸鱼图案。花果山站《海底畅想》(见图10),设计以海底世界为主题,蓝色为主色调,采用彩色玻璃镶嵌工艺,正反两面以鲸鱼、海豚为主体,辅以各色海洋生物表现海洋环境与城市生活环境的和谐相融,展现深圳以创新引领可持续发展的理念。四海站《乐活港》作品将地下与水下,地铁站与港口的概念并置互换,在地下营造出一个欢乐的港口。作品采用了抽象的表现手法,将海洋生物的形象几何化扁平化,置于不同形状的

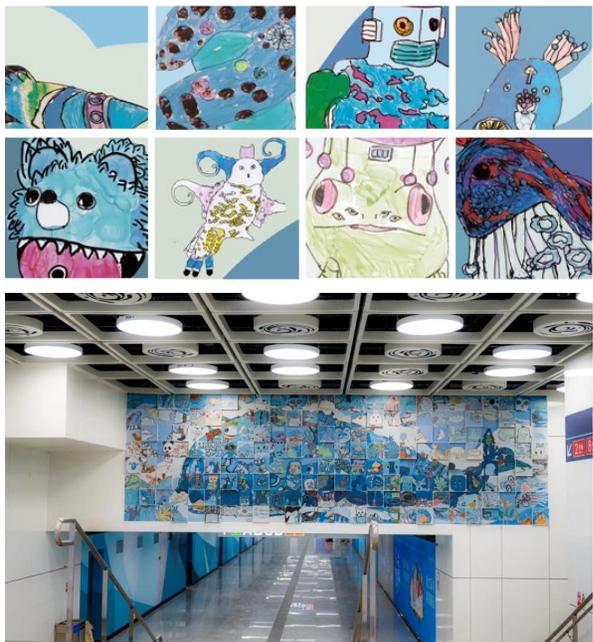


图9 海上世界站《海生万象》



图10 花果山站《海底畅想》

色块之中,颜色上以蓝色为主,灵活采用各种互补色调,旨在突出轻松愉快的氛围。南油站《盛放》(图11),公共设施座椅设计以花瓣为灵感,兼具座椅的功能。儿童设计的花瓣形象、色彩很具趣味性和想象力,为公共空间增添一抹亮色。

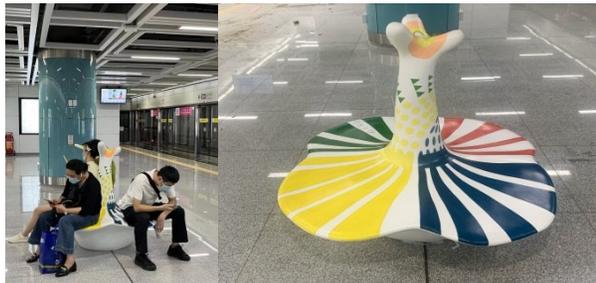


图11 南油站《盛放》

四、结语

“自然之丝公共艺术计划”作为轨道交通建设方艺术话语权交付公众的一次有益尝试,从深层次上表达的是公共艺术作为一种文化沟通和精神激励手段,可以对公众想象力和民主性产生积极的影响力。这些创造也为深圳市轨道交通艺术系统注入了新活力并反哺艺术,使之形成可持续生长的循环系统茁壮成长。其中公共艺术计划以其特殊的参与性、开放性、在地性等特点决定参与者们需要依托真实的社会场景,同时要考虑与他人、环境、城市、自然之间的联系,探究公众“自我”艺术创作在中间的价值所在,真正使公众与城市达成一种精神共联。从前期公众参与设计到中期公众参与互动,地铁公共艺术后期工作缺乏的是后续持续的影响,甚至是公众自发性的共建共享^[8]。而公共艺术计划以其在地性、生长性的特点,让作品更具生命与活力,最终作为一粒种子,诱发文化生长。

公众参与创作有助于营造全民化的艺术空间和氛围,积极带动城市风貌和精神品格的塑造,从而持续推动社会环境的健康和谐发展。深圳轨道交通12号线自然之丝主题段在整个设计过程中,更注重公众的主动积极性参与。公众与设计师、艺术家采用合作而不是协作的方式,共同决定作品的发展方向是今后参与式公共艺术发展趋势与难点。在合作中,艺术家必须参考参与者的意见来进行构思,并且和他们共同完成作品,而这样的实践普遍具有疗愈性和教育性^[9]。后续,我们希望通过更多的参与式公共艺术计划推动社会美育实践,为越来越多的轨道交通空间带来市民出行美好体验。出入之际,既是滋养,也是疗愈。

参考文献

- [1] 中国共产党新闻网. 坚持中国特色世界一流大学建设目标方向, 为服务国家富强民族复兴人民幸福贡献力量[EB/OL]. (2021-04-20)[2022-10-23]. <http://cpc.people.com.cn/n1/2021/0420/c64094-32082334.html>.
- [2] 武定宇, 王浩臣. 互动性公共艺术介入地铁空间的可行性探索[J]. 美术研究, 2016(2): 111-114.
- [3] 深圳新闻网. 全长88米! 全国首个地铁媒体互动超级大屏亮相深圳地铁[EB/OL]. (2022-10-14)[2022-10-23]. https://www.sznews.com/news/content/2022-10/14/content_25407739.htm.
- [4] 武定宇. 北京地铁公共艺术的探索性实践——“北京·记忆”公共艺术计划的创作思考[J]. 装饰, 2015(1): 112-114.
- [5] Design360°. 除了上演现实版<鱿鱼游戏>, 韩国地铁站的设计美育同样令人惊喜[EB/OL]. (2021-10-13)[2022-10-25]. <https://mp.weixin.qq.com/s/wE7V-N0vcewS-QO5ewp4K1Q>.
- [6] 深圳市地铁集团, 深圳市公共艺术中心. 深圳“地铁美术馆”公共艺术项目[J]. 城市轨道交通, 2018(2): 40-41.
- [7] 杨颖. 深圳地铁12号线线路文化主题研究[J]. 工程技术研究, 2021, 6(16): 247-248.
- [8] 范从瑶. 参与式理念下的地铁公共艺术[J]. 今传媒, 2021, 29(3): 106-110.
- [9] 宋倩, 冯乔. 新类型公共艺术中大众参与因素的研究[J]. 美术学报, 2022(4): 128-133.

责任编辑: 陈作

(上接第10页)

- [2] 朱和平. 包装设计价值的历史演化逻辑与当代建构[J]. 湖南工业大学学报(社会科学版), 2020, 25(2): 41-50.
- [3] 潘长学, 胡飞. 关于设计的十年一问(上)[J]. 设计艺术研究, 2011, 1(1): 9-14.
- [4] 胡飞. “天时地气材美工巧”的再思考[J]. 包装工程, 2007, 28(5): 84-87.
- [5] 蒋瑛. 传统工艺美术人才的培养[J]. 浙江工艺美术, 2003, 29(3): 1-6.
- [6] 刘新. 梁启超法治思想研究[J]. 法学家, 1997(5): 25-32.
- [7] 海梦雪. 中国传统造物工艺之美[J]. 明日风尚, 2016(15): 82.
- [8] 徐飏. 先秦器物设计初探[J]. 艺苑(美术版), 1999(4): 65-68.
- [9] 尹慧. 论工匠精神中劳动之美与匠技之德的内生逻辑[J]. 思想理论教育, 2018(4): 55-60.
- [10] 徐岚, 徐飏. 古代器物设计初探: 关于成器之巧[J]. 浙江工艺美术, 2003, 29(3): 10-12.
- [11] 魏文静. 现代中国设计应“以古为镜”[J]. 艺术科技, 2016, 29(5): 247.
- [12] 李立新. 从工艺史到设计学的追寻——我的学术自述[J]. 民族艺术, 2017(5): 5-10.
- [13] 胡飞. 论中国古代造物的设计文化观念[J]. 艺术百家, 2007, 23(4): 142-144.

责任编辑: 陈作