

互动性公共艺术介入地铁空间的可行性探索

武定宇 王浩臣

内容提要:随着社会和行业的发展,互动性公共艺术受到越来越多的关注和欢迎。然而,就地铁公共艺术而言,由于空间和功能上的局限性,将互动公共艺术引入地铁空间有着来自于各方面的限制和难度。本文试从互动性公共艺术本身的特征和地铁空间对公共艺术的要求两个方面,探究互动性公共艺术介入地铁空间的可行性和方法原则。

关键词:地铁;公共艺术;互动艺术

随着经济社会的高速发展,我国目前拥有地铁的城市数量与总运营里程,均已跃居世界第一。近年来,地铁公共艺术也受到越来越多的重视。但回望我国三十年来的地铁公共艺术发展历程,大多难以跳出壁画与浮雕的形式。在当代公共艺术注重话题性、参与性、互动性、体验性的诉求下,将互动性公共艺术引入地铁空间的可行性研究,便成了公共艺术研究者的重要课题。本文将理论分析和实例研究相结合,以期找寻当代地铁公共艺术创作的自身规律、特殊要求及方法。

一、互动性公共艺术介入地铁空间的外部环境

近年来,随着云计算、移动互联网、虚拟现实等技术的日益成熟,新媒体艺术、展览展示设计、交互设计等相关艺术领域也拥有了更多的可能性。作为与社会发展和思想关系最为紧密的学科之一,公共艺术的理论和实践同样处在不断的自我完善之中。一方面,

当代艺术在延伸出无限可能性之后不可阻挡地开始了对公共空间越来越多的改造和干预,另一方面,社会民主的发展催生了更多关注社群、关注公众的社会学倾向的艺术项目和计划。由此,互动性公共艺术出现了前所未有的发展热潮。早在2004年,王中便指出公共艺术“以动态和静态的两种形式介入城市的空间形态和人们的日常生活之中”,“大型活动、艺术展示”也进入公共艺术范畴。[1]毫无疑问,在今天,观众能直接参与、体验的互动性公共艺术作品将越来越多,并将在公共交往、场域营造的活动中扮演日益重要的角色。

借着奥运和世博的契机,以北京和上海为代表的城市开始了新一轮地铁建设,地铁公共艺术也迎来了难得的发展机遇。[2]随后,杭州、南京、西安、苏州、武汉、重庆等城市相继加入,公共艺术成为地铁建设的一个有效组成部分。[3]值得注意的是,2013年青岛地铁在地铁全网规划的阶段就将公共艺术纳入其中进行整体考量,并成立专家艺术委员会为所有视觉形象

把关,这种方式将会有效超越以往公共艺术简单的点缀和美化功能,使公共艺术介入到地铁空间的更多方面。这种尚处于探索和实践阶段的创新方法,最终成效如何还有待观察。

由于中国地铁公共艺术发展时间短、停滞时间长,整体而言目前行业标准缺失、设计水平及施工质量参差不齐,建设及管理规范相对混乱,各责任单位权责不清,因而目前的成果无论从质量还是数量上,仍存在较大的上升空间。[4]在中国地铁公共艺术发展了30年后的今天,其实现形式随着科技、社会、行业的进步,正日趋多样化。其中,互动性公共艺术作品以其特有的公共性和社会性价值,正越来越多地进入到地铁公共艺术创作之中。

二、地铁空间特性对公共艺术创作的影响及限制

地铁空间由于其特殊的功能属性,在公共艺术的设置上有着诸多独特的要求。可以说,地铁自身的

空间特性是决定公共艺术设置与否、如何设置的首要因素。

在地铁空间中,最根本属性当为其空间相对封闭,多为室内空间和地下空间,多采用灯光照明,温度、湿度等条件相对稳定,但空间容易产生压抑感。同时,由于地铁公共艺术的受众大多是在站立或行进中感受作品,因此其设置高度和位置也有一定局限。另外在功能性特征方面,地铁内部空间对通过性要求较高,人员停留时间短。地铁空间中通行的人流无法较大范围的自由移动,人员流线目的性、秩序性突出。这就决定了乘客在地铁空间中的视觉体验具有强烈的线性特征。此外,常年相对较大的人流量,使其在满足日常运行前提下,对维护管理时间、空间造成了较大限制。再者,地铁空间公共艺术在设计时对空间、资金的利用是力求节约且高度合理化的:一方面,由于地铁空间的规划、设计、施工、管理经费均来自于制定好的政府财政预算,在设计和施工过程中成本调整的弹性极小,需严格控制;而另一方面,由于施工空间有限,作品的形态构成要绝对合理,并且其空间的特殊性对材料、照明、防火、供电等方面,都有强制性标准规范。

所以,地铁公共艺术必须充分考虑上述地铁的空间特性,结合自身特有的受众面大、覆盖面广的优势因地制宜、恰如其分地将地铁公共艺术效用最大化,达到地铁公共艺术与地铁空间的完美融合。

三、地铁互动性公共艺术设置的分析与案例研究

根据国内外大量实践,我将地铁空间内设置艺术品的位置归纳细分为十三个区域。其中每个区域由于所处区位、功能定位、建筑结构等因素的差异,适用于不同的公共

表1 地铁空间细分区域公共艺术设置对照表

空间区域	艺术品数量	公共艺术主要表现形式	是否适合设置现场互动作品
建筑外立面	少	建筑、装饰	否
地铁出入口	少	雕塑	否
站厅层墙面	多	浮雕、壁画、装置、圆雕、广告	是
墙体转角空间	少	圆雕、装置、装饰	一般
扶梯空间楣头墙	多	浮雕、壁画、装置	是
站台层墙面(候车区域)	多	装饰、浮雕、壁画	否
站台层墙面(轨道内部)	中	浮雕、壁画、广告	是
换乘通道	少	广告、装置	一般
吊顶	中	装置、浮雕、圆雕、壁画、装饰、建筑	一般
立柱	中	装饰	一般
地铺	少	装饰	否
车厢内部	少	壁画、广告、装饰	是
屏蔽门、座椅、垃圾桶、扶梯、服务中心、检票闸机、无障碍电梯轿厢等设施	少	装饰、公共家具、广告	一般

艺术表现形式和载体,并且很多特定空间的公共艺术设置也具有其独有的要求和特征。分析表明互动性公共艺术在不同地铁空间中的适用性和包容度,存在着非常大的差异。

“互动”方式的差异使地铁空间中的公共艺术必须满足更加严格的要求。通常,互动性公共艺术被分为科技互动和社会互动两大类。前者依托技术支持,与新媒体艺术、交互设计等密不可分。观众及参与者通过自身的行为,在作品现场实时对作品的呈现造成干预和影响。此类互动作品的特点是直观、快捷,操作感强,体验感强,能极大调动公众的参与热情。而社会互动通常体现为计划型公共艺术或称新类型公共艺术,其更加关注社会话题,强调公共艺术与社会大众发生更直接和持久的关系,通过聚焦于特定社群、地点、概念、事件,让公共艺术在更广泛的外延产生更深远的社会效益。

依据公众参与公共艺术的地点不同,互动性公共艺术可归纳为现场参与、后台参与及二者综合三种参与方式。在现场参与的互动公共艺术中,作品本身的技术手段、体验效果、气氛营造、舆论和环境的引导都会成为公众参与作品互动的主要诱因。例如,借助摄像头的捕捉和影像输出,观众在挥动手臂时,屏幕、灯光会随着动作出现相应的变化;借助感应装置,观众的移动速度、人员密度等因素会影响作品的形态,等等。也有形式上更为简单直接的,譬如利用镜面、涂鸦墙、二维码、现场派发的道具等实现公众参与,不一而足。而后台参与式的作品更多地依靠工作团队在现场之外的工作以及互联网、移动终端、社交媒体。通过这些途径,也许我们今晚的网络行为就会成为明天展览上呈现的景观。

在上表所列的所有具体空间中,后台互动的形式都是适合的,例如陈逸坚装置于台北捷运的作品《空间之诗》。这件运用LED字幕机的作品,除固定播放现代诗人的诗句外,所有市民都可以将诗作通过手机短信即时传送到字幕机上发表。另一件同样设置于台北捷运(世贸/101站)的作品《相遇时刻》(图1)也通过后台庞大的工作量使现场路过时的不经意

的浪漫成为可能。作品运用早期翻牌式时刻表的机械装置,构成 10×10 矩阵的互动脸谱,内藏由艺术家团队事先采集的来自台北市民的不同面孔。而每个翻拍装置都有程序独立控制,排列组合出无数种搭配,进而形成由不同面容部位组成的合成脸孔。在装置中,每一小格中间都有活页横轴将小格横切成上下两页图像,上半格的图像会定时自动翻下覆盖下半格原来的图像。当很多小格同时翻动,瞬间就发生变脸的效果。这些新创造的脸孔,保有原有脸庞的特征,表达当



图1 台北信义线世贸/101站《相遇时刻》 图片来源:作者提供



图2 《给台湾人的书》 图片来源:作者提供



图3 北京地铁8号线南锣鼓巷站“北京·记忆公共艺术计划” 图片来源:作者提供

人相遇时,情感的渲染,如同表情的相遇,与“老吾老以及人之老,幼吾幼以及人之幼”的理想。通过这样的作品,捷运站被塑造成了一个“兼具集体经验和心灵分享的公共空间”。[5]

然而,不同于后台互动性的作品,现场的互动则有更为复杂的要求和限制。其最主要的受制因素当然仍是空间位置及通过性要求。标注为“一般”级别的,我认为主要是通过简单的感应方式进行互动,感应的信号包括温湿度、音量、人流量等等,将这些信号进行采集、加工、转换、输出或表达。例如,地铁通道的楣头墙和吊顶空间面积大、与人距离远。因而,公众不可触摸、不可近距离观看,亲密的参与和体验行为无从进行。但作为高视角、大视野的空间位置,如果通过传感器捕捉人的行走、数量等等,从而在视觉呈现上有所变化,则会有意想不到的效果。另一些空间则是由于通行或安全的要求,不允许客流聚集,如换乘通道、出入口、扶梯、屏蔽门附近等等,因而此类空间不适合设置近距离现场行为互动的作品。但同时,往往恰恰是这些路过性空间的强制通过性,使得感应式互动作品的置入恰如其分,例如,南京苜蓿园站的音乐楼梯。在这件作品中,行人上下楼梯的脚步被传感器捕捉,进而实时在后台转化成对应的音阶播放出来,人在作品中行走,无意识中便好像触发了一架钢琴的自动演奏。而当空间条件允许时,路过性空间中设置的现场互动作品常常会有更大的吸引力——即便不像音乐楼梯那样强制地、不自觉地触发。《给台湾人的书》(图2)是设置于站厅层通道两侧的几本会自动翻页的小书。当没有民众观看时,装置的翻页是非常缓慢的。当有人开始观看,装置会自动回到首页,并以每页15秒的阅读率完整翻完这本小书。如果不赶时间,在喧闹的捷运中驻足阅读,又何尝不是一种充满悠闲文艺气息的心灵享受。再比如北京8号线地铁南锣鼓巷站的《北京·记忆》(图3),也是设置在站厅层墙面。作品在互动内容上与地域特征相结合,方式上将现场互动与后台互动相结合,这样的处理在有效的拉近作品与民众关系的同时,也减少了观众在现场的滞留。更有意思的是创作者把现场互动参与移动媒介相结合,这种可以“带得走”的互动,进一步延展了互动过程的时间与可能。《北京·记忆》成为典型的具有地域特征、展现场所精神的互动公共艺术作品。[6]

同时值得我们注意的一个空间是车行通道内墙壁空间。出于种种原因,利用这个空间的公共艺术作品尚无发现,但是该空间的特性显然具备互动公共艺术的可能。目前,这个空间大多被运用到了商业广告的推广之中,像北京、上海地铁利用视觉延时和单帧动

画的原理完成的“动态”广告。设想如果将该区域更多地用于公共艺术设置,在作品中置入相关的互动参与的可能,我想必定会给乘客带来行车途中不一样的体验。

四、互动性公共艺术介入地铁空间的原则

综上所述,互动性公共艺术介入地铁空间的优秀实践,无一不是艺术和空间、审美性和社会性相结合的结果。在满足地铁空间特有属性的前提下,如何最大化发挥当代公共艺术的价值,是地铁公共艺术创作的核心。结合上文论述及个人的地铁公共艺术创作实践,我将互动性公共艺术介入地铁空间归纳为四大原则:

第一,艺术公共性原则

由于参与轨道交通的公众数量庞大、来源多样,人员结构远比任何城市区域中的受众更加复杂,因此,所有人都能理解作品就变得格外必要。这就要求作品的立意明确,形式语言简洁,通俗易懂,公众喜闻乐见。同时这也就是要求互动性公共艺术的参与方式简洁易懂、方便可行,不应因公众的教育程度、文化差异、年龄等产生理解和参与上的障碍和困难。

第二,空间通过性原则

地铁空间的首要功能是乘客通行,一切公共艺术应以不影响通行行为为前提。地铁公共艺术中的互动,尤其是主动互动,应该是一种可带走的互动体验,是会在公众的城市生活中持续发酵、持续产生关系和影响,而并不提倡在地铁空间的现场过久停留。

第三,设施安全性原则

地铁空间人流量大、密度高,安全问题是设计及施工过程中的重中之重。除通常所说的应格外注意吊装等施工过程和固定技术方面的问题外,地铁公共艺术设计者在考

虑公众安全的同时,也应严格遵照相关规范、在密集人群的情境下能保证作品和建筑、设施的安全,以保证地铁的安全、稳定运营。

第四,维护便利性原则

易维护、低成本,是地铁公共艺术的天然要求。但对于部分依靠技术实现的互动性公共艺术而言,如果涉及到诸如机械装置、传感器、电路控制、长时间LED照明等等,其故障概率和养护频次的增加也必然成为其进入地铁空间的减分因素。地铁空间公共艺术应尽量一次性施工完成并长时间保证相对稳定的状态,个别特殊情况可相应放宽,但仍必须以尽量不影响轨道交通运营、降低管理难度和成本为根本原则。很多我们在当代艺术、展览展示、景观等行业中常见的手段及元素如机械、电控、流水、风动、化学反应等等,在介入地铁公共艺术的时候,应格外谨慎并反复论证。

在不久的将来,越来越多的地铁空间将因为互动性公共艺术的介入而获得新的生命力。轨道交通公共空间也将被延展至站厅、站台之外的物理空间、网络空间、社会空间,激活市民互动,体现出公共艺术的价值取向和社会作用,城市的精神品质也将会通过地铁公共艺术的创作体现出具有时代性的阐释。不久的将来,地铁空间也必将成为公众参与互动性公共艺术作品呈现的重要场所。

注:

[1]孙振华、鲁虹:《公共艺术在中国》,香港心源美术出版社,2004年,第102页。

[2]上海在2010年世博会期间运营的280座地铁车站中,已经设置有54幅壁画,基本覆盖地铁网络中的枢纽站、换乘站和重点站,公共艺术覆盖率接近20%。引自章莉莉《上海地铁公共艺术发展规划研究》,《公共艺术》

2013年第4期。

[3]截至2014年底,我国已有或在建地铁的城市已达40个,地铁空间已经越发成为展现城市文化的新窗口。

[4]武定宇、宿辰:《从艺术装点空间到艺术激活空间——北京地铁公共艺术三十年的发展演变》,《城市轨道交通研究》2015年第4期。

[5]“行政院”文化建设委员会编:《民国九十六年公共艺术年鉴》,2007年,第41页。

[6]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》,《装饰》2015年第1期。

(本文为北京高等学校青年英才计划项目(Beijing Higher Education Young Elite Teacher Project)“北京地铁公共艺术规划与创作研究”[项目代码:YETP1764]和国家社科基金艺术学青年项目《中国公共艺术发展史研究》[项目编号:15CG158]阶段性研究成果)

武定宇

北京联合大学广告学院讲师

100021

王浩臣

北京筑邦建筑装饰工程有限公司

设计师

100035

(本文责任编辑 初枢昊)