

第一章 緒論

藝術是人類精神生活的產物，美的內容就是「主體」(人)與「客體」(自然社會環境)產生連繫後，「主體」從中產生「生之自覺」，產生自己的人生觀、世界觀後，把它表現在藝術上。藝術家的使命乃是發現該時代所欠缺而極需獲得補償的那些原象作為表現內容。回顧歷史為的是領悟歷史的意義，一個畫家當體察時代的改變，同時也要理解歷史中所留存下來一些永恆性的傳統價值。今日要發展出具有當代精神的水墨畫，對於過去畫史的了解，與精神思想、技巧的分析，可以作為未來發展的養分。面對現階段西方藝術思潮在圖像、符號及材質結構的吸收消化。本土意識的認同以及社會制度生活的關懷，才能使台灣本土水墨畫發展出一條新機，而這有賴水墨畫家是否站在現實生活和台灣本位文化來做一番探討了。本文便以歷史的觀點、精神的延續、創作與視覺心理，水墨畫美學、現世的生活關懷，探索台灣水墨畫的現實主義融合浪漫主義的風格之可行性，及能從不同的形式和內涵，詮釋當代台北都會行旅的風貌與特色。

第一節 研究動機

水墨畫藝術，就中國文化的發展實具有悠久的歷史與表現。在視覺藝術的意義上，是由生活的需要作為紀錄的圖象開始，它不僅是單一的繪畫而已，而是多元精神的詮釋者，包括了生活性、社教性、文

學性、藝術性等等的社會活動，值得我們後輩子孫傳承與學習。然而，在網路傳播與資訊科技突飛猛進的時代與環境中，全球化的趨勢，地球村的成形，西方霸權主義以強勢文化癱瘓了開發中的國家民族文化特質。長久以來一切以西方傳統或現代文化馬首是瞻，在「一切向西看」、「外來的和尚會念經」潮流下，以西洋流行畫派作橫向的移植。藝術成爲歐美霸權的附庸。因此我們處在後殖民的時代裡，作爲一個藝術者，更應該有民族文化風格的敏感度和獨立自主的藝術創作能力，爲自己的土地和民族提出一份見解。對於傳統繪畫應該如何表現於現代。實在是一門極重要的課題。「藝術乃是一個具有獨特個性的人創造的，但是，任何一個人又是社會的存在，或者說，每一個人都生活在特定歷史條件下的特定社會環境中的……」（註2）揆諸世界藝術的發展，必須著根於民族的土塊、傳統的基石之上。因此，有愈來愈多的有識之士提出重新審視自我傳統、再創新機的呼聲。「……在重拾民族自尊的同時，中國人才驚覺原來對自身文化傳統缺乏深入瞭解，社會瀰漫著美式、日式的通俗文化，無根意識淡化了歷史的延續感與民族血緣，致使藝術上出現過闊的代溝與斷層。」（註3）傳統筆墨在表現當代題材或有不足之處，如何引用、研發增強這屬於中國人傳統，應該是進行創作思考的重點。「透過城市每個局部具有的獨特形式與保存的記憶，構成了反映人類生活型態的具體表徵，使得城

市成爲人類文化集體記憶的實體。」(註4) 因此，擷取傳統筆墨的優點，增強工具材料的研發與引用，藉著形式與色彩，來反映出現代都會行旅生活的感情。

馬蒂斯所說「.....無論我們是否情願，我們總歸屬於自己的時代，同時也分享時代的意見、偏愛與幻想。所有藝術家都帶有他們所屬的時代印記；而偉大藝術家尤其深刻；無論我們是否甘願，在我們的時代和我們的自身之間，早已存在一個難分難解的結。」(註5) 因此實質生活的體驗常常是藝術創作的基礎與來源。本題目之訂定，乃自身處於大都會的生活空間中，都會中的街道、人潮、車潮等各種行旅景象，常常映入眼簾腦際，揮之不去。是匆忙、或是效率，是熱鬧的榮景、或是擁擠惱人的交通瓶頸，各種感觸情懷油然而生。尤其對都會交通與行旅景象的多面向的內涵、社會象徵、感受情懷，深感興趣，乃想藉此作爲研究創作的探討題材。故擬從歷史的觀點出發，自歷代與當前有關行旅繪畫的作品中，分析、歸納、整理，以探究其創作思維。並整理出不同時期的表現風格及其時代面貌，從鑑古識今中尋求創作思維的根基。期能從不同的形式和內涵，詮釋當代台灣行旅的風貌與特色。

在研究創作當代交通生活文化繪畫作品中，試以傳統筆墨用具，加入當代媒材來思考，嘗試將當代台北都會行旅的各種景象經深化的

關照與想像、寫生與轉化、技法的具現，創作表現出台北都會行旅多面向的意象，或悠遊、或奔波、或匆忙、或奇特、或秩序，或壯觀，或擁擠、或……等等。

第二節 研究範圍與創作方法

自己以都會行旅者的角色探討台北都會（包含台北縣市）交通生活題材的意象。包括「都會行旅者的視象與心象是什麼？」、「視象與心象的關係」、和「如何表達視象與心象統合意涵」等。

一、台北都會的發展

如同世界文明發展史的「大河文化」，當尼羅河孕育出埃及古文明，黃河孕育出中國文化。淡水河也成爲台北文化的「母親」，便利的水上交通，豐沛的灌溉水源，都是先民眼中最具發展潛力的瑰寶，於是，台北最早的市街便自然而然的在河畔形成了。「艋舺」是原住民中「獨木舟」的意思。沿著淡水河畔，篳路藍縷的開墾便展開了。台北市貴陽街二段和環河南路一段的交接地帶，就是台北舊市街的起源地，乾隆年間，艋舺以發展成貨物集散中心，其後大龍崗、大稻埕、松山陸續興起，這便是台北市中心的雛型了。甲午戰後，日本人統治了台灣，全面改革地方行政制度，1920年，頒布台北市制，把台北市的範圍，涵蓋到淡水河以東、大直以南、中崙以西、公館以北的地

區，算是確定了台北市的範圍。(註.6)

根據記載，台北原為平埔族凱達格蘭人之生活地，明朝初年才有漢人來到此地，從十七世紀初西班牙人佔領開始，歷經荷蘭人和明朝鄭成功，到清朝時期之前，此地均荒蕪未拓，被視為化外之地。清康熙 48 年（西元 1709 年），泉州人戴伯歧、陳逢春、賴永和、陳天章合股立「陳賴章」墾號，向臺灣府諸羅縣申請開墾大佳臘地方，為臺北盆地開墾之啟端。清光緒 11 年，劉銘傳任台灣巡撫，開始建設大稻埕至基隆與新竹的鐵路，並加強郵電、道路等基礎建設，並將台灣之巡撫衙門及布政使司衙門設置於中山堂現址，台北市的雛形至此已初步建立，清光緒 20 年(西元 1894 年)，台灣巡撫邵友濂將省會移至台北，至此成為台灣的政權中心。(註 7)

到了日據時代，仍以這兩座衙門作為總督府，直到重慶南路總督府(現總統府)落成後為止。日本戰敗後，國民政府於當時的公會堂舉行受降儀式，後來並將公會堂名稱改為中山堂，正式將日本殖民史劃上句點。台北設府，始於清光緒元年(西元 1875 年)，本市屬於台北府淡水縣，至民國 34 年台灣光復，劃台北市為省轄市，民國 56 年 7 月，改制為院轄市，並將郊區六鄉鎮(景美、木柵、南港、內湖、士林、北投)劃歸本市管轄，民國 79 年，台北市行政區重劃，將原來十六區

劃分 爲十二區。台北市位於台灣北部的台北盆地中央，全市共分爲十二個行政區域，總面積約 271.7997 平方公里，佔台灣地區(含澎湖、金門、馬祖) 之 0.75%，人口約爲 265 萬(民國 88 年底)，佔台灣地區之 12%，人口密度將近每平方公里一萬人，居住環境可說是相當密集。台北市之東南邊爲松山丘陵與清水坑地塊， 林木蒼翠，有如一天然屏障，大料崁溪、新店溪位於西南方，基隆河位於東北，三河匯流至淡水河，流入臺灣海峽。(註.8) 台北縣地理位置環繞台北市，形成共同的生活圈，正朝著雙子星城的模式發展，積極建立共同的交通、生活系統。

二、台北都會的交通道路設施

台北都會市區道路系統於西區成狹窄密集，於東區成規則棋盤式，此分佈與台北市早期由西區發展有關。而聯外道路方面，除中山高速公路、北部第二高速公路及環狀快速道路外，台北市對鄰近地區的交通廊道，主要有六條，分別爲：(一)、台北---淡水走廊：由台北至關渡、竹圍及淡水，主要包括中山北路、重慶北路、承德路、百齡路、大度路等。

(二)、台北---三重、新莊走廊：由台北至三重、新莊、泰山，主要包括民權西路、忠孝西路、台一號公路。

(三)、台北---板橋走廊：由台北至板橋、土城及三峽，主要包括和平西路、西藏路、板橋文化路。

(四)、台北—中、永和走廊：由台北至中、永和，主要包括重慶南路、中華路、羅斯福路、基隆路等。

(五)、台北---新店走廊：由台北至新店，主要包括羅斯福路、辛亥路、和平東路等。

(六)、台北---汐止走廊：由台北至汐止、基隆，主要包括忠孝東路、南京東路、成功路、八德路、南港路、新台五線等

三、台北都會行旅的面貌



圖.1 台北車站的車潮

台北都會高樓大廈櫛比林立，廣告招牌沿街串連，五花八門，目不暇給。人潮、車潮攜來攘往，川流不息。公車、計程車、轎車、商用車、機車塞滿大街小巷（如圖.1）。台北都會的行旅者，有學生、上班族、送貨員、外來遊客.....。「匆忙」、「擁擠」是台北都會的特殊

寫照。

停車在
台北從來就
是大問題（如
圖.2），其嚴重
程度足以對
身體、心理產
生難以言喻



圖.2 堤岸外河灘地停車場

的巨大影響，乃至虛耗社會資源，甚至成爲街頭巷尾的奇景。這並不是誇張之詞，鄰居常因停車問題怒目相向，甚至大打出手，導致鄰居失和，厝邊反目的例子比比皆是。不過 272 平方公里的盆地，卻容納了數百萬來自四面八方的汽、機車於市中心流竄，不但形成不見頭不見尾的巨大車流，也使得停車問題變成一項無法避免的夢靨。

根據台北市交通局 92 年的統計，台北市有 34537 輛的計程車。如此之多的黃包車穿梭在大街小巷之間，使都會人們享有揮之即來的車子可坐之便利。而大台北的各主要大道，車流之中，黃包車即佔一半，使街道上似有黃色塊面的節奏感（如圖.3）。

聯
營公車
系統串
連台北
都會的
每一各
角落，
看公
車、等



圖 3 計程車川流不息

公車、坐公車，是都會行旅者共同的經驗（如圖 4）。尤其在中華路、中山北路、羅斯福路、忠孝東西路、信義路、仁愛路等幾條公車幹道上，各路公車一輛接一輛，儼如一條長龍蟠橫於大地之上，真是壯觀，

台北車站每日進出 20 萬人次以上，周邊道路車水馬龍，是外來遊客進入台北的輻軸之地，也是第一印象。



圖 4 公車擁擠的情形

上班族、學生、旅遊者、計程車、公車、機車、私人轎車、貨車、商

用車、休旅車，你來我往，薈萃於此，全台車流量最大，旅客流量也是最大的地段，非台北車站莫屬，於此遂造成交通景象的奇觀，也是壯觀。於此地段，人們總是又愛又恨，愛的是這裡有都會奔騰不息的生活節奏與都會行旅的共同記憶；恨的是當你身陷於此地段，動彈不得時，將感受到都會生活步調的緊湊與匆忙，行之空間的擁擠令人窒息，如此種種的面向，是反映現世生活值得探討的題材。

四、都會行旅系列創作方法

生活的觀察產生了視象，視象觸發感情，經想像作用產生的心象。不同的時空的場景，就會有不同的視象與心象。當今，身處台北都會的時空中，高樓大廈、車水馬龍的道路、人潮擁擠的街景、各路公車、黃包車（計程車）、停車場（位）一位難求....等等的景象是都會特有的面貌，也是都會人們共有且普遍的視覺經驗和記憶。「都會行旅系列創作」是欲表現新時代的都會面貌和都會人們集體的意識。擬探索水墨這一傳統媒材所包含的各種表現的潛能。在個人的創作與思考上，包含下列的方法與課題。

- （一）以平日交通生活所接觸到的場景為表現客體，以寫生的方式觀察與紀錄創作的素材，輔以相機攝取動態中的車流和人潮，以便作為整體構圖的參考。
- （二）以傳統水墨技法為基礎，並透過各種材料及水性壓克力顏料

(acrylic) 的運用，以及自動性技法、噴畫技法，加鹽巴吸墨法或其他可能方法，期能尋求詮釋創作意象的最適切可能性。

(三) 檢視傳統國畫的變革及現代水墨畫的創新求變的時代趨勢，以策勵自己突破過去的創作思維和題材，營造出另一種獨特的面貌。這種面貌不只是現世生活的描繪，更是寫實主義和浪漫主義的融合，胸中意象的表露。

註釋

註 1：李可染，《李可染畫論》，丹青圖書有限公司，1985，第 107 頁

註 2：滕守堯，《藝術社會學描述》，台北，升至出版社，1999，第 76-77 頁

註 3：鄧豪達：《明報月刊》，香港，10 月號藝術版，2000，第 74 頁

註 4：劉文潭著，《藝術的品味》，第 46 頁

註.5：黃光男，《台灣水墨畫創作與環境因素之研究》，國立歷史博物館，1999，第 34 頁。

註.6：台北市政府，《台北古今行》，台北台北市政府，2002，第 137 頁

註.7：同註 5，第 138 頁

註 8：同註 5，第 53 頁