



Michael Lin

Streets for the People 我们的街

撰文、摄影—林明弘(Michael Lin) 翻译—王晓娟
设计—Tiffany

一直以来，街道上发生的日常是我工作实践中一个重要的灵感来源和催化剂。每日从居所到工作室，再返家的短短旅程，即使过去了十年，仍带给我非常多的启发和乐趣。只需花费一点时间，或迷路，或闲逛，带来的回报却是无穷的。

街，这一公共空间几乎占据了城市环境的50%，当你意识到上海的2400万人口共同拥有着它，这是一个极大的关注点。自我将自行车用作我的主要交通工具之后，我发现，在上海，街道仍然极具公共性。在上海，一个人不顾红灯而穿过交叉路口，且毫不惧怕迎面驶来的车辆，这并不鲜见。不管步行，或骑着摩托，交通规则，对他而言只是参考。全然不似美国和西欧的一些国家，街上汽车行驶规则和任何违反交通规则的行为都事关重大，而上海的街道仍努力持守着原初的状态。也许正因为中国人拥有私家车普遍较晚，且拥有近五亿自行车骑行者，中国才有了“自行车王国”之誉。在这大都市，街道阻碍了汽车的霸权。无论你是一个坐轮椅的老人、骑三轮车的商贩、开公交车的司机，还是一个在街上漫步的游客，每个人似乎都是平等的。

这里存在着一种认知与心照不宣的共识：每一个人共同享有楼宇之间的空间。对于习惯了秩序井然的交通循环的外来者而言，上海的交通对他而言可是混乱。而在这因每一个个体而起的混乱中，竟然有着一份令人惊讶的彼此宽容。如果交通分隔是一种社会秩序和现代化的重要认定，一如 Le Corbusier 认为的那样，那么，上海的街还保留着摩登社会之前的状态，街道由人、动物和机械所分享。像英国，早在19世纪以前所谓的“主体意志自由(Liberty of the Subject)”判定，“合法的活动不是一项特权，但国王持有的基本权利便为国王所有的意志而存在。”

这种情况下，我会认同 Bernard Rudofsky 对现代性弊病的规范治疗，“与其停留在陈旧的过去和幻想并不明朗的未来，让我们转向一些其他国家乌托邦式的过去——这些地方依然充满生机——前提是，承袭过去代表文明的标志。”

城市规划者爱说，马路和街道的一个重要的现代化区别是，马路的主要作用是交通运输，而街道则为便利民众的互动而存在。上海，这座世界上最大城市之一的幸运在于，上述区别并不明显。正如今天我在愚园路，经过一辆改装后的用来沿街叫卖的五轮车，穿过车流，没有遭受什么异议。这种公共空间的包容和互动，一直以来鼓舞着我们，让我们希望这种自由的活动可以更持久一些。

参考文献

Henri Lefebvre - 《每日生活批判》[The Critique of Everyday Life], 第一卷, John Moore 翻译, 1991年, Verso 出版, 初版于1947年, ISBN 0-86091-340-6
Henri Lefebvre - 《空间的生产》[The Production of Space], Donald Nicholson-Smith 翻译, 1991年, Basil Blackwell 出版, 初版于1974年, ISBN 0-631-14048-4
Henri Lefebvre - 《迈向享乐的建筑》[Toward an Architecture of Enjoyment], J.L. Stanek ed., R. Bononno 翻译, 2014年, Minneapolis: 明尼苏达大学出版, 初版于1973年。
Jurgen Habermas - 《公共领域的结构变化: 反问布尔乔亚社会理论》[结构, 麻省理工 MIT Press 出版, 1989年]

林明弘(Michael Lin), 生于中国台湾, 目前工作和生活于布鲁克林, 上海及台北。他的摄影与装置作品往往融入地域文化和历史文化中的真实元素, 反映今日文化和秩序下的日常。关于 Leo Xu Projects 开幕的展览是“今日故事”(A Tale of Today)以及以嘻哈人们集体记忆的永恒自行车的神祕元素为创作素材, 表达了艺术家对于城市文化变迁的思慕。