

# 道路旅行中的背包客涂鸦:空间实践与 新部落的形成

解佳<sup>1,2</sup>, 孙九霞<sup>1,2</sup>, 王学基<sup>1,2</sup>

(1. 中山大学旅游学院, 广州 510275; 2. 中山大学旅游休闲与社会发展研究中心, 广州 510275)

**摘要:**随着道路旅行的兴起,中国背包客将涂鸦活动的阵地转移至道路和停泊点等非城市空间。背包客的道路涂鸦与城市涂鸦、景区涂鸦都存在着较大差别,它所具有的时空特殊性为剖析旅游过程中通道与停泊点的意义、理解旅游者如何参与地方生成、探索处于移动中的人群如何构建共同体提供了生动案例。本研究以川藏公路为案例地,采用移动民族志与多点民族志相结合的方法,探索背包客涂鸦作为空间实践的意义。研究发现,涂鸦实践使得川藏公路及其沿线的节点成为背包客旅程甚至人生经历的见证者,原本功能性、政治性的空间被改写成私人的、情感的空间,涂鸦实践还参与构建了一个后现代的流动新部落。因此,涂鸦重塑了川藏公路的空间意义,在川藏公路独特旅行文化的形成中扮演了重要角色。

**关键词:**背包客;涂鸦;川藏公路;空间实践;新部落;道路旅行

DOI: 10.11821/dlyj020190530

## 1 引言

### 1.1 从“传染病”到“先锋艺术”:城市涂鸦活动中的空间抵抗与公共表达

涂鸦是一种历史悠久的现象,然而通过一场社会运动,这项原本随意、充满趣味性的活动开始与现代城市的命运联系在一起。1960年代,纽约城市种族问题突出、社会不平等、社会空间分割严重,涂鸦被少数族裔用来表达不满以及对主流文化的反抗<sup>[1]</sup>,彼时信奉新自由主义的城市管理者将涂鸦视为损害私有财产、阻碍经济发展和破坏社会稳定的因素,对涂鸦采取零容忍策略。但是,涂鸦行动包含了市民捍卫空间正义和公民权利等诉求,因此无法被禁绝,城市涂鸦者和管理者之间的矛盾日深<sup>[1]</sup>。1970年代后,涂鸦蔓延至诸多国际都市,管理者对涂鸦的态度和治理思路也逐渐发生转变。涂鸦文化所承载的种族认同、政治诉求等部分地得到认可,涂鸦作品的艺术性和创造力获得商业资本的青睐,政府因此采取了区分、改造、引导等对策,有条件地合法化涂鸦<sup>[2]</sup>。90年代后,涂鸦已经成为当代城市视觉文化的典型,管理者甚至开始主动与涂鸦者合作,利用涂鸦来反映地方风貌、日常生活,将其视为凝聚社区活力的路径,是鼓励公众参与、唤醒城市中的废弃空间或边缘社区的有效方式<sup>[3]</sup>。

中国的城市涂鸦兴起于1990年代,是嘻哈文化借由全球化传入的产物,形成了广

收稿日期: 2019-06-24; 修订日期: 2019-11-27

基金项目: 国家社会科学基金重大项目(15ZDB118); 中国博士后科学基金项目(2018M640876); 教育部人文社会科学青年基金项目(19YJCZH175); 国家自然科学基金面上项目(41771160)

作者简介: 解佳(1987-),女,江苏苏州人,博士,博士后,研究方向为旅游社会学和文化地理学。

E-mail: xiejia0610@163.com

通讯作者: 王学基(1990-),男,山东泰安人,博士,博士后,研究方向为旅游与社会发展、旅游地理。

E-mail: wangxj227@mail.sysu.edu.cn

州、北京、深圳等代表性城市<sup>[2]</sup>。虽然中国的城市涂鸦与西方涂鸦中种族隔离、贫富差距的背景相去甚远,但现代涂鸦活动所具有的表达个性、反对“空间霸权”的内涵在中国也有所体现,而各城市根据不同时期的社会需要也对涂鸦采取了多元的治理策略。例如广州涂鸦经历从公共空间转移至灰色/半公共空间再回归到公共空间的发展历程<sup>[2]</sup>,深圳则将涂鸦视为城市文化创意的重要力量<sup>[4]</sup>。需要注意的是,城市管理者对涂鸦的治理策略并不是“从禁止到合作”这样线性发展的,而是根据特定的现实需要不断做出调整。对于涂鸦者来说,“合法化”也并不是他们唯一的追求,涂鸦群体始终将反叛性视作活动的基础<sup>[5]</sup>。

现代涂鸦与城市紧密地纠缠在一起,因而成为地理学关注的对象。地理学对涂鸦的研究主要集中于涂鸦的时空分析、涂鸦与社会交流、涂鸦与权利表达三方面<sup>[1]</sup>,将涂鸦看作某社会群体占据空间、控制地方的重要手段,认可涂鸦反映了市民使用城市空间的权力,探索涂鸦如何改变地方的意义和社会群体对地方的认知。涂鸦作为一种斗争的“战术”,是典型的空间实践(spatial practices)。德塞图指出,普通人通过流动的、非正式化的实践改写由精英和统治阶层所确定的空间使用规范和空间意义,创造日常生活空间<sup>[6]37</sup>。小孩子在作业本上的涂鸦可以说明这种活动对弱者所具有的积极意义,相对于强者“画地为王”的空间策略,弱者只好伺机而动,孩子利用涂鸦在象征“系统”和“结构”的作业本上开创自己的领地,像作家一样来标榜自己的存在<sup>[7]</sup>。值得重视的是,“行走”(walking)被视为生产日常生活空间的重要方式之一,因为行走创造了新的观看城市的机会,搅乱和打碎了稳定的城市秩序,由统治者所定义的几何性街道通过行走才真正成为空间<sup>[6]91-110</sup>。类似地,本雅明在关于都市漫游者(flâneur)的讨论中将漫游视为表达不满和逃避权力的艺术,是个体自身脱离现代生活的方式<sup>[8]</sup>。结合德塞图的观点,城市漫游者的实践不仅在表达个人意愿,也在改写城市空间。因此,将“漫游”与“涂鸦”结合起来的旅游者涂鸦作为一种特殊的空间实践为研究空间如何转变为地方提供了契机。

## 1.2 从“目的地”到“通道”:道路旅行的兴起与涂鸦空间的拓展

如果把涂鸦从城市空间和现代社会的语境中剥离出来,不难发现,从古至今它还常常与旅游结合在一起。在中国古代,文人雅士常在风景名胜写诗留名,或在酒肆、关津等处抒发感想,如宋之问的《题大庾岭北驿》,张祜的《题金陵渡》等。这些集文学性与书法艺术于一体的创作,不仅成为后人研究历史事件与人物的宝贵资料,更丰富了这些地方的意义,成为今天风景名胜区重要的旅游资源<sup>[9]</sup>。类似的情况也发生在世界其他地方,例如在世界遗产地之一的澳大利亚蓝山地区,旅行者留下的形形色色的涂鸦成为了特别的景观<sup>[10]</sup>。虽然涂鸦与中国传统旅游文化有着密切的关联,文人雅士在景点留下的旅途随感常常成为景观重要的组成部分,但在现代社会“文物保护”与“公民素质”的话语之下,旅游者涂鸦通常被界定为破坏公共财物或扰乱公共秩序的行为<sup>[11]</sup>。但恰恰是旅游涂鸦的“屡禁不止”启发研究者们思考,为何在不文明、破坏文物的恶名之下,旅游者还如此热衷于这项活动?旅游涂鸦究竟包含着怎样的实践内涵与文化意义?

值得关注的是,随着旅游者活动空间的拓展,旅游涂鸦也拓展至新的空间。当下中国出现了不同于传统大众旅游的旅行方式,即以川藏公路为代表的道路旅行,大部分道路旅行者是背包客。在道路旅行中,目的地的重要性被弱化,更多的旅行时间花费在旅途上,最重要的旅游体验产生于在路上移动的过程而不是在目的地的观光<sup>[12]</sup>。伴随着道路旅行的兴起,中国背包客将涂鸦的“阵地”从城市转移至作为旅游通道的公路、沿途的饭店和旅舍、界碑、垭口等空间。传统旅游研究基本上认为旅游活动和旅游体验发生在目的地,与旅游通道区隔开来,而现实的旅游实践却越来越重视旅游通道,如自驾

游、骑行旅游、火车旅游等<sup>[13]</sup>。因此研究道路旅行者的涂鸦也有助于反思旅游流动中空间分离带来的认知局限。

旅游地理学者很早便提出旅游通道将客源地和目的地两个区域连接起来,其特征和效率将影响和改变旅游流的规模和方向,是整个旅游系统的桥梁<sup>[14]</sup>,旅游通道不仅指能够帮助旅游者实现空间移动的物质载体,同时也包括旅游者可能参观的地点<sup>[15]</sup>。但在实际的旅游研究中,研究者们焦点仍主要集中旅游目的地。在新移动性范式(the mobility paradigm)的主张下,移动通道作为移动的重要组成部分又重新回到学者的视野中<sup>[16]</sup>。例如,Dimitris Dalakoglou等指出,对道路的民族志研究可以跨越传统研究假设,研究横跨物质与文化、社会与个人、全球与地方社区、基础设施发展与人们日常生活范畴的移动现象<sup>[17]</sup>。同时,附着在道路以及其他移动空间中的停泊点,如机场、铁轨、车站、旅馆等也受到了相应的关注,因为如果没有停泊点组成庞大系统,就不会出现移动的大幅度增加。正是由移动物、停泊点和移动通道构成了移动系统,才有可能导致资源的再分配以及空间和地方的再造<sup>[16]</sup>。移动性范式认为地方是动态而非一成不变的,地方的形成有赖于复杂的网络中多种要素的互动,地方是实践的产物,而非固定的地点<sup>[18]</sup>。

主要发生在道路空间和移动过程中的背包客涂鸦既不同于城市涂鸦,也不同于景区涂鸦,它所具有的时空特殊性为重新审视涂鸦在空间再造中所起的作用提供了条件,不仅拓宽了地理学对于涂鸦的研究,也将旅游地理对目的地的关注转移到旅游通道和停泊点上。其次,背包客涂鸦还为地理研究者探索处于移动中的人群如何构建共同体提供了思路。在移动性空前加强的时代,不断涌现出各种各样的社群形式,这些社群摒弃理性的契约式社会关系,转而发展为一种有情感融入的社交,法国社会学家Michel Maffesoli将此类社群称为“新部落”(neo-tribe)<sup>[19][11]</sup>。新部落是后现代性的,以部落成员共同的生活方式和趣味为中心,是短暂、松散且处在不断变化之中的联盟。川藏公路上来来往往的旅行者,与新部落有着极为相似的特征,而涂鸦在此群体的构建中扮演着极为重要的角色。本研究选取具有典型意义的川藏公路为案例地,采用移动民族志(mobile ethnography)与多点民族志(multi-sited ethnography)相结合的方法,将涂鸦视为道路旅行者的空间实践,探索其如何改写旅游通道与停泊点的意义、参与旅游者的身份构建、成为后现代漫游于公路之上新部落的重要“语言”。

## 2 案例地与研究方法

本研究聚焦于G318国道的成都至拉萨段,又称川藏公路(南线),东起四川成都市的衣冠庙,西止西藏首府拉萨市川藏公路纪念碑,全长2155 km。川藏公路是进入西藏八大路线中最为重要的一条路线,相较于其他路线,该线路途较短且海拔比北线低,所以由川藏公路进藏多行南线。在受到旅游者青睐之前,川藏公路早就是西部地区重要的国防战备公路,也承载经济发展和现代化建设物资入藏的运输任务<sup>[20]</sup>。两千多公里的路程中,一个个地名成为这条线上串起的明珠(见图1)。从成都出发,首先经过原西康省省会“雨城”雅安,雅安地处青藏高原向四川盆地的过渡地带,地理上称为“雨极”,一年中一半以上的时间都是细雨霏霏之日。向西翻越第一道咽喉险关天堑二郎山,山上林海茫茫、山峦叠嶂、峡谷幽深,高原地景开始显现。下山后到达革命历史名城泸定。而后,一路越过大渡河、雅砻江、金沙江、澜沧江、怒江,经康定、新都桥、雅江、理塘、巴塘,过巴塘的金沙江大桥进入西藏,而后再经芒康、左贡、邦达,下怒江72拐到

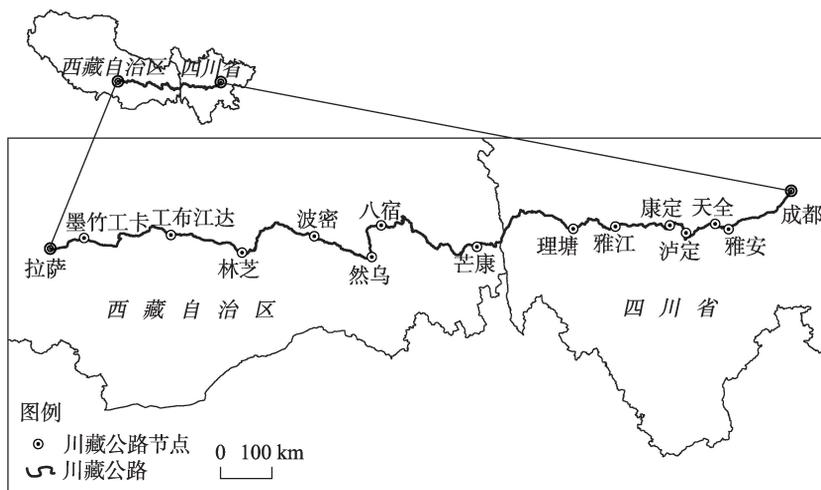


图1 案例地川藏公路南线区位示意

Fig. 1 Location of the south route of the Sichuan-Tibet highway

八宿、然乌、波密、鲁朗、八一、工布江达、墨竹工卡最后到达拉萨。川藏公路通常被分为四段，第一段是成都到二郎山，是从平原到高原；第二段是二郎山到折多山，由汉入藏；第三段是折多山到然乌湖，属康巴藏区；最后一段是然乌到拉萨，属工布藏区。

进入21世纪，经由《中国国家地理》等媒介的推广，G318国道成为众所周知的“最美国道”，川藏公路沿线旅游景点有180余处<sup>[21]</sup>。从一马平川的平原到浩瀚旷远的高原，既有层峦叠嶂的峻岭与壮丽巍峨的雪山，广阔无垠的草原和墨绿秀美的山林，也有波涛汹涌的大河与静谧幽深的湖泊；从繁华喧闹的汉地到圣洁宁静的藏地，既有真诚质朴的藏族居民和虔诚修行的喇嘛觉姆，有宁静恬适的藏族村落和厚重精美的藏式民居，还有神圣清静的佛教寺庙和经幡飘扬的高山垭口。数不尽壮美秀丽的自然景观和多彩独特的人文景观交相呼应，点缀在绵延起伏的川藏公路两旁，呼应在神圣与世俗交织的空间中，共同构成了道路整体的景观系统。

然而，由于川藏公路地质地貌、水文气候等自然环境条件十分复杂和特殊，灾害种类多，分布广，活动频繁，素有“灾害博物馆”之称，被公认为世界上最艰险的道路之一<sup>[21]</sup>。尽管路况险峻、危险重重，而其所串联的丰富景观却对旅游者、尤其是通过冒险叙事（narrative of the risks）树立地位的背包客<sup>[22]</sup>有着强烈的吸引力。例如，对骑行的背包客而言，若不遇到外力阻碍，骑完川藏公路全程需要19~25天时间。整个行程中，每日骑行时间基本都在7小时以上，骑行者往往上午六点半左右就从住宿点出发，这样的流动模式像是一种“打卡式”的定点流动，流动过程中基本不会偏离川藏公路。因此，川藏公路的物质特点构成了道路旅行独特的事实背景，产生了别具风格的涂鸦活动。

民族志是涂鸦研究最主要的方法之一<sup>[1]</sup>，但本研究所关注的涂鸦实践发生在一条长达2000 km以上的线性道路上，在横跨两个省份的同时串联多个地点，无法采用人类学研究者待在一地做长时段田野调查的传统方法。在此背景下，作者采取移动民族志与多点民族志结合的方法，通过观察、访谈、田野日记等方式收集数据，2016年7—9月，以摩托车、徒步、搭车等方式体验了川藏公路旅行的全过程，与川藏公路的背包客一同移动，并在空间中关键节点停留，共计79天，撰写田野日志38篇。作者在与研究对象一起移动的过程中，观察人、物、信息与信念如何在空间中流动，同时，面对面的接触也增

强了场景可理解性<sup>[23]</sup>。通过在多个地点的连接、交互和印证增强了传统民族志的叙述和建构能力<sup>[24]</sup>。这样综合的研究方法也为道路研究所倡导<sup>[25]</sup>。

质性研究在选取样本上注重典型性<sup>[26]</sup>，本研究选择的每个个案都必须体现道路旅行和涂鸦两方面的重要特征，因此，自驾游的旅客虽然是道路旅行者，却由于极少涂鸦而被排除在本研究之外。同时，基于“最大差异的信息饱和法”<sup>[27]</sup>，作者选择在社会背景、旅行方式等方面差异较大的多个样本，即发现同一个特征或现象在不同调查单位中的不同存在形式，当调查中没有新的主题产生、信息不断重复，样本即饱和<sup>[27]</sup>。最终，作者共访谈川藏公路上与本研究主题相关的旅行者20人，其中有6名女性，14名男性，符合公路旅行中男性居多的特质，另访谈旅舍老板2人（见表1）。总体来看，被访对象的旅行方式包括骑行、摩托车旅行、徒步、徒步与搭车结合等各个种类，年龄跨度从19至41岁，既有学生，也有公务员、个体户、公司职员等，访谈地点涵盖了起点至终点的各处，既有在公路上，也有在旅舍或饭店中，旅行者涂鸦的空间或谈论到涂鸦空间分布则涵盖了旅舍、饭店、道路、垭口、界碑等各处，研究者也在以上各处停留，以记录各类涂鸦文本。需要指出的是，本文中所提到的涂鸦以文字文本为主，与城市涂鸦中以图画为主的情况有所差别。在访谈时，作者向被访者承诺会将他们匿名，以保护被访者隐私和保证访谈内容的真实性。文中被访者的编号由随机选择的两个英文字母组成，其性别、年龄、职业则是真实数据，文章所涉及的涂鸦文本忠实记录了原文本，若原文本

表1 访谈对象与访谈内容的基本信息

Tab. 1 Demographic characteristics of interviewees and locations of graffiti

身份	化名	年龄	性别	职业	访谈地点	本人涂鸦或谈到涂鸦所在的空间
自行车骑行者	JW	25	男	大学生	东升竹庄	饭店、旅舍、里程碑、界牌涂鸦
自行车骑行者	FM	25	男	辞职无业	新都桥旅舍	旅舍、公路的涂鸦
自行车骑行者	YJ	26	男	酒店主管	拉萨旅舍	旅舍、公路的涂鸦
自行车骑行者	LX	22	男	大学生	理塘旅舍	旅舍、公路、界碑的涂鸦
自行车骑行者	DJ	35	女	公务员	公路上	公路涂鸦
自行车骑行者	HQ	26	男	辞职无业	拉萨旅舍	旅舍涂鸦
自行车骑行者	WX	26	女	保险销售	拉萨旅舍	澜沧江大桥涂鸦
自行车骑行者	HD	19	男	客栈义工	拉萨旅舍	里程碑涂鸦
摩托车旅行者	XJ	25	男	个体户	东升竹庄	饭店、旅舍、公路的涂鸦
摩托车旅行者	GB	30	女	教师	拉萨饭店	本人捧车处涂鸦
徒步者	YX	26	男	自由职业	拉萨旅舍	公路、垭口、界碑的涂鸦
徒步者	YF	27	女	健身教练	拉萨旅舍	公路、垭口、界碑的涂鸦
徒步者	LL	23	男	自由职业	拉萨旅舍	旅舍涂鸦
徒步与搭车	YY	37	女	自由职业	拉萨旅舍	旅舍涂鸦
徒步与搭车	DS	41	男	个体户	理塘旅舍	旅舍涂鸦
徒步与搭车	CE	22	男	大学生	公路上	旅舍、公路、界碑各处的涂鸦
徒步与搭车	ZF	23	男	辞职无业	康定旅舍	旅舍、公路的涂鸦
徒步与搭车	JK	28	男	公司职员	理塘旅舍	旅舍、公路栏杆的涂鸦
徒步与搭车	ZF	23	男	辞职无业	康定旅舍	旅舍涂鸦
徒步与搭车	LD	26	女	大学生	理塘旅舍	旅舍涂鸦
旅舍店主	KE	37	女	旅舍店主	理塘旅舍	旅舍涂鸦
旅舍店主	LG	40	男	旅舍店主	德格旅舍	旅舍涂鸦

有涂鸦者留下的称号、日期、地点等信息，则以长划线“—”将这些信息与涂鸦内容相连接，并且将文本中称号等与身份可能有关的信息以字母替代。

### 3 是最美国道 也是 人生旅途 涂鸦实践下道路及其节点意义的延展

#### 3.1 移动中的涂鸦实践与意义丰富的道路空间

川藏公路上最常见的涂鸦主题就是将这段旅行与人生联系在一起，例如“在骑行中沉淀自己，在骑行中颠覆自己，在骑行中还原自己，丰富人生，增加阅历”，“在路上遗忘，在路上微笑，在路上遇见最美好的自己”。川藏公路的旅行者将“人生”与“道路”连接起来并非偶然，这与川藏公路自身的特质密切相关，也就是说，并不是每一条道路都会成为道路旅行的圣地。首先，川藏公路是一条通往西藏的朝圣之路，不仅对于真正的藏传佛教朝圣者而言如此，对于旅行者和怀揣着对西藏憧憬的都市人群亦是如此。川藏公路连接内地与西藏，雪域高原上的西藏在汉文化的认知中总是伴随着神圣高远和异域独特的想象，如JW所说：“很早之前就对西藏非常好奇，非常向往，总觉得很神秘，有很多传奇故事。”因此，经过川藏公路走向西藏的路程，象征着达成更完整或纯洁的自我，类似的表述如道路护栏上的涂鸦“这是一场修行”。第二，这条道路中美景与危险并存的状况极容易被联想为人生中喜忧参半的状况，走过这条路就像经历一次生命。如FM所说，“如果单纯是为了看美景，我大可以直接飞到林芝、飞到稻城、飞到拉萨……但是我希望走这一路去感受，去看，一来觉得见美景着实不易，二来也想体验这一路上的艰辛、曲折和不可预知。”道路上的涂鸦因此记录着旅行中的点滴，例如觉巴山顶的护栏上写着：“车链子断了，推了百米，大爷还是骑上来了！—Xian”，也记录着人生感悟：“骑行是一种生活，同样也是一种过程（for grow up）—TJ骑行队，CC。”

除了涂鸦内容揭示的道路旅行意义，涂鸦的空间分布还充分展示了旅行者如何通过移动将“最美国道”镌刻入个人旅程，将这条道路作为运输通道的工具性意义进行了延展。从涂鸦出现的地点来看，特定路牌（如西藏界碑）、上坡地面和护栏、高山垭口和观景点（山体墙壁上）是涂鸦最常出现的地方，而这些地方之所以会成为旅行者涂鸦密集区，与移动情境密切相关。首先，里程碑和界碑作为道路节点对于旅行者而言具有标志性意义，也因此成为旅行者留影和涂鸦的地方。例如，K3000和K3838的里程碑上都涂满了文字。有意思的是，K3838里程碑曾经因修路而丢失，旅行者主动将“K3838”写在一块石头上，以临时替代丢失的里程碑<sup>①</sup>。自制里程碑清晰地表明了“最美国道”的宏观话语通过骑行者的实践转变为民间的、日常的。位于金沙江大桥上的西藏界碑则是行程过半且正式进入西藏的标志。这块界碑被贴满了贴纸和涂鸦，庆祝自己终于到达西藏。通过涂鸦，背包客将原本功能性、政治性的空间改写成私人的、情感的，“国道”因此镌刻入旅行者的个人生命史，这与城市漫游者通过行走改写由精英和统治阶层所确定的空间使用规范，创造日常生活空间可谓一脉相承，即便背包客对道路空间意义的改写未必颠覆其本来的意义而只是对其进行了拓展。

其次，公路上的涂鸦不仅生动地反映了旅行者的移动状况，涂鸦活动本身也成为他们调节在路上移动节奏的重要方式，这种类型的涂鸦以上坡处最为典型。如前文所述，川藏公路本身并非坦途，而是一条充满挑战的苦行之路。骑行者平均每天骑行时间都在

<sup>①</sup> 作者2017年途经此处时，该里程碑已被重新安置。

7小时以上,漫长的道路上还需要翻山越岭。爬坡尤其艰辛,因此在上坡处成为旅行者涂鸦的密集区,涂鸦的内容也是丰富多彩,有人诉苦,有人戏谑,也有灵光一现的爬坡哲理,例如“一直期待上坡过后是下坡,但是现实总是残酷的,上坡接上坡”,“下了坡迟早是要还的!小坡怡情,大坡伤身,陡坡灰飞烟灭。”有意思的是,由于下坡一般极为顺利,享受速度带来的快感成为主要移动体验,因此下坡处极少见到涂鸦。因此,旅行者感受到的空间并不是均匀的,而是与移动的节奏、方向、速度密切相关。

第三类值得注意的典型涂鸦空间是垭口。垭口指两山间的狭窄地方,即高山大岭的交通孔道。在川藏公路上旅行需要翻越十几座高山垭口,垭口是道路旅行者经历了长途跋涉后短暂停留休憩的地方,而且因为海拔高可以看到全景,也是最佳观景点。垭口的风也特别大,从第一座折多山,到最后一座米拉山,每一个高山垭口都建有祈福白塔,是藏族人向神山祈福诵经的圣地,因此所有的垭口都会飘扬着经幡和哈达,信徒借助风的力量念诵经文而为世人祈福。与界碑类似,垭口的海拔标识成为旅行者争相合影的物质要素,意味着旅程中新的高度。CE用“无限风光在险峰”来形容在垭口的观感,并且指出,虽然现在常有新修的隧道可以大大缩短路程,但是“黑漆漆的什么也看不见了”,攀上垭口的那种快感和获得的视觉享受是无与伦比的。传统的旅游地理学受交通地理学的影响,认为旅游通道的意义在于将人和物最有效率地输送到目的地,交通创造了“地点的功用”(utilities of place),净力最省(least effort)原则是空间科学中移动性的重要原则<sup>[8]</sup>。然而,在本研究背包客的视野中,道路绝不仅仅只是一个运输通道,川藏公路之所以能成为名副其实的景观大道,是因为旅行者们可以欣赏道路沿途的风光以及体验攀爬道路带来的成就感,应该注意到,通道本身具有多元价值和丰富的意义。

### 3.2 调节移动的停泊点与涂鸦催生的情感共鸣空间

由于川藏公路上的旅行时间较长,根据交通工具的不同,短则几日,长则数月,沿途因此出现了为旅行者提供吃、住、补给、信息咨询等服务的空间,其中最重要的停泊点就是饭店和旅馆。这些空间构成了调节移动的停泊点,实现了对长时间道路旅行的支撑。同时,这里因为旅行者的停留而引发了一系列的关系生产,以涂鸦为代表的活动因此将停泊点转化成背包客情感共鸣的空间。

例如,东升竹庄是绝大部分川藏公路旅行者第一天行程结束的地方,也是他们前往西藏的起点,被称为“川藏线第一站”,在旅行者中享有盛名,于2007年即开始营业,旅店的墙被背包客密密麻麻的涂鸦所占据(见图2)。“旅舍内挂满了各种摩托车队、自驾车队和自行车队的队旗,偌大的餐厅四周有几百张红色锦旗,记录着无数骑友的曾经来过,也足见这里已然是众多旅行者的必经休息之地。再看看旅舍的房间里,满墙的涂鸦,五花八门”(摘自田野日记,2016.07)。各种类型的旅行者们从这里开始进入流动的状态,这里的涂鸦也充满了对旅程的憧憬,如“西藏,梦的开始”。

相对于道路来说,饭店和旅舍是休憩、就餐的地方,停留时间较长,同时它们是较为封闭、固定的空间,因此停泊点的涂鸦往往比道路涂鸦的面积更大、主题更广、形式更多样(有文字、漫画、连环画等)、保留时间更长。涂鸦空间在外人看来密密麻麻、杂乱无章,却成为旅行者交流情感的重要空间。许多旅行者非常推崇旅馆中自由、放松的状态。ZF就说:“刚出发的那几天,开始尝试住青年旅舍,一开始感觉有点放不开,坐在大厅里的沙发上,听着屋里的人聊着天,都来自天南海北,但感觉大家好像都很熟悉的样子。”涂鸦在这种特殊空间氛围的塑造中扮演着重要角色,涂鸦形式的无序性给予参与者自由的创作空间,而杂乱的墙壁与整洁规范的常规空间构成鲜明对比。因为涂鸦过于密集,旅舍老板不得不定期粉刷墙壁,为后来者创造新的涂鸦空间。一些老板还会在



图2 东升竹庄旅舍房间墙上的涂鸦

Fig. 2 The graffiti on the wall of Dongshengzhuzhuang Hostel

粉刷前将原有的涂鸦拍成照片，挂在墙上。因此，旅舍的涂鸦墙不仅有空间的“宽度”，还有时间的“厚度”，来来往往的旅行者持续地在这些空间中发挥创造力，并且与之前的涂鸦者发生对话。

与道路涂鸦一样，旅舍涂鸦中充满了对旅程的记录和总结，但较长的停留时间使得背包客有可能在这里创作出更复杂的涂鸦作品。例如，在新都桥旅舍房间的墙上有这样的诗：“今日推车上折多，力竭身卑志不拙。笑问世间男儿汉，多少迎风之此坡。古来圣贤皆寂寞，七擒七纵奈若何。武侯麾下白袍将，可敢单骑平折多？”同时，与公路涂鸦不同，旅舍涂鸦还常常有旅程以外的话题，例如表达思念和祝福。例如，“WYN，如果有一天我们能一起来找到这里，我真想让你知道我有多爱你，并将一直爱下去。”又如：“XF：等我回来娶你，成都-拉萨。”同时，旅舍空间较为充足，这里单幅涂鸦所占的空间也往往比道路涂鸦更大，信息更多，不乏长篇大论。在松多镇某旅舍的墙上，出现了这样一大段涂鸦文字：“无论你今天要面对什么，既然走到这一步，就坚持下去，给自己一些肯定，你比自己想象中更坚强。现在的自己过好每一天，走好每一步。爸，妈，儿不是不听话，只是太想跟随心的方向。如果问我过上平稳安逸的生活，十年、二十年后，我会不会后悔，我的答案是，会，我会后悔，而且我现在就后悔。哥原来是这个框框以内的人，现在走出来了，看见了外面的大千世界，真是多姿多彩，我会上瘾的，而且已经中毒了。一切都是可以规划和行动加以改变的—SQ骑士，DG”。

在这一段文本中，这位涂鸦者表露出内心的挣扎和对日常生活的反思。旅游者在旅行中离开熟悉的空间和环境，体验陌生的文化或生活，通常会伴随着反思自身的过程，而由于背包客旅行时间较长、沉浸入当地文化，其对自我和对日常生活的反思尤其深刻<sup>[28]</sup>。在当下中国特殊的社会背景之下，旅行被一部分青年人视为吉登斯所言之“生活政治”的实践，这不仅是一段观光旅程，更是一次思考“我是谁”“我想如何生活”的机会<sup>[29]</sup>，涂鸦文本中所言走出“框框”就是力图改变固定的心理状态和生活方式。当然，这类涂鸦出现在旅舍也与空间的物质环境密切相关。旅舍的封闭性与道路的开放性成为对比，而且旅舍涂鸦通常发生在夜晚，而道路涂鸦多在白天，因此在旅舍中

常可以发现许多细腻地展现内心情感的涂鸦文本,旅舍也因而成为旅行者寄托私密情感的场所。

在传统的地理研究中,机场、加油站、汽车旅馆等停泊点一度被认为是没有意义、不生产关系的“非地方”(non-place)<sup>[30]</sup>,人们只是路过这些节点,终点才是目标所在。然而,川藏公路沿途饭店和旅舍中的涂鸦实践明确地展示了这些停泊点所具有的重要社会意义,这些节点不仅为川藏公路的旅游者提供工具性支持,如提供补给、信息,它们的存在更使得这段旅程有张有弛,富有节奏,为一个不断流动的群体提供了发生社会交往和情感共鸣的场所。川藏公路上背包客的移动实践生动地反映了移动和停泊形成的辩证关系,在动与静的结合中,移动行为真正得以持续,而由移动物、停泊点和移动通道构成了移动系统才构成了理解移动的完整背景<sup>[18]</sup>。

## 4 流动的新部落 涂鸦实践与背包客群体的形成

### 4.1 跨时空对话:涂鸦作为背包客群体的语言

涂鸦实践下生成的道路和停泊点充满了不断变更的社会场景和空间故事,促成了关系的生产、维护和延续。研究发现,“跟帖”这种涂鸦形式在背包客涂鸦中极其普遍,但是在城市涂鸦中较为罕见,而“跟帖”促成了旅行者之间跨越时空的对话,成为道路上来来往往的背包客互相交流和沟通的“语言”。“跟帖”本是社交网站的用语,指在发表的帖子后面写上自己的意见。例如,新都桥雅克青年旅舍的墙壁上有一句:“原谅我这一生不羁放纵爱自由!耗子高反快点好,去拉萨。”紧跟着的一句是:“人不流浪枉少年,顶你。”有意思的是,这个“顶”字,也是网络用语,指通过对所感兴趣的文章进行回复,使得这篇文章出现在讨论版面靠前的位置,达成支持的效果。由此可见,有些研究者认为网络涂鸦会替代实体涂鸦的担心并不成立<sup>[31]</sup>,事实上,是实体空间的涂鸦巧妙地挪用了网络交流规则。

因为对话性的存在,使得川藏公路上的涂鸦不仅是自我的表达,也是在移动中对他的凝视,在路上阅读与回复涂鸦,成为旅行乐趣的一部分。YJ说:“我看路上或者住的地方看到这些涂鸦,就感觉很鲜活,就像跟人在聊天一样,可以看很久,然后自己也想写点什么。”这就意味着,即使没有处在同一时空中,旅行者之间仍旧发生了互动。当旅行者在阅读这些涂鸦时,“涂鸦吸引涂鸦”时常发生,而当一种主题的涂鸦出现,在同一空间中很可能出现类似主题的集聚,比如某处护栏上的涂鸦:“435264,我想你了一2015.6.7”,随后有人写:“ZZ:我好想你了一2016.4.21”。除了这类模仿式涂鸦,还有对话式的。例如,东升竹庄的墙壁上有这样的涂鸦,“南阳,一路前行—XT”,紧跟着的一条就是“我也是南阳的一ZJ。”在这段跨时空交流中,两位来自南阳的旅行者产生了对话,流露出遇到“老乡”的喜悦。参加“对话”的人数还可以非常庞大,有时以“盖楼”的形式呈现,例如八宿青年游客之家的墙壁上就有“2楼,浙江人民发来贺电!”,“3楼,江苏人民发来贺电”,“4楼, Congrats! —Big long。”同样,“盖楼”的写法也是来自网络。模仿与对话等涂鸦模式很好地展示了背包客涂鸦有别于城市涂鸦的特征——交互性。

因此,涂鸦促成了时空错位的社会交往,通过无数旅行者不断地阅读和涂写,群体内实现了跨时空交流,这种互动替代了面对面交流或者身体互动,为川藏公路上的旅游者形成独特的群体认同提供了基石。Maffesoli的“部落主义”对认识移动中产生的社会关系很有启发,他反对现代性对于个人和契约团体的强调,拒绝日常生活之原子化和个

人化倾向,认为尽管现代性造成了社群关系的激增,但这些社群却没有真实的内容,而后现代性的社团则倾向于对群体本身的回归,强调多元的角色而非契约,强调情感而非理性<sup>[32]</sup>。在本研究中,当旅行者身处形形色色、密密麻麻的涂鸦空间,也就是被无数个有过类似经历的人包围,所有经过这个空间的人,一方面接受旅行文化的洗礼,一方面通过阅读、留言、拍摄等方式参与进来,将自己变成这种文化的一部分,背包客的涂鸦实践促成了川藏公路旅行者群体认同的构建。正因为群体认同的存在,陌生旅游者之间的互相鼓励也是涂鸦的一大主题,如旅舍墙上有“川藏线上的姑娘加油!—DYM 2012.5.28”,“骑手在天涯的兄弟们:加油—V12SZYF 13.7.9”。安德森指出,特定方言缓慢地、地理上分布不均地扩散在民族主义的形成过程中起了至关重要的作用,参与构建了一个“想象的共同体”<sup>[33]</sup>,而本研究发现,涂鸦就像是旅行者群体的语言,是松散的、基于情感的新部落的粘合剂,正是涂鸦这种跨越时空的沟通中介的存在,新部落才得以维系。

#### 4.2 狂欢与反叛:涂鸦作为契合群体文化精神的空间实践

城市涂鸦的反叛性往往体现在与管理者争夺空间的过程中,在“不被允许涂鸦之处涂鸦”一度是城市涂鸦者最热衷的空间抵抗。然而,与城市涂鸦不同,背包客涂鸦对空间的争夺并不体现在与管理者的抗衡中。在重要的道路标识、安全警示牌和其他明确写着“禁止涂鸦,违者罚款”的地方并不会涂鸦,很大程度上是因为这些空间里的标识与旅行者的安全休戚相关。例如,在怒江七十二拐的下山路段,就树立着“事故频发路段,此处死亡13人”的警示牌,之后每隔一段距离便会出现提醒人们减速慢行的标识。背包客涂鸦的空间争夺体现在涂鸦者之间,并且争夺的主旨是趣味而非对抗,催生的是一种集体狂欢情绪。

观察旅行者涂鸦,其实在混乱中自有其规则。第一:尊重先来后到。先来者可以任意选择涂写位置并能够占据大片空间,而后来者只能在剩余的空间中继续涂鸦,涂鸦的空间受到限制,同时,后来者的涂鸦内容会受到先来者涂鸦内容的导向性影响,如上文的“跟帖”。因此,如何在剩下的空间中尽可能地使自己的涂鸦被人看到就需要旅行者各显神通。比如在道路中一处石栏杆上,涂到无处可涂时,旅行者就“最后一楼”到底应该在哪里展开竞争,从护栏一直写到了公路上。“我是最后一楼,有没有,就是不让有楼下了!”然而紧接着另一个人就写着:“地下室的露个头!!”又接着:“鄙视楼上的。地下室二楼才是最后一楼。”涂鸦者围绕着固定空间展开竞争。第二:禁止覆盖。虽然涂鸦空间如此稀缺,各处涂鸦墙上的相互覆盖的现象则很少,覆盖是一种“恶性竞争”,因为被别人阅读、进而引起对话是背包客群体涂鸦的诉求之一,覆盖他人的涂鸦就好像剥夺了他人发言的权利,是没有礼貌的行为,这也与上文认为涂鸦是背包客群体的“语言”相吻合。前文所述,当有些客栈或饭店的老板需要重新粉刷被涂满的墙壁时,也会将旧的涂鸦以照片的形式保留下来,在这种空间的延展中实现了社会关系的延续,才有可能达成群体认同。

对空间的争夺像一场趣味盎然的游戏,而这也与道路旅行的特质密切相关。在与这条公路如此长时间的亲密接触中,旅行者通过涂鸦把这条公路从工具性的变成社会性的,在社会交往中实现在旅途的自我调节。流动的新部落在涂鸦游戏中产生一种狂欢的快乐,达成情感共鸣。部落主义侧重群体中的非结构性因素,而情感是其中极为重要的元素,Maffesoli称新部落的凝聚力为让人们感受到在一起的快乐“情感星云”(affectual nebula)<sup>[19]72</sup>。如果单纯分析上述争夺“最后一楼”的涂鸦文本,很难说这些内容中包含着怎样的深意,然而,涂鸦的生命力恰恰来自“随手涂写”带来的趣味性。

如果说对于空间的争夺所指示的是涂鸦实践的狂欢性,那么涂鸦文本中包含的内心剖白则常常表露出对“非旅行状态下的自我”,也就是日常自我的反叛,例如上文所引署名为“SQ骑士, DG”的涂鸦。道路旅行者用涂鸦文字来描绘与现实中不一样的自己,以及借助旅行追求自己内心深处的真实自我,背包客群体的反叛性不一定体现在夸张的形式或激烈的言辞中,而是镌刻在背包客群体文化的内核中,就像这位涂鸦者试图走出“框框”,追寻自己真正想要的生活。背包客文化在诞生之初就深受“反文化”(counter-culture)的影响,发展过程中始终与制度化的、以观光为主要目的大众旅行保持对立,强调自主行程、深入当地、追求真实的在地体验,反映到价值观层面,就是对“真实”的重视,既包括了真实的当地文化,也包括了忠于真实的自我<sup>[34]</sup>。川藏线旅行,如前文所述,因为与“人生历程”有着相似性而被旅行者所青睐,这场旅行也因此常被比喻成“寻找自我的旅程”。并且,川藏公路复杂的路况往往激发背包客们直面困境、挑战自我,进而把这种心态延伸到生活中,就像八宿旅舍墙上的那句“生活中处处充满不如意,我们无法逃避,唯一能做的就是换个角度看待它!我们一直在路上—莫失莫忘”。道路旅行带来的丰富体验长久地镌刻在背包客的人生经历中,成为他们的宝贵财富。

## 5 结论与展望

在城市空间中,涂鸦之地往往被社区居民看成是危险的、混乱的<sup>[35]</sup>,但是在道路旅行中,有涂鸦的空间是欢乐之地、游戏之地。背包客涂鸦在表现形式上杂乱无章、内容琐碎多样,乍一看破坏了空间的和谐与美观,但事实上,涂鸦是背包客群体极富有创造力的空间实践。川藏公路成为记录道路旅行者丰富旅游体验的载体,是他们旅程乃至人生经历的见证者,“最美国道”成为“人生旅途”的见证者而镌刻在旅行者的个人生命史中,原本功能性、政治性的空间被改写成私人的、情感的。涂鸦同时造就了一个生机勃勃的流动新部落,涂鸦所创造的“跨时空对话”使得每个旅行者都处于群体文化编织的社会网络之中,涂鸦所携带的狂欢和反叛特征与背包客文化的精神内核高度契合,参与者在涂鸦与观看涂鸦中得到情感共鸣。

将“道路漫游”与“涂鸦”结合起来的背包客涂鸦作为一种特殊的空间实践启发我们重新认识道路和停泊点的意义,重新审视旅游者和地方的关系,思考移动性空前加强的时代如何重新认识地方和空间等地理学核心概念。首先,本文丰富了目前道路研究的主题,关注人与道路的关系。研究发现,在真实的移动体验中,道路及其附着的停泊点都会成为移动者观看、游玩的对象,成为社会交往、产生情感、留下回忆的地方,因此道路空间是多层次的而不是单一的,而且移动中的涂鸦实践深刻地展示了人与道路始终处于互相协调和适应之中。其次,本研究启发管理者重新思考旅游者涂鸦的问题。尽管在景区和文物这些空间涂鸦是不恰当的,但是屡禁不止的旅游者涂鸦或许正是游客与地方之间亲密性最直接的表达,这种亲密挑战了景区或者文物所具有的神圣感与距离感,在未来的研究中,或许能从这个角度进一步研究景区涂鸦,提出更恰当的引导和治理对策。第三,道路在背包客涂鸦的实践下转变为有意义的地方,同时,一个流动的、基于共同兴趣的后现代共同体在道路中形成,与一种开放、多元的地方观相契合。然而,我们必须追问,新部落真的可以完全“去地域化”吗?一个去地域化、只讲情境与情感的共同体,与传统的共同体有着怎样的异同,是否存在着局限?这种种问题有待进一步的研究解答。

致谢:真诚感谢二位匿名评审专家在论文评审中所付出的时间和精力,评审专家对本文优化文献综述的内容与结构、深化理论分析的修改意见使本文获益匪浅。

## 参考文献(References)

- [1] 刘润, 杨永春, 任晓蕾, 等. 国外城市涂鸦研究进展与启示. 人文地理, 2018, 33(5): 25-34. [Liu Run, Yang Yongchun, Ren Xiaolei, et al. Progress of graffiti in the foreign cities: A literature review. Human Geography. 2018, 33(5): 25-34.]
- [2] 魏敏莹, 刘云刚. 1990年代以来广州城市涂鸦空间的形成与嬗变: 基于空间生产的视角. 人文地理, 2018, 33(2): 49-55. [Wei Mingying, Liu Yungang. Production of post-modern landscape in urban China: A case study of graffiti in Guangzhou. Human Geography. 2018, 33(2): 49-55.]
- [3] Dovey K, Wollan S, Woodcock I. Placing graffiti: Creating and con-testing character in inner city Melbourne. Journal of Urban Design, 2012, 17(1): 21-41.
- [4] 江玉琴. 深圳涂鸦艺术与新文化阐释. 美与时代: 美学(下), 2019, (1): 56-61. [Jiang Yuqin. Graffiti in Shenzhen and the interpretation of new culture. Aesthetics, 2019, (1): 56-61.]
- [5] Merrill S. Keeping it real? Subcultural graffiti, street art, heritage and authenticity. International Journal of Heritage Studies, 2014, 21(4): 1-21.
- [6] De Certeau M. The Practice of Everyday Life. Berkeley: University of California Press, 1984.
- [7] 吴飞. “空间实践”与诗意的抵抗: 解读米歇尔·德塞图的日常生活实践理论. 社会学研究, 2009, 24(2): 181-203, 249-250. [Wu Fei. “Spatial practice” and poetic resistance: On Michel de Certeau’s theory of the practice of everyday life. Sociological Studies, 2009, 24(2): 181-203, 249-250.]
- [8] 瓦尔特·本雅明. 巴黎: 19世纪的首都. 刘北成, 译. 上海: 上海人民出版社, 2006: 96. [Walter Benjamin. Paris: Capital of the Nineteenth Century. Translated by Liu Beicheng. Shanghai: Shanghai People’s Publishing House, 2006: 96.]
- [9] Yu Xiaojuan, Xu Honggang. Ancient poetry in contemporary Chinese tourism. Tourism Management, 2016, (54): 393-403.
- [10] Edelheim R. Graffiti - unintended visitor books at tourist sites. In: CAUTHE 2003: Riding the Wave of Tourism and Hospitality Research. Lismore (N.S.W.): Southern Cross University, 2003: 1240-1242.
- [11] 廖灿亮, 张时嘉. “陈志成”涂鸦: 旅游失范何时休. 中国报业, 2016, (19): 54-55. [Liao Canliang, Zhang Shijia. “Chen Zhicheng” Graffiti: When can the problem of scenic spot management be solved. China Newspaper Industry, 2016, (19): 54-55.]
- [12] 张朝枝, 张鑫. 流动性的旅游体验模型建构: 基于骑行入藏者的研究. 地理研究, 2017, 36(12): 2332-2342. [Zhang Chaozhi, Zhang Xin. Constructing a mobile travel experience model: Empirical study of cyclists travelling to Tibet. Geographical Research, 2017, 36(12): 2332-2342.]
- [13] 孙九霞, 周尚意, 王宁, 等. 跨学科聚焦的新领域: 流动的时间、空间与社会. 地理研究, 2016, 35(10): 5-22. [Sun Jiuxia, Zhou Shangyi, Wang Ning, et al. Mobility in geographical research: Time, space and society. Geographical Research, 2016, 35(10): 5-22.]
- [14] 保继刚. 论旅游地理学的研究核心. 人文地理, 1992, 7(2): 11-18. [Bao Jigang, The core of study of tourist geography, Human Geography, 1992, 7(2): 11-18.]
- [15] 王学基. 道路旅行中的主客互动与人地关系生产. 北方民族大学学报(哲学社会科学版), 2019, (6): 71-76. [Wang Xueji. Host-guest interaction and human-place relationship production in road travel. Journal of North Minzu University (Philosophy and Social Science), 2019, (6): 71-76.]
- [16] Sheller M, Urry J. The new mobilities paradigm. Environment and Planning A, 2006, 38(2): 207-226.
- [17] Dalakoglou D, Harvey P. Roads and anthropology: Ethnographic perspectives on space, time and (im) mobility. Mobilities, 2012, 7(4): 459-465.
- [18] 朱璇, 解佳, 江泓源. 移动性抑或流动性? 翻译、沿革和解析. 旅游学刊, 2017, 32(10): 104-114. [Zhu Xuan, Xie Jia, Jiang Hongyuan. Mobility or liquidity? Translation, evolution and interpretation. Tourism Tribune, 2017, 32(10): 104-114.]
- [19] Maffesoli M. The Time of The Tribes: The Decline of Individualism in Mass Society. London: Sage, 1996.
- [20] 孙九霞, 王学基. 川藏公路与鲁朗社区的旅游中心化. 广西民族大学学报(哲学社会科学版), 2017, 39(6): 36-44. [Sun Jiuxia, Wang Xueji. Sichuan-Tibet highway and tourism centralization of Lulang community: From the perspective of road anthropology. Journal of Guangxi University for Nationalities (Philosophy and Social Science Edition), 2017, 39(6): 36-44.]
- [21] 石飞. 青藏、川藏公路沿线旅游安全风险对比分析. 西宁: 青海师范大学硕士学位论文, 2014. [Shi Fei. The compar-

- tive risk analysis of tourism security along the Qinghai-Tibet highway and the Sichuan-Tibet highway. Xi'ning: Master Dissertation of Qinghai Normal University, 2014.]
- [22] Elsrud T. Risk creation in traveling: Backpacker adventure narration. *Annals of Tourism Research*, 2001, 28(3): 597-617.
- [23] Buscher M, Urry J. Mobile methods and the empirical. *European Journal of Social Theory*, 2009, 12(1): 99-116.
- [24] Marcus G. Ethnography in/of the world system: the emergence of multi-sited ethnography. *Annual Review of Anthropology*, 1995, 24(1): 95-117.
- [25] 周永明. 汉藏公路的“路学”研究: 道路的生产、使用与消费. 文化纵横, 2015, 6(3): 14. [Zhou Yongming. The 'Roadology' of Han-Tibet highway: Production, use and consumption of the road. *Beijing Cultural Review*, 2015, 6(3): 14.]
- [26] 王宁. 代表性还是典型性? 个案的属性与个案研究方法的逻辑基础. 社会学研究, 2002, (5): 123-125. [Wang Ning. Is it representative or typical?: The logical basis of individual case attributes and case studies. *Sociological Studies*, 2002, (5): 123-125.]
- [27] 潘绥铭, 姚星亮, 黄盈盈. 论定性调查的人数问题: 是“代表性”还是“代表什么”的问题: “最大差异的信息饱和法”及其方法论意义. 社会科学研究, 2010, (4): 108-115. [Pan Suiming, Yao Xingliang, Huang Yingying. On the question of the number of qualitative surveys: Whether it is “representative” or “representative of what”: Information saturation with the most difference and its methodological significance. *Social Science Research*, 2010, (4): 108-115.]
- [28] Noy C. This trip really changed me: Backpackers' narratives of self-change. *Annals of Tourism Research*, 2004, 31(1): 78-102.
- [29] 解佳, 朱璇. “穷游”兴起的社会学分析: 兼论穷游者与背包客的异同. 旅游学刊, 2019, 34(1): 124-135. [Xie Jia, Zhu Xuan. A sociological analysis on the emergence of “qiongyou”: A comparison between the qiongyouer and the backpacker. *Tourism Tribune*, 2019, 34(1): 124-135.]
- [30] Arefi M. Non-place and placelessness as narratives of loss: Rethinking the notion of place. *Journal of Urban Design*, 1999, 4(2): 179-193.
- [31] 孙宇. 青年旅舍中的留言墙研究. 北京: 中央美术学院硕士学位论文, 2018: 29. [Sun Yu, Study of message wall in Youth Hostel. Beijing: Master Dissertation of Central Academy of Fine Arts, 2018: 29.]
- [32] 许轶冰, 波第·于贝尔. 对米歇尔·马费索利后现代部落理论的研究. 西北大学学报(哲学社会科学版), 2014, 44(1): 21-27. [Xu Yibing, Petit Hu-bert. Research on the theory of tribes according to Michel Maffesoli. *Journal of Northwest University (Philosophy and Social Sciences Edition)*, 2014, 44(1): 21-27.]
- [33] 本尼迪克特·安德森. 想象的共同体: 民族主义的起源与散布(增订版). 吴叡人, 译. 上海: 上海人民出版社, 2016: 66-80. [Benedict Anderson. *Imagined Communities: Reflections on the Origins and Spread of Nationalism (Revised and Enlarged Edition)*. Translated by Wu Ruiren. Shanghai: Shanghai People's Publishing House, 2016: 66-80.]
- [34] Binder J. The whole point of backpacking: Anthropological perspectives on the characteristics of backpacking', In: Richards G, Wilson J. *The Global Nomad: Backpacker Travel in Theory and Practice*. Clevedon: Channel View Publications, 2004: 92-108.
- [35] James R, O'boyle M. Graffiti and perceived neighborhood safety: A neuroimaging study. *Property Management*, 2019, 37(1): 69-81.

## Backpackers' graffiti in road travel: Spatial practices and the formation of the neo-tribe

XIE Jia<sup>1,2</sup>, SUN Jiuxia<sup>1,2</sup>, WANG Xueji<sup>1,2</sup>

(1. School of Tourism Management, Sun Yat-sen University, Guangzhou 510275, China;

2. Center for Leisure, Tourism and Social Development, Sun Yat-sen University, Guangzhou 510275, China)

**Abstract:** With the popularity of road travel, Chinese backpackers have shifted the place of graffiti activities from cities to non-urban spaces such as highways. Although backpackers' graffiti is influenced by both traditional travel culture and modern graffiti art, it is different from graffiti in urban areas and scenic spots. Backpackers' graffiti combines "roaming" and "graffiti" and thus can be regarded as a special spatial practice. The spatio-temporal characteristics of backpackers' graffiti provide a vivid context for analyzing the importance of road and nodes in tourism geography, for understanding how tourists participate in the place making of destinations, and for exploring how a community can be created during a mobile process. This paper takes backpackers' travel in Sichuan-Tibet highway as a case, exploring the significance of graffiti as a spatial practice by combining mobile ethnography with multi-sited ethnography. We interviewed 20 backpackers including hikers, riders, hitchhikers and 2 hostel owners. Also, graffiti on walls of hostels and restaurants, on the roadside railings, monuments and scenic spots was collected. This study finds that graffiti practice makes the Sichuan-Tibet highway and nodes along the way such as hostels become the witness of backpackers' journeys and even their lives. The Sichuan-Tibet highway originally as the instrumental and political space is rewritten into a private and emotional space. Because Tibet is thought to be holy by Han travelers, their travel to Tibet via this highway is regarded as pilgrimage to some extent. The difficulties during the journey due to the dangerous road conditions is constantly compared to difficulties in life by travelers. Lots of graffiti record travelers' experiences and feelings during the journey. Moreover, graffiti practice contributes to the formation of a post-modern "neo-tribe", as Michel Maffesoli suggested. Backpackers interact with each other via graffiti although they are not going through these spaces at the same time. Graffiti can be perceived as a language of the backpacking group and they "talked" to each other through making comments' on others' texts. As a protocol, backpackers avoid overlapping others' text. It becomes a game of backpackers to compete for the space left over and they develop different strategies. Backpackers share their feelings, exchange jokes, and encourage each other through graffiti. As a result, backpackers' graffiti reshapes the spatial meaning of Sichuan-Tibet highway and its nodes, and this activity also plays a crucial role in the formation of the unique travel culture of this highway.

**Keywords:** backpacker; graffiti; Sichuan-Tibet highway; spatial practices; neo-tribe; road travel