

分类号_____

密级_____

U D C _____

编号 10486_____

武汉大学

博士学位论文

丰裕社会里“美国亚当”的存在焦虑 ——美国 1950 年代道路小说研究

研究生姓名：刘堃

指导教师姓名、职称：任晓晋 教授

学科、专业名称：英语语言文学

研究方向：美国文学

二〇一八年五月

绪 论

第一节 关于道路的神话——美国道路叙事

美国在本质上就是一首伟大的诗篇(The United States themselves are essentially the greatest poem)!^① 美国民族诗人沃尔特·惠特曼(Walt Whitman)在《草叶集》(*Leaves of Grass*)的序言中如此激情满怀地宣称。而谱就这首宏大诗篇的写手,在惠特曼看来,正是新大陆上千千万万的“亚当”。身为“亚当”的后裔,诗人对此无限自豪,专作组诗《亚当的子孙》(*Children of Adam*),在《草叶集》这本诗集中,对于美洲新世界中的代表性人物——那种新式的、自由的、天真的、独立和积极进取的“美国亚当”一给予了最为丰满的刻画。^② 这位“亚当的诗人”^③似乎尤为钟情于行进在大路之上的“亚当”形象。“我轻快地举步踏上了大路/健康,自由,世界在我面前/那在我面前的漫长而棕褐色的道路引向我要去的任何地方。”^④ 借助诗人的《大路之歌》(*Song of the Open Road*),“美国亚当”以“在路上”的行者姿态灿然亮相世界舞台,成为“新大陆”最经典的形象代言人。藉此,诗人不啻在提醒世人:想要解读赏析“美国诗篇”,显然,最切中肯綮之妙法莫过于聚焦锦绣诗篇的写手——“美国亚当”;而想要聚焦“美国亚当”这位诞生于新大陆的“诗人”,显然,最切中肯綮之妙法又莫过于细读“亚当”脚下无限延伸的诗行——道路。

美国就是一部关于道路的史诗!(America is a road epic)^⑤ 约翰·杰罗姆(John Jerome)索性如此直言无隐,显然,实乃深谙其惠特曼前辈之心。的确,美利坚民族与道路的罗曼史始终伴随着这个移民之国的全部历程!纵观美国的民族发展轨迹,不难发现,这个诞生于北美蛮荒大陆的合众国,这个当今世界最大的移民之国,其跌宕起伏的“命运交响曲”始终与道路休戚相关。其虽非悠久但堪称传奇的历史画卷正是循着形形色色的道路一路次第迤邐展开。从波涛汹涌的江河海洋到荆棘密布的林间小路;从荒无人烟的西部大草原到泥泞难行的乡间马路;从笔直锃亮的火车铁轨到纵横交错、覆盖全境为世所叹羡的现代化高速公路网络,不难发现,这个年轻的民族始终“在路上”,始终在时空的隧道里跋涉向

^①Whitman, Walt. *Complete Poetry and Collected Prose*. Justin Kaplan. Ed. New York: The Library of America, 1982. p.5.

^②Lewis, Richard W. B. *The American Adam: Innocence, Tragedy and Tradition in the Nineteenth Century*. Chicago: The University of Chicago Press, 1955. p.28.

^③常耀信:《漫话英美文学》,天津市:南开大学出版社,2004年,第12页。

^④惠特曼:《草叶集》,赵萝蕤译,上海:上海译文出版社,1991年,第261页。

^⑤Jerome, John. *The Death of the Automobile: The Fatal Effect of the Golden Era, 1955-1970*. New York: Norton, 1972. p.103.

前，用永不疲倦的行者姿态书写着自己两百多年的历史风云，吟诵着自身独特的民族叙事，并因而在世界文化景观园里形塑出了“美国亚当”别具一格的民族气质。他们是敏捷伟岸的男人——她们是最伟大的女人/他们是海之宁静与狂暴的享受者/他们是天涯荡舟的水手和萍踪万里的行者/他们是许多遥远国度的常客和许多遥远寓所的居者。^① 其实，惠特曼这位“大路”的歌者真正倾力讴歌的，正是他那些不倦谱写道路罗曼史的千千万万的“亚当”同胞。在整个历史发展进程中，美国都在马背上，驿车上，铁路上，河流上，自行车车道和现代化高速公路上辗转漫游。^② 不妨可以说，美国的故事实则就是道路的故事！实际上，美国就是一个诞生于道路上的民族。自遥远的十七世纪，当第一批移民们毅然决然背转身去，将古老的欧洲文明世界弃若敝屣，义无反顾地抬脚踏上五月花号船，冒着九死一生的危险，于浩瀚的大西洋里长途跋涉，奋力前往北美大陆这片上帝的应许之地，希冀在那里建立起山巅之城的历史时刻，他们就已经正式启动了美利坚动身上路的仪式，迈上了“美国亚当”从此岸到彼岸的永久朝圣之路。将所有过去的偏见与习俗弃置身后，愉悦地接纳新生活模式中相应的一切……总有一天，他们所付出的劳动和他们的后代将使世界发生巨大的变化。这，就是美国人。美国人都是西行的朝圣者。^③ 迈步上路，始终前行，因为这意味着希望和新生。透视此种国民属性，反观祖国命运与道路的密切相依，莫里斯·迪克斯坦(Morris Dickstein)真可谓目光如炬：美国人对于道路的传统理解是与北美大陆的广袤、拓荒者源源不断的迁徙息息相关的，正是边疆的存在以及西部广阔的空间为这种持续不断的迁徙提供了可能性，而这种不断的迁徙又进一步延伸了当初横渡大洋，把首批殖民者带到新大陆的西向运动。在圣经和基督教的意象中，这种西向运动总是具有创新精神和启示意义的，它为人们提供了一个新的开端，一种新的生活。^④ 或许正是基于对这种敢于“上路”、乐于“在路上”的精神与豪情的纪念、嘉许和守护，高举火炬、屹立在哈德逊河口的自由女神，基座上才会镌刻下如此诗意盎然、闻名世界的铭文：

把你，
那劳瘁贫贱的流民
那向往自由呼吸，又被无情抛弃
那拥挤于彼岸悲惨哀吟

^①Whiteman, Walt. *Leaves of Grass*. Ed. Jim Manis. The Pennsylvania State University, 2007. p.189.

^②Primeau, Ronald. *Romance of the Road: The Literature of the American Highway*. Bowling Green, OH: Bowling Green State University Popular Press, 1996. P.18.

^③Crevecoeur, T, Hector St de. John. *Letters from an American Farmer*. New York: Douleday & Co., 1963. p.49.

^④伯科维奇，萨克文：《剑桥美国文学史(第七卷)：散文作品 1940年~1990年》，孙宏主译 北京：中央编译出版社，2005年，第187页。

那骤雨暴风中翻覆的惊魂

全都给我!

我高举灯盏伫立金门!^①

从此岸到彼岸，“路漫漫，其修远兮，吾将上下而求索”！这位世界最知名的“女神”，一如美利坚民族精神的图腾，见证着美国的成长，言说着美利坚关于道路的无尽故事。她手举熊熊燃烧的火炬，鼓舞、引领着一代又一代在暗夜中奋争的逐梦之人慨然上路，西行朝圣。

当首批清教先民们终于结束在大西洋上惊心动魄的漫长跋涉，历尽艰险登上马萨诸塞坚实的土地时，他们发现，等待他们的是远古洪荒般的寂静荒野。要想在这样的环境里生存发展，显然，首要任务就是必须于密林之中披荆斩棘，开拓出生命前行的道路来。如此，方可籍之在荒野中迂回觅到福地，最终建立起山巅之城。一如被誉为“美国莎士比亚”的赫尔曼·梅尔维尔(Herman Melville)所言：我们美国人是上帝特殊的选民，是我们这个时代的以色列人，我们驾驶着世界自由的诺亚方舟……上帝赋予我们以先行者的使命，穿过这个未经人迹的荒漠，开辟出属于我们的新路。^② 基于此，“探路”、“开路”和“筑路”，之于美利坚民族而言，实在是含义非凡的神圣命题！它们同时在形而下和形而上两个层面上生发着意义深远的影响，雕琢着美国的自然地理景观，构筑着美利坚民族的心灵版图。路，就这样在先民脚下延伸，一条一条开始产生，开始蔓延，最终形成网络，覆盖整个北美大陆。由此看来，法国著名的政治思想家托克维尔（Tocqueville）的确深富远见卓识，见识超群。他说，当第一个清教徒踏上美国的土地时，他就可以看到整个美国的命运就已经包涵于其间了。^③ 因而，就连那些先民们抵达北美、登陆上岸的第一块巨石，在他看来，都意义神圣，永垂不朽，值得一个伟大的民族去永远怀念和崇拜。^④ 正是从这第一块石头开始，先民们满怀“上帝选民”的虔诚与自豪，开始一路向西，向着荒野挺进，开始了他们豪迈的朝圣之旅。也正是在这种极具基督教启示色彩，西行“开辟新路”，开创新生活的探路进程中，诞生、凸显了一个崭新的人物形象——“美国亚当”（The American Adam）——这个美利坚文化中的核心神话。那个有名的美国“探路者”（the Pathfinder），库柏（James Fenimore Cooper）笔下的“皮袜子”纳蒂·班波（Natty Bumppo），就是美国第一个成熟的“亚当”，其后形形色色的“亚当”，都是他的衍化和变异。^⑤ 通过这

^①<http://nyc.baik.com/article-7371.html>

^②Herman Melville: *White Jacket*, London: Oxford University Press, 1924. p.142.

^③转引自朱世达：《当代美国文化》，北京：社会科学文献出版社，2001年，第2页。

^④托克维尔，阿历克西德：《论美国的民主》（上卷），董果良译，北京：商务印书馆，1991年，第38页。

^⑤Lewis, Richard W. B. *The American Adam: Innocence, Tragedy and Tradition in the Nineteenth Century*. Chicago: The University of Chicago Press, 1955. p.91.

个精明能干的猎人，库柏创造了小说中第一个真正的美国主人公形象。^①可见，美国真正获取文学独立，开始在世界文苑里呈现“美国文学的美国味”之际，首次呈给世界的第一个真正的美国主人公，就是“探路者”“亚当”。这是“一个崭新的人物形象，一个敢于冒险的新式英雄，一个从历史中解放出来的个体，幸运地失却了祖先，免却了传统的家庭，没有种族遗传上的羁绊与玷污，一个天马行空的独行侠，依靠自身独有的、天生的智慧来应对一切可能发生的事情。”^②这个闪现在密林中的“亚当”“具有英雄般的天真和无限巨大的潜力，准备着开启一个崭新的历史。”^③由于对纳蒂·班波这个经典“探路者”形象的塑造，库柏也因而“开辟了美国文学塑造新亚当形象的传统”。^④其后，梭罗、霍桑、麦尔维尔、惠特曼、亨利·詹姆斯、菲茨杰拉德和塞林格等大批名家都在不同的历史时代里承继着这个传统，从不同的角度用如椽大笔挖掘着“美国亚当”的题材，共同在美国文学长廊中刻画着这个经典形象的群雕。尤其是惠特曼，他的《草叶集》可以说就是“亚当之歌”(chanter of Adamic songs)，对亚当进行了最为丰满的刻画。^⑤由是观之，鉴于美国这般“在路上”的历史，鉴于热衷“亚当”题材的作家阵容，不难理解，何以美国绝大多数的道路叙事都为白人男性所主宰，都是由他们来书写，由他们来言说，由他们来“领衔主演”。而数个世纪以来的美国土著、非裔美国人、女性和其他少数群体在北美大陆上的“路上故事”却被排除在这个“亚当在路上”的模式之外。^⑥至此，美国的故事，实际上就纯化成了“美国亚当”这个“大路之子”的路上故事，一个“大路之子”在水路、陆路、铁路、公路等各色道路之上不断跋涉、不断生存发展成长的故事。因而，也不难理解，美国人何以会将一条公路——66号高速公路(Route 66)，圣化到“母亲路”的高度。在其史诗般的作品《愤怒的葡萄》(*The Grapes of Wrath*)里，斯坦贝克(John Steinbeck)对这条公路进行了热情讴歌，称它是母亲路，是飞翔之路(the mother road, the road of flight)。^⑦一如迈克尔·华利斯(Michael Wallis)所说，66号公路就是美利坚民族的一面明镜。它映照美国人民风雨兼程、一路走来的艰辛跋

^① 乌斯比，兰：《美国小说五十五讲》，肖安傅等译，成都：四川人民出版社，1985年，第23页。

^② Lewis, Richard W. B. *The American Adam: Innocence, Tragedy and Tradition in the Nineteenth Century*. Chicago: University of Chicago Press, 1955. p.5.

^③ Lewis, Richard W. B. *The American Adam: Innocence, Tragedy and Tradition in the Nineteenth Century*. Chicago: University of Chicago Press, 1955. p.1.

^④ 梁工：《基督教文学》第七章第二节“基督教与19世纪美国文学”，北京：宗教文化出版社，2001年版，第358页。

^⑤ Lewis, Richard W. B. *The American Adam: Innocence, Tragedy and Tradition in the Nineteenth Century*. Chicago: The University of Chicago Press, 1955. p.28.

^⑥ Primeau, Ronald. *Romance of the Road: The Literature of the American Highway*. Bowling Green, OH: Bowling Green State University Popular Press, 1996. P.107.

^⑦ Steinbeck, John. *The Grapes of Wrath*. Penguin Books, 2002. p.37.

涉。^①“母亲河”之说司空见惯，一条河流滋润孕育一个文明，此乃世界文明类型上的一个普遍模式。然而“母亲路”之说，恐为美利坚民族所独创。对道路的神话和圣化（apotheosis）至此！显然，这正有力地凸显了美国举世无双的道路文明和道路意识。“大路之子”“美国亚当”也正是在“母亲路”上一路向前，拓展出了美利坚民族别具一格的地理版图和文化景观。

密林中的“探路者”，马背上的牛仔，大篷车上的农夫，船上的捕鲸人，铁路上的旅客，汽车里的行者……，都是形形色色的“美国亚当”呈现在“世界之眼”中的典型形象，他们共同谱写着美国关于道路的神话，也奠定了美国水路、铁路和公路全方位并举修筑道路的春秋大业，迅速构建起了世界领先、纵贯全境的道路网络体系。他们开设、修筑道路的热情、速度和成就举世无双！仅从其铁路和公路这两项现代交通之命脉的建设中即可窥见一斑。世界上第一条铁路是英国人史蒂芬森（George Stephenson）在 1825 年建成，不甘人后的美国，仅仅 3 年后即 1828 年就开始动工修建从巴尔的摩至俄亥俄河的首条美国铁路，成为世界上第二个开始修筑铁路的国家。到了 1850 年，美国铁路总长度就已达 9021 英里，超过了英国而居世界第一。^② 及至 1900 年，美国的铁路长度已经比整个欧洲的全部铁路长度加起来还要长得多，占到了世界铁路总长度的三分之一强。^③ 无怪乎乔治·泰勒（George Rogers Taylor）会用“交通革命”（The Transportation Revolution）来指称这种世所震撼的“开路”奇迹。^④ 难怪有人如此慨叹，美国人喜欢铁路这小小的发明……好像铁路是他们在其中出生的摇篮似的。^⑤ 然而，道路情结至深的美国人很快就发现了更受其青睐的“摇篮”，他们对铁路的喜爱旋即为更加便捷的公路所吸引。如果说十九世纪是美国铁路的世纪，那么，二十世纪显然是无可争议的美国公路尤其是高速公路的世纪。美国自 1792—1794 年开始修建从费城至兰开斯特第一条国道起，其公路修建就始终方兴未艾。^⑥ 截止十九世纪二十年代，绝大多数陆地交通方式就已得到了非常大的改善。^⑦ 及至二十世纪中期，战后的美国人更是举全国之力，在艾森豪威尔（Dwight David Eisenhower）这位创造了“十字法则”的高效能总统的带领下，投身于美国有史以来破天荒的最浩大的道路工程——耗资七百六十亿元，在全国范围内修建州际

^①Wallis, Michael. *Route 66: The Mother Road*. St. Martin's Press, 1990. p.2.

^②张友伦，等：《美国工业革命》，天津：天津人民出版社，1981 年，第 94 页。

^③福克纳，哈罗德：《美国经济史》下卷，王锴译，北京：商务印书馆，1964 年，第 151 页。

^④Taylor, George Rogers. *The Transportation Revolution, 1815-1860*. New York: Rinehart. 1951.

^⑤布卢姆，J 等：《美国的历程》（上），杨国标等译，北京：商务印书馆，1988 年，第 502 页。

^⑥MacGil, Caroline, et al. *History of Transportation in the United States before 1860*. Washington: Carnegie Institution of Washington, 1917. p.63.

^⑦MacGil, Caroline, et al. *History of Transportation in the United States before 1860*. Washington: Carnegie Institution of Washington, 1917. p.64.

公路网的建设，这是这位第 34 任总统在改变美国地貌方面的一大划时代的贡献。

^① 艾森豪威尔的州际公路体系长达 4 万英里，是美国历史上最大的公共工程项目。此鸿猷堪与古罗马的道路、埃及的金字塔和中国的长城相媲美。它永久地改变了美国。依据 1993 年的统计，美国公路通车总里程就已是俄罗斯的 70.4 倍、加拿大的 6.97 倍、中国的 5.3 倍、巴西的 3.45 倍、澳大利亚的 7.76 倍。其国土路网密度远远高出这些国家。^② 截至 2001 年年底，美国的公路总里程已达到 635 万公里，其中高速公路 9 万公里。^③ 美国高速公路里程远远高于其他发达国家，是高速公路里程居世界第二位的加拿大的 5.28 倍、德国的 7.95 倍、法国的 9.73 倍、意大利的 13.89 倍、日本的 15.72 倍、英国的 27.87 倍。举世公认，美国拥有当今世界上规模最大、功能最完善的公路网。^④ 在如此高度现代化的道路网络里，整个美国在时空领域被史无前例地紧密整合了起来，呈现出更加强烈的道路乌托邦神话色彩。恰如社会批评家约翰·济慈（John Cresswell Keats）所描绘的那样，道路引领和见证了现代美国的形成：那些新修的道路，连同它们的辅助支线、汽车旅馆、加油站和饭店餐饮广告一起，使得任何人都可以在从布鲁克林驾车去往洛杉矶的整个行程中，食谱、风景或者文化不都会产生丝毫变化。^⑤ 在美国的成长过程中，没有任何别的因素能象道路交通那样起到如此巨大的作用。^⑥ 此等鸿篇巨制的筑路奇迹，此等始终如一地践行有关道路的激情与梦想，带给美利坚民族的，绝不仅仅只是地理自然景观上的巨大改变！这个民族由而呈现出强烈的诺曼底气质，因为流动能带来幸福、成功和成就自我，美国人对此深信不疑。^⑦ 至此，美国终于在“荒野之中”谱就了纵横交错、阡陌交通的“开路”伟业，铸就了“道路神话”；至此，“美国亚当”也终于从此走上了现代化道路，得以驾车上路，自由驰骋了。

由上可见，从荒原野林中的“探路”，到筚路蓝缕的“开路”，再到公路、水路、铁路、高速公路齐头并进的“筑路”，“美国亚当”始终没有终止过他们的“道

^①曼彻斯特，威廉：《光荣与梦想：1932-1972 年美国实录》，朱协译，海口：海南出版社，2006 年。第 1066 页。

^②王成钢；曾润洪：“美国公路运输在世界的领先地位”，《国外公路》1998 年第 4 期，第 1 页。

^③“美国公路发展历程的启示”，《公路运输文摘》，2003 年第 5 期，第 40 页。

^④王成钢；曾润洪：“美国公路运输在世界的领先地位”，《国外公路》1998 年第 4 期，第 1-2 页。

^⑤Keats, John Cresswell. *The Insolent Chariots*. Lippincott, 1958. p.9.

^⑥Callender, Guy Stevens. *Selections from the Economic History of the United States, 1765—1860: With Introductory Essays*. Boston and New York: Ginn and Company, 1969. p.345.

^⑦Primeau, Ronald. *Romance of the Road: The Literature of the American Highway*. Bowling Green, OH: Bowling Green State University Popular Press, 1996. p.18.

路革命”，正是在这样的“革命”伟业中铸造出了美国的道路神话！一如其奠基性的文化基因，道路在美国的政治、经济、历史、地理、文化和文学艺术等各个领域都烙下了深刻印痕，产生了巨大的影响，在世界文明景观园里形塑出了美利坚独树一帜、别具一格的民族气质和类型。众所周知，依据自然地理环境，人类文明特别是早期古代文明的形态大致可分为大河文明、海洋文明以及草原文明。大河、海洋和草原这些空间地理范畴由是具有形而下和形而上两个层面的作用，形构出独特的文明特征和民族文化气质：大河文明孕育出农耕文明；海洋文明促成了商业文明；草原文明衍生出游牧文明。如此相对应，农耕民族往往保守、内敛；游牧民族大多狂野不羁、骁勇善战；商业民族通常兼容并蓄、积极进取。可见，特色独具的地理景观对一个民族乃至每一个文化个体都有着无可比拟的给养功用。如此看来，美国密如蛛网的道路体系，尤其是其在二十世纪中期就已形成的现代化的高速公路体系，显然，对美利坚民族以及每一个社会成员都生发着无法忽视的效用，如同文化的神经中枢，在不同的历史时期体现和反馈着时代的脉冲。因而，仿照上述文化形态的分类基准，不妨可以将美利坚的文明称为道路文明！这种道路文明催生和促进了它在二十世纪里举世瞩目的汽车文明，二者相互递推，终于使得美国成为世所公认的“车轮上的国家”。因而，在这个“车轮上的国家”，驾车上路、长途跋涉成为美国人最熟悉的生存态势，尤其是那些饱含人文情怀和漫游激情的诗人、作家、艺术家等知识分子“亚当”，更是身体力行地践行和诠释着美国的道路文明，精心创制着美国人的心灵地图。因而，不难理解，理查德·克雷特勒（Richard Kreitner）和史蒂文·梅勒德兹（Steven Melendez）何以会不避繁琐、精心整理、认真考量那些脍炙人口的美国作家笔下或徒步或驾车所进行的全国闻名、影响深远的游历路线，将其制定成为一份详尽的地图。（见下图^①）为数众多的文学艺术大师们都痴迷于漫游全国，纷纷上路，走向远方；也更痴迷于通过文学艺术的手段对这种“在路上”的状态、经历进行书写呈现，此种文化现象，在世界范围内恐怕也是一种独特的景观。此类地图，显然，在其他文化类型里恐怕也是难得一见，不啻是美国道路神话的一个绝佳缩影，是美国道路叙事的一段优美旋律！

^①<http://www.atlasobscura.com/articles/the-obsessively-detailed-map-of-american-literatures-most-epic-road-trips>



该地图的时间视域从十九世纪七十年代直至 2012 年，共筛选出了 12 位代表作家及其作品，他们是马克·吐温（Mark Twain）1872 年出版的半自传体著作《艰苦岁月》（*Roughing It*），F·司各特·菲茨杰拉德（F. Scott Fitzgerald）1934 年的《老爷车历险记》（*The Cruise of the Rolling Junk*），杰克·凯鲁亚克（Jack Kerouac）1957 年的《在路上》（*On the Road*），约翰·斯坦贝克（John Steinbeck）1962 年的《横越美国》（*Travels with Charley: In Search of America*），汤姆·沃尔夫（Tom Wolfe）1968 年的《令人振奋的兴奋剂实验》（*The Electric Kool-Aid Acid Test*），彼得·詹金斯（Peter Jenkins）1979 年的《走遍美国：记一次横贯美国的徒步旅行》（*A Walk Across America*），威廉·牟恩（William Least Heat Moon）1982 年《蓝色的公路》（*Blue Highways: A Journey into America*），泰德·孔诺尔（Ted Conover）1984 年的《无处可去》（*Rolling Nowhere: Riding the Rails With America's Hoboes*），罗伯特·M·皮尔西格（Robert M. Pirsig）1984 年的《父子的世界：对价值观的探寻》（*Zen and the Art of Motorcycle Maintenance*），比尔·布莱森（Bill Bryson）1989 年的《失落的大陆》（*The Lost Continent*），罗伯特·沙利文（Robert Sullivan）2006 年的《走遍全国》（*Cross Country: Fifteen Years and 90,000 Miles on the Roads and Interstates of America with Lewis and Clark*），谢莉尔·斯瑞德（Cheryl Strayed）2012 年的自传《涉足荒野》（*Wild*）。如此类型的地图，尽管入选作家作品受到个体偏好的影响，也远非一网打尽的全景式勾勒，但却足以成为美利坚民族道路精神的生动能指，在一定程度上展呈出美国关于道路这个核心神话的部分图谱。自从德·托克维尔以来，法国思想家就始终对大洋彼岸的美国深深着迷。但是，当这个国度变得神秘矛盾和热情复杂的时候，在对新世界的思考上，却没

有一个法国知识分子能和让·波德里亚(Jean Baudrillard)相比。^①那么,波德里亚到底是怎么来认识美国的呢?开一万英里的车穿越美国,你对美国这个国家的了解肯定会比所有社会学和政治学科学研究加在一起还要多。^②这就是他的回答!一如他的先贤同胞托克维尔,波德里亚也亲临美国实地考察了一番,只不过他是刻意入乡随俗,仿照“美国亚当”,驾车进入道路网络畅游美国。在他的美国游记中波德里亚不止一次地声称,对于美国这个国家的认识,它在它的高速公路上、沙漠里以及城市的街道上所收获的要远比从美国的学术界学到的多得多。^③可见,这位著名的现代社会思想大师、自称为“知识的恐怖主义者”,果然见识非凡!一下就切中了认识现代美国的肯綮——道路和汽车。因为,驾车穿越一个又一个的州,就如同穿越美国的历史,从四轮马车到福特车的历史。^④

第二节 选题缘起和研究现状

问题意识是学术思想的关键,这是一个过于私人化的事情:究明某种东西,澄清某种疑虑,与纯属个人性的在世体验相关。^⑤著名学者刘小枫曾如此谈及自己的治学心得,朴实本真,却一语道破大多学人产生原初研究动力、保存研究热情的真谛。的确,个体的生命轨迹、生存体验对其形而上的感悟、困惑与思考有着不容忽视的影响,往往或明或暗地左右着他的问题意识、激发着他的研究兴趣点。这,似乎可以深层阐释本研究的主观研究缘起。汽车和道路,或者说道路小说之所以能够凸显于笔者的研究视域、上升为研究兴趣,正是基于笔者一个根源性在世体验——中国第二汽车制造厂,车城十堰,是为笔者生于斯长于斯的故城。这种生存体验,使论者得以能亲身感受、亲眼见证道路和汽车,如何双珠合璧,以神话般的恢宏气度和大手笔雕琢、塑形了一座城市,改变了一个国家的现代景观,成为中国现代化进程史上可能影响最为广泛、力量最为强大的变革的显性标识。今日神州,汽车遍地,道路如网,它们对于整个国家的巨大改变,以无法忽视的强劲势头展陈于任何一个“此在”的“感性之眼”中。然而,对于每一位个体甚或一个社会、一个时代的思想方式、心灵景观,其改变究竟如何?“理性之眼”该如何去感知,去捕捉这种变化?

除却上述之主观研究缘起,促成本研究论题更加清晰、更加具体的另一缘由也当与笔者的“在世体验”关联密切:笔者曾到美国这个“坐在汽车上的国家”访学。实地体验,果真名不虚传!汽车犹如血液在血管中循环,顿时令人想起“命

^①波德里亚,让:《美国》,张生译,南京:南京大学出版社,2011年,代译序第3页。

^②波德里亚,让:《美国》,张生译,南京:南京大学出版社,2011年,第92页。

^③波德里亚,让:《美国》,张生译,南京:南京大学出版社,2011年,代译序第6页。

^④凯鲁亚克,杰克:《孤独天使》,娅子译,重庆:重庆出版社,2007年,第297页。

^⑤刘小枫:《这一代人的怕和爱》,北京:华夏出版社,2007年,第348页。

脉”二字。^①与国内总是人头攒动、行人如织截然相反，偌大的美国，好像除了林立的楼房，余下的都是车！车！车！“直立行走”，这项曾于整个人类的文明进程有着巨大意义的生存姿态、生活模式，已然被彻底边缘化，多数地方，行人几乎绝迹。在美国郊区的街道上独自一人步行比独自一人开车更加惹人眼目^②。难怪连《洛丽塔》里那个来自欧陆富豪之家的绅士亨伯特·亨伯特都会如此感慨！在美期间，笔者又恰好赶上闻名全球、有着近百年历史的印地 500（Indianapolis 500），得以一睹美国人全家出动、呼朋唤友，驾着各式各样的坐骑从全国各地争先恐后、前来观赛的“汽车总动员”，得以亲眼见证赛车手用生命去追逐速度的疯狂激情。好一个“我为汽车狂”的民族！汽车俨然已成为美国人在这个星球上的生存方式。这种“道路即生活”的生存方式，如此的文化精神现象，究竟诠释着美国人怎样的情感结构和心灵地图？美国人为何偏好动辄驾车上路？他们为什么始终处于躁动不安的行走状态，难以沉静？美国人为什么似乎欠缺中国的所谓“乡愁文学”，天涯海角难忘故园之恋，相反，他们却始终情迷远方，产生了独树一帜的道路小说这种国别文学领域里最具美国民族特色的文类？道路小说何以会在在战后无比繁荣稳定的世纪中期所谓的“丰裕社会”中闪亮登场，大量涌现，进而引领了席卷整个社会的文学、青年文化甚或政治气候的走向？它对紧随其后的六十年代的反文化运动有什么影响？这一个接一个滋生出来的问号，就这般一步一步引领着笔者开始走进、深入本研究论题。

尽管美国的道路神话源远流长，围绕着道路和汽车涌现出数量众多的道路小说、公路电影等广受欢迎的文学艺术作品，但致力于汽车和道路的学术研究却历史较短、成果有限，与创作界的繁荣和读者界的热火朝天形成鲜明对比。一如道路叙事研究之发轫者罗纳德·普里米（Ronald Primeau）所言，道路叙事悬浮在广受欢迎和文学批评家的正式认可两级之间。^③普里米注意到，尽管道路小说为美国人雅俗共赏、喜闻乐见，拥有庞大的读者群，然而学术评论界却对这种文学类型关注有限，持踌躇的、有所保留的姿态。^④这种状况截止二十一世纪的今天并未有根本改观。2013年，安·布赖汉姆（Ann Brigham）还在如此感叹：道路或许悠久漫长，游历者甚众，然而与此相对的是对于道路叙事的学术性研究却时间

^①钱满素：“美国的汽车文化”，《百科知识》，（3）1994，第16页。

^②纳博科夫，弗拉基米尔：《洛丽塔》，于晓丹译，南京：译林出版社，2000年，第234页。

^③Lars Erik Larson, “Free Ways and Straight Roads: The Interstates of Sal Paradise and 1950’s America”, In *What’s your road, man?: Critical Essays on Jack Kerouac’s On the Road*, Edited by Hilary Holladay. Robert Holton, 38.

^④Primeau, Ronald. *Romance of the Road: The Literature of the American Highway*. Bowling Green, OH: Bowling Green State University Popular Press. 1996. p.13.

^④Primeau, Ronald. *Romance of the Road: The Literature of the American Highway*. Bowling Green, OH: Bowling Green State University Popular Press, 1996. p.12.

不长，人烟稀少。尽管道路故事溯源于二十世纪早期甚或更早，但第一本对道路叙事类型进行研究的专著直到 1996 年才终于得以面世。这在某种程度上来讲是令人吃惊的现象，尤其是当我们考虑到道路旅行作为一种美国标志性经验的时候。缺乏丰富的学术性著作当然不是由于道路旅行或者道路小说文本的不得人心，实际上，也正是它的广受欢迎与其相关学术研究著作稀少脱不了干系。^① 的确，道路小说研究领域第一本真正学术专著意义上的奠基性成果——《道路罗曼史：美国公路文学》（*Romance of the Road: The Literature of the American Highway*）发表于 1996 年。即便以发表于 1957 年的《在路上》为道路小说正式问鼎美国文坛为标识，那么，学术界对这种小说类型的关注也整整滞后了近半个世纪。何以至此？在笔者看来，原因主要有二：一来是道路小说因其巨大的读者市场可能被具有精英文化意识的批评家斥为通俗小说而遭至学界轻视。而通俗小说惯常被一本正经的批评家们视为大众庸俗趣味的文化产品而白眼相对。^② 显然，这也正是上文布赖汉姆言而未尽之意。在这一点上，笔者认为美国道路小说的际遇颇类似中国的武侠小说，一方面独具民族文化特色，雅俗共赏，读者甚众；另一方面，却被视为通俗读物遭受学界冷眼。尤其是在道路小说蜚声文坛的五十年代，这种趋势更加明显。因为那时的文化争论和写于该时期的大部分批评著作，具有职业的限制性，并且充满自觉的优越感。大部分批评家都偏爱先锋派和严肃艺术，而往往贬低或忽视当代大众艺术。^③ 二来是道路小说尚需进一步争取自身作为一种独立文类而存在的空间，突破被流浪汉小说、成长小说、旅行写作等交叉文类所遮蔽的境遇。就学术研究来讲，尚且没有统一规范、广为认可的定义对研究范围和对象加以清晰规约，所以，难以取得成效较高的学术成果似乎不太意外。总之，时至今日，道路小说可以说依然处于学术研究的边缘。

从道路叙事研究发轫的 1996 年至今，主要有八本相关学术专著影响广泛，值得学人瞩目。按发表年代先后如下：罗纳德·普里米（Ronald Primeau）发表于 1996 年的《道路罗曼史：美国公路文学》（*Romance of the Road: The Literature of the American Highway*）；克里斯·莱基（Kris Lackey）于 1997 年发表的《道路架构：美国公路叙事》（*Road Frames: The American Highway Narrative*）和罗兰德·谢里尔（Rowland A. Sherrill）于 2000 年发表的《美国道路指南：当代文化和新型流浪汉》（*Road-Book America: Contemporary Culture and the New Picaresque*）；戴维·拉德曼（David Laderman）发表于 2002 年的《驾车景象：道路电影探究》（*Driving Visions: Exploring the Road Movie*）；底波拉·佩斯·德·巴

^①Brigham, Ann. Critical Meeting Places: Major Approaches to the American Road Narrative Genre. Ronald Primeau, ed. *American Road Literature*. Salem Press Inc, 2013. p.15.

^②江宁康：“通俗小说与当代美国文化”，《译林》，2004 年第 4 期，第 202 页。

^③参迪克斯坦，莫里斯：《伊甸园之门：六十年代美国文化》，方晓光译，上海：上海外语教育出版社，1985 年，序言 VIII。

罗斯 (Deborah Paes De Barros) 2004 年发表的《快车和坏女孩: 游牧主体和女性道路故事》(*Fast Cars and Bad Girls: Nomadic Subjects and Women's Road Stories*); 凯蒂·米尔斯 (Katie Mills) 发表于 2006 年的《道路故事和反叛者: 电影、小说和电视综论》(*The Road Story and the Rebel: Moving through Film, Fiction, and Television*); 亚历山德拉·甘瑟 (Alexandra Ganser) 发表于 2009 年的《她自己的道路: 1970-2000 年间美国女性道路叙事中的性别化空间与流动性》(*Roads of Her Own: Gendered Space and Mobility in American Women's Road Narratives, 1970-2000*); 安·布里格姆 (Ann Brigham) 发表于 2015 年的《美国道路叙事: 文学和电影里的流动性再构想》(*American Road Narratives: Reimagining Mobility in Literature and Film*)。这些专著依据各自的研究重点和研究策略主要可划归三类: 一类是侧重于对道路叙事文类加以定义, 对道路叙事的文类价值加以探讨。如普里米的《道路罗曼史: 美国公路文学》、谢里尔的《美国道路指南: 当代文化和新型流浪汉》和拉德曼的《驾驶美景: 道路电影探究》; 第二类致力于探讨解读道路叙事中的流动性和核心文化神话——超越与反叛。如莱基的《道路架构: 美国公路叙事》、米尔斯的《道路故事和反叛者: 电影、小说和电视综论》和布里格姆的《美国道路叙事: 文学和电影里的流动性构想》。第三类主要是从身份政治学的角度对女性的道路叙事进行了主题解读, 如, 巴罗斯的《快车和坏女孩: 游牧主体和女性道路故事》和甘瑟的《她自己的道路: 1970-2000 年间美国女性道路叙事中的性别化空间与流动性》。由此不难发现, 从概说类史料性研究到特定主题研究, 从男性为主的道路叙事研究到女性道路叙事的研究, 从虚构类道路叙事研究到非虚构类道路叙事研究, 美国的道路叙事研究正从无到有逐步走向深入, 研究视角日渐开阔多样, 研究力量逐渐增强。

真正首次旗帜鲜明地提出以美国道路叙事为研究对象的学术专著毫无异议的当属普里米发表于 1996 年的《道路罗曼史: 美国公路文学》, 这是美国道路小说研究领域里一本奠基性的学术专著。当然, 普里米的道路小说的研究, 显然颇受约瑟夫·坎贝尔 (Joseph Campbell) 和詹尼斯·斯陶德 (Janis P. Stout) 的启发影响。1949 年, 美国著名比较神话学家约瑟夫·坎贝尔发表了《千面英雄》(*The Hero with a Thousand Faces*), 他从全世界各地不同民族、不同文化传统、不同宗教的无数则广为流传的神话中归纳出了英雄历险的一个共同模式: 召唤→启程→历险→归返。^① 这种模式归纳法显然对詹尼斯·斯陶德的影响一目了然。斯陶德于 1983 年发表了《美国文学中的旅行叙事: 模式和系别》(*The Journey Narrative in American Literature: Patterns and Departments*)。在这本专著里斯陶德分析探讨了旅行的方向、目的及动机, 在此基础上归纳出了美国旅行叙事中反复出现的常

^①Campbell, Joseph. *The Hero with a Thousand Faces*. Harper Collins publishers, 1949.

见五种模式：探险和逃离、家园追寻、返归、英勇探索和漫游。^① 尽管研究对象为美国文学中的旅行叙事，但斯陶德的研究方法及其归纳的五种模式对其后兴起的道路小说的研究颇具启发性。普里米在他这本专著里致力于描述和实证道路叙事这种文类的早期雏形、形成发展及成熟的轨迹，并在此基础上论及了美国人迷恋道路、汽车、旅行、速度和广阔空间的这种国民性，旨在探讨道路叙事的共同特性和文化规范。^② 他论及的作者主要有沃尔特·惠特曼（Walt Whitman）、杰克·凯鲁亚克（Jack Kerouac）、吉姆·道奇（Jim Dodge）、爱默生（Ralph Waldo Emerson）、威廉·李斯特·黑特·穆恩（William Least Heat Moon）、罗伯特·M·波西格（Robert M. Pirsig）、亨利·米勒（Henry Miller）、琼·迪戴恩（Joan Didion）和莫娜·辛普森（Mona Simpson）。普里米的这本专著分为八章。第一章论及了道路小说与成长小说、追寻小说、流浪汉小说以及旅行文学等各种文学传统的渊源，对道路叙事进行了尝试性的定义，探讨了它的文类特征。第二章扼要追溯了这种文类的简史。普里米从早期的游记性写作一直梳理到半个多世纪后的实验性超小说写作。其后的第三、四、五和六章这四章分别详细探讨了普里米基于上路动机和写作意图所归纳出的道路叙事的四种叙事模式：社会与政治性抗议模式、民族身份追寻模式、自我发现模式、逃跑、戏仿和元小说形式的叙事模式。^③ 这几类模式都是以白人男性价值取向为标准的。因此，在接下来的第七章—美国公路和文化多样性问题一章里，普里米对女性和少数族裔等边缘弱势群体的道路经验加以了考察。普里米认为，女性和少数族裔的道路叙事对上述四种主要模式有所修改及变动，注入了新的元素。第八章是结论章。普里米感叹“归家”之难，更感叹发现、创造一种有意义的叙事方式同样很难。作为一本开创性的奠基之作，《道路罗曼史：美国公路文学》首次明确提出以道路叙事为研究对象，它试图归纳道路小说的文类特征，勾勒其历史轮廓，书中提出的四类模式为以后的道路小说研究确定了大致方向，论涉面广，视野宏阔。但是，或许正由于论者意欲面面俱到的企图，使得本书有流于疏浅之憾。

在发表美国道路小说研究领域这本奠基性专著以后数年，罗纳德·普里米基本未再有突破性的后继著作跟进，但他对道路小说的研究始终给予着关注。2013年，他以主编的身份麾集了美国道路小说研究领域的主要学者，推出了一本道路小说研究论文集—《美国的道路文学》（*American Road Literature*）。该论文集对

^①See Stout, Janis P. *The Journey Narrative in American Literature: Patterns and Departments*. London: Greenwood Press, 1983.

^②Primeau, Ronald. *Romance of the Road: The Literature of the American Highway*. Bowling Green, OH: Bowling Green State University Popular Press, 1996. p.16.

^③Primeau, Ronald. *Romance of the Road: The Literature of the American Highway*. Bowling Green, OH: Bowling Green State University Popular Press, 1996. p.15.

西奥多·德莱塞 (Theodore Dreiser) 的《印第安纳假日》(*A Hoosier Holiday*)、杰克·凯鲁亚克的《在路上》、辛克莱·刘易斯 (Sinclair Lewis) 的《自由的空气》(*Free Air*) 以及纳瓦拉·斯科特·莫马戴 (N. Scott Momaday) 的《通往雨山的路》(*The Way to Rainy Mountain*) 进行了较为详细的解读。也论及了马克·吐温、赖特·莫里斯 (Wright Morris)、科马克·麦卡锡 (Cormac McCarthy)、斯蒂芬·金 (Stephen King) 和西奥多·罗特克 (Theodore Roethke) 的作品。相对他十几年前发表的专著来讲, 这本论文集遴选的道路小说作家及其文本要多一些, 广一些, 解读也更为细致深入些, 显然对道路小说典型文本的遴选认定有所助益, 但就研究范式和方法论来讲并无多大突破。

普里米之后, 对道路小说的研究贡献突出的是克里斯·莱基 (Kris Lackey) 于 1997 年发表的《道路架构: 美国公路叙事》(*Road Frames: The American Highway Narrative*) 和罗兰德·谢里尔 (Rowland A. Sherrill) 于 2000 年发表的《美国旅行指南: 美国当代文化和新型流浪汉》(*Road-Book America: Contemporary Culture and the New Picaresque*)。莱基把道路叙事与美国超验主义的文学传统关联起来进行了解读, 他认为道路被视为一个自由的空间, 借助道路, 上路者在追寻真正自我及经历的过程中摆脱了一个狭小社会空间的无妄束缚。^① 莱基认为, 将道路视为截然不同于家园的另类空间, 道路因而成为人们逃离日常刻板的生活的乐土, 成为深受超验主义思想所激励的人们寻找理想自我的方式^②。从家庭中逃离出来的行者在西部田园牧歌式的空间里寻觅到了某种程度上的释放, 在这样一个空间里人们或许能在想象中重新复原前工业时期的美国处女地、感受那种一人独享一方天地的经历。^③ 在白人男性的道路叙事里, 劳动与阶级、种族征服和剥削都从地图上被抹去或者被转移至遥远的过去。^④ 同时, 莱基认为, 不同于逃离上级、家庭或者日常例行公事去发现美国或者自我的白人男性, 黑人男性无法通过“上路”来摆脱他的“黑色”。对黑人男性而言, 道路不意味着释放或者逃离。^⑤ 通过对公路文学的表层及深层意义的挖掘, 莱基驳斥了那种视道路为神圣自由空间和超越性的道路神话, 他认为若定要如此诠释, 就一定得进行某种形式的历史遗忘。最后, 莱基分析了如何去寻找一次超验经历、找到真

^①Lackey, Kris. *Road Frames. The American Highway Narrative*. Lincoln: University of Nebraska Press, 1997. p.135.

^②Lackey, Kris. *Road Frames. The American Highway Narrative*. Lincoln: University of Nebraska Press, 1997. p.130.

^③Lackey, Kris. *Road Frames. The American Highway Narrative*. Lincoln: University of Nebraska Press, 1997. p.68.

^④Lackey, Kris. *Road Frames. The American Highway Narrative*. Lincoln: University of Nebraska Press, 1997.p.48.

^⑤Lackey, Kris. *Road Frames. The American Highway Narrative*. Lincoln: University of Nebraska Press, 1997. p.119.

正的自我。^① 显然，莱基刻意强调了美国本土的超验主义思潮与道路叙事之间的渊源，尤其注意到了白人男性与黑人男性之相异的道路叙事内涵。谢里尔将美国道路小说与流浪汉小说传统联系起来。在他看来，美国道路小说正是竭力汲取流浪汉小说的特征便于展开对二十世纪后半期的批判。^② 谢里尔指出，美国人有一种倾向，就是把个体的自由多多少少定位于无拘无束的个人的流动性上，这种流动性是由广袤无垠的新大陆提供、甚至是召唤起来的。^③ 在他看来，道路上的行者向读者展示了去探索发现复杂的、不为人知的现代美国之途径，展示了美国人寻求变化的姿态。可见，莱基和谢里尔都致力于从大量的道路故事中确定道路叙事这种类型的共同文类特征及其“文化模式”。尽管莱基和谢里尔主要探讨的是道路叙事中的非虚构文本，但对虚构性的道路小说的相关研究是一个有益的补充，在普里米的基础上有所拓展加深。

另外被引用较多、值得关注的是戴维·拉德曼(David Laderman)发表于2002年的《驾车景象：道路电影探究》(*Driving Visions: Exploring the Road Movie*)。尽管主要被视为探讨道路电影研究的重量级论著，但由于是道路小说的繁荣直接催生了道路电影这种类型电影的诞生，拉德曼在其专著中也对道路小说这种文类的源头和特征进行了较多论涉，他明确提出，道路小说产生的根源在于对保守的社会规范进行反叛的动机。^④ 道路提供了一个对社会进行批判的绝佳场所。他的研究加强了美国道路小说作为独特文类存在的学理论据，壮大了道路小说研究的力量。

近年来，女性主义理论被纳进道路小说的研究视野，妇女和少数族裔的上路经验开始受到重视。底波拉·佩斯·德·巴罗斯(Deborah Paes De Barros)2004年发表的《快车和坏女孩：游牧主体和女性道路故事》(*Fast Cars and Bad Girls: Nomadic Subjects and Women's Road Stories*)是以女性主义和后现代理论介入道路小说研究的范本。巴罗斯驳斥了普里米在道路叙事里对女性人物拖缓行程速度、导致日程修改等较负性的定位，她认为，因为道路上的女性主人公与绝大多数道路叙事中致力于实现目标、追寻自由和建立光辉事迹的男性主人公不同，女性由而为美国的道路带来了一份沉静的影响。^⑤ 女性道路叙事中驾车上路的女性是游

^①Lackey, Kris. *Road Frames. The American Highway Narrative*. Lincoln: University of Nebraska Press, 1997. p.135.

^②Sherrill, Rowland A. *Road-Book America: Contemporary Culture and the New Picaresque*. Urbana: University of Illinois Press, 2000. p.3.

^③Sherrill, Rowland A. *Road-Book America: Contemporary Culture and the New Picaresque*. Urbana: University of Illinois Press, 2000. p.212.

^④Laderman, David. *Driving Visions: Exploring the Road Movie*. Austin: University of Texas Press, 2002. p.1.

^⑤Barros, Deborah P. *Fast Cars and Bad Girls: Nomadic Subjects and Women's Road Stories*. New York: Peter Lang Publishing, 2004. p.115-116.

牧性质的主体，这种游牧主体将道路视为一个外在于主流社会的空间，是她们拒斥传统女性身份定位、逃离和颠覆父权的战场。^①亚历山德拉·甘瑟（Alexandra Ganser）发表于2009年的《她自己的道路：1970-2000年间美国女性道路叙事中的性别化空间与流动性》（*Roads of Her Own: Gendered Space and Mobility in American Women's Road Narratives, 1970-2000*）将女性道路叙事的研究进一步引向深入，甘瑟认为女性道路叙事并非是一个同质统一的言说。^②她将流动性的范式分为三类：追寻叙事、超游牧主义和流浪汉叙事。在女性道路故事质疑、颠覆和征用这些范式的过程中，它们展示出来的不是一种而是许多不同的声音。^③

凯蒂·米尔斯（Katie Mills）2006年发表了《道路故事和反叛者：电影、小说和电视综论》（*The Road Story and the Rebel: Moving through Film, Fiction, and Television*），米尔斯主要聚焦于媒体中的道路故事，她认为道路故事的解读需置于特定的历史语境中，确定道路故事的意义应考察它产生时的历史语境及其生产出来的方式，历史语境才能告诉我们道路故事到底能反应什么社会历史问题。

最近的专著当属安·布里格姆（Ann Brigham）发表于2015年的《美国道路叙事：文学和电影里的流动性再构想》（*American Road Narratives: Reimagining Mobility in Literature and Film*）。道路作为美国神话的一个主题，对其一贯典型的理解是与自由、反抗或者再创造联系在一起。道路给人以逃离的指望。^④布里格姆在书中驳斥了这种传统认知模式，提供了一种新的解读。她认为道路及其所象征的流动性，不代表着无穷的自由，而是一种参与空间、场所及社会的特殊方式。是“并入”（incorporation）而非逃离才是道路小说真正的主题。以此为视角，布里格姆以时间为序安排章节，从1910年代横贯大陆的汽车旅行开始一直到后911时代的道路叙事，对道路小说进行了一番爬梳，每一章都针对特定的小说文本或者电影文本展开详细论述。她主要论及的作品有辛克莱·刘易斯（Sinclair Lewis）的《自由的空气》（*Free Air, 1919*）、科马克·麦卡锡（Cormac McCarthy）《路》（*The Road, 2006*）、电影《末路狂花》（*Thelma & Louise, 1991*）、《烟火讯号》（*Smoke Signals, 1998*）。主人公不同的身份就象征着他们对于漫游和“并入”有着不同的见解和不同的机会。布里格姆认为道路叙事在二战后的十几年里经历了一个高涨时期。杰克·凯鲁亚克的《在路上》和电视连续剧《六十

^①Barros, Deborah P. *Fast Cars and Bad Girls: Nomadic Subjects and Women's Road Stories*. New York: Peter Lang Publishing, 2004. p.17.

^②See Ganser, Alexandra. *Roads of Her Own: Gendered Space and Mobility in American Women's Road Narratives, 1970-2000*. Amsterdam: Rodopi, 2009. p.50. p.305.

^③Ganser, Alexandra. *Roads of Her Own: Gendered Space and Mobility in American Women's Road Narratives, 1970-2000*. Amsterdam: Rodopi, 2009. p.311.

^④Brigham, Ann: *American Road Narratives: Reimagining Mobility in Literature and Film*. Charlottesville and London, University of Virginia Press, 2015. p.4.

六号高速公路》(Route 66)赢得了巨大声誉。约翰·霍华德·格里芬(John Howard Griffin)的《像我这样的黑人》(Black Like Me)畅销一时,诺贝尔文学奖获得者约翰·斯坦贝克在获奖的同年推出了《同查理一起旅行:寻找美国》。^①这都是奠定道路叙事地位的经典文学或影视作品。布里格姆还注意到尽管二战前以女性为主的道路叙事就开始风行,战后,这种叙事却消失了,这可能与冷战时期和民权运动时代男性气质的有关意识形态有关。以女性为主人公的道路小说直到八十年代才重新回归,但和早期的模式已截然不同了。^②

除却上述专著,从九十年代末起,也陆续开始有博士学位论文致力于探讨道路叙事。得克萨斯理工大学(Texas Tech University)的萨里娜·史莱特温克尔(Sarina Schnatwinkel)1999年的博士论文《这不是出口:当代美国文学和电影中的道路叙事》(This Is Not an Exit: The Road Narrative in Contemporary American Literature and Film)^③对二十世纪美国的道路小说及纪实类道路写作以及道路电影进行了历时性的梳理研究。英国华威大学(University of Warwick)的雷切尔·阿曼达·福尔摩斯(Rachel Amanda Holmes)2001年的博士论文《红、白、蓝高速公路:英国旅行写作和二十世纪晚期的美国道路旅行》(Red, White and Blue Highways: British Travel Writing and the American Road Trip in the Late Twentieth Century)尽管重在探讨二十世纪晚期的英国旅行写作,但其比参的背景和传统是美国道路叙事。^④加州大学洛杉矶分校(University of California, Los Angeles)的拉尔森·拉尔斯·埃里克(Larson, Lars Erik)2004年的博士论文《重写道路:通过美国公路叙事表征现代社会空间》(Rewriting the Road: Representing Modern Social Space Through American Highway Narratives)^⑤以空间理论解读了道路叙事。克里斯廷·卡罗尔·布鲁丽梅(Kristin Carol Brunnemer)2011年出版的以其2009年的博士论文为基础的《重写道路:美国有色人种作家的流动性和道路叙事》(Rewriting the Road: (Auto)mobility and the Road Narratives of American Writers of Color)^⑥旨在论证美国有色人种作家的写

^①Brigham, Ann: *American Road Narratives: Reimagining Mobility in Literature and Film*. Charlottesville and London, University of Virginia Press, 2015. p.53.

^②Brigham, Ann. *American Road Narratives: Reimagining Mobility in Literature and Film*. Charlottesville and London, University of Virginia Press, 2015. p.106.

^③Schnatwinkel, Sarina. *This Is Not an Exit: The Road Narrative in Contemporary American Literature and Film*. Ph. D. Thesis. Texas Tech University, 1999.

^④Holmes, Rachel Amanda. *Red, White and Blue Highways: British Travel Writing and the American Road Trip in the Late Twentieth century*. Ph. D. thesis, University of Warwick 2001.

^⑤Larson, Lars Erik. *Rewriting the Road: Representing Modern Social Space through American Highway Narratives*. Ph. D. Thesis. University of California, Los Angeles, 2004.

^⑥Brunnemer, Kristin Carol. *Rewriting the Road: (Auto)mobility and the Road Narratives of American Writers of Color*. Proquest, Umi Dissertation Publishing, 2011.

作也与道路叙事密切交织，道路叙事是美国文学、电影和文化的元叙事。

由上述美国道路小说研究的概况可以看出，道路小说的学术研究在逐渐走向纵深：研究力量逐渐壮大，研究成果日渐增多，研究视野日渐开阔多样。接下来，学界在道路叙事研究领域还可大有作为之处，在尼尔·坎贝尔（Neil Campbell）看来，应是致力于确定道路叙事揭示显性的社会和文化问题的途径，由而来进一步彰显道路叙事的重要地位。^①当然，美国的道路叙事无法绕过汽车这个美国文化的基本象征。本研究必须对此进行梳理。实际上，这方面的研究也成就不小，第一本学术专著问世时间要早于道路叙事研究的首本专著。

第一部对文学和艺术视阈里的汽车书写进行探讨的专著是《在司机的座位上：美国文学和大众文化中汽车》（*In the Driver's Seat: The Automobile in American Literature and Popular Culture*），由辛西娅·代特尔巴赫（Cynthia Golumb Dettelbach）发表于1976年。在这本常被引证的专著里，代特尔巴赫对汤姆·沃尔夫（Tom Wolfe）、威廉·福克纳（William Faulkner）、杰克·凯鲁亚克（Jack Kerouac）、约翰·斯坦贝克（John Steinbeck）和弗兰纳里·奥康纳（Flannery O'Connor）等作家以及插图画家诺曼·洛克威尔（Norman Rockwell）、雕塑家爱德华·基霍尔茨（Edward Keinholz）、电影导演拉里·麦克默特里（Larry Macmurly）和乔治·卢卡斯（George Lucas）等艺术家表征的汽车进行了研究。代特尔巴赫将汽车作为一种艺术表达手段和美国文化中的一种突出现象来进行审视，全书以二元对立的思维贯穿始终，以美国梦的一些既定二元对立因素为切入视角，探讨了美国文学和艺术中意蕴复杂的汽车形象。该书分四章：第一章 青年一代纯真的美梦；世故的噩梦，具体分析了福克纳的《掠夺者》（*The Reivers*）和拉里·麦克默特里（Larry McMurtry）的《最后一场电影》（*The Last Picture Show*）中的汽车形象；第二章 自由的美梦；被束缚的噩梦，以梅尔维尔、惠特曼及爱伦·坡作品中追寻自由的传统母题为参照，探讨了凯鲁亚克的《在路上》、纳博科夫的《洛丽塔》（*Lolita*）和厄普代克的《兔子，快跑》（*Rabbit, Run*）中的汽车的寓意；第三章 成功的美梦；失败的噩梦，主要探讨了小胡伯特·塞尔比（Hubert Selby Jr.）在《布鲁克林黑街》（*Last Exit to Brooklyn*）、阿瑟·佩恩（Arthur Penn）在1967年的经典电影《邦妮和克莱德》（*Bonnie and Clyde*）、斯坦贝克在《愤怒的葡萄》（*Grapes of Wrath*）和菲茨杰拉德在《了不起的盖茨比》（*The Great Gatsby*）中对汽车的多元描绘。第四章 拥有的美梦；被拥有的噩梦，通过探讨个体通过对汽车命名赋予这种无生命物体以权力和人化的现象，强调了美国文化对于汽车的痴迷，汽车已成为美国人的自我延伸和人格面具。代特尔巴赫得出结

^①Campbell, Neil. "Road Narratives and Western Identity." *Western American Literature* 36.3 (2001): 279-90. p.285.

论：对每一位作家、艺术家而言，汽车对其都是一种独特的表征，都是他表现美国文化的艺术符号。作为美国进入汽车社会后的第一部研究文学艺术领域里的汽车书写及其文化表征的专著，代特尔巴赫在七十年代就以极强的学术敏感性抓住了美国社会的热点，探究了汽车作为文化基本象征物对于美国文学、电影、文化的深刻影响，其专著引发了后继相关研究的理论热情。

在代特尔巴赫之后，1997年，罗杰·N·凯西（Roger N Casey）发表了《文本化的汽车：美国文学中的汽车》（*Textual Vehicles: The Automobile in American Literature*）。与辛西娅·戈卢布·代特尔巴赫不同的是，凯西将自己的研究文本全然聚焦于文学文本，他将更多的作家纳入视野，对小说文本中汽车的诗学表征进行了更深入的研究。和代特尔巴赫相似的是，凯西也洞悉到美国文化对于汽车的无限痴迷，认为汽车深刻影响了美国民族文学的形成。^①他也注意到了现代美国小说中反复出现的与车相关的母题及其凸显人物本质的功能。通过分析辛克莱·刘易斯（Sinclair Lewis）、布斯·塔金顿（Booth Tarkington）、菲茨杰拉德（Francis Scott Key Fitzgerald）、厄普顿·辛克莱（Upton Sinclair）、约翰·斯坦贝克（John Steinbeck）、欧斯金·考德威尔（Erskine Caldwell）、威廉·福克纳（William Faulkner）、杰克·凯鲁亚克（Jack Kerouac）、弗兰纳里·奥康纳（Flannery O'Connor）、约翰·厄普代克（John Updike）、阿纳·邦当（Arna Bontemps）、拉尔夫·埃里森（Ralph Ellison）、理查德·赖特（Richard Wright）、E.L.多克特罗（E. L. Doctorow）、哈利·克鲁斯（Harry Crews）、约翰·多斯·帕索斯（John Dos Passos）、乔伊·威廉姆斯（Joy Williams）等十多位大家的作品，凯西致力于探究汽车是如何推动叙事向前发展，如何揭示人物内心的。他较全面地检视了美国文学作品中的“文本化的汽车”，探讨了汽车在美国文学神话中所处的位置，最终得出结论：汽车是一个复杂的表征，作为美国文化的一个关键标符，它始终“处于美国文学的中心”。^②除却上述专著，凯西还有专门解读弗兰纳里·奥康纳短篇小说里的汽车诗学问题的文章——《驾车的弗兰纳里小姐：奥康纳短篇小说中的汽车》（*Driving Miss Flannery: Automobiles in O'Connor's Short Stories*），发表于1994年，这也为研究小说文本中的汽车书写问题提供了具体的个案研究范例。

底波拉·克拉克（Deborah Clarke）主要致力于用女性主义理论视角切入女性驾车的文化现象和小说文本。如她2003年的论文《轮子上的女人：一个对旧秩序的威胁》（*Women on Wheels: "A Threat at Yesterday's Order of Things"*）^③和

^①Casey, Roger N. *Textual Vehicles: The Automobile in American Literature*. New York: Garland, 1997. p. XI.

^②Casey, Roger N. *Textual Vehicles: The Automobile in American Literature*. New York: Garland, 1997. p.173.

^③Clarke, Deborah. Women on Wheels: "A Threat at Yesterday's Order of Things". *Arizona Quarterly A Journal of American Literature Culture & Theory*. 2003, 59(4):103-133.

2004年的论文《驯化汽车：女性道路旅行》(*Domesticating the Car: Women's Road Trips*)^①以及2007年的专著《驾车的女性：二十世纪美国小说和汽车文化》(*Driving Women: Fiction and Automobile Culture in the Twentieth Century America*)^②都围绕着汽车和性别塑造问题进行了探讨。她感兴趣的是，从传统的家庭空间变换到流动的汽车空间，女性气质如何被建构出来，从而探讨了汽车是怎样影响女性道路叙事的。她认为，汽车是理想的重塑性别理想的工具，也反映了在技术和物质爆炸的二十世纪女性境遇的改进。

除却女性主义理论，空间理论、后现代理论等也为美国文化和文学艺术中的汽车研究提供了新的视野，研究视角走向多元。如，谢尔比·斯莫克(Shelby Smoak)完成于2007年的博士论文《构架二十世纪美国文学中的汽车：一种空间路径》(*Framing the Automobile in Twentieth Century American Literature: A Spatial Approach*)。^③斯莫克对二十世纪美国文学中的汽车表征进行了探讨，认为汽车在美国文化中的良性形象已被颠覆。他论证说汽车空间不是一个静止的空间，而是一个流动的、开放的空间，是体验暴力、神圣和消费的空间。杰瑞·W·帕森(Jerry W. Passon)发表于2011年的《美国文学和文化中的雪佛兰科尔维特跑车：美国跑车的象征维度》(*The Corvette in American Literature and Culture: Symbolic Dimensions of America's Sports Car*)^④专门探讨了文学文本中的高端跑车，研究开始走向细化深入。

由上可见，国外的道路叙事研究大致研究重心有二：要么就是专治道路小说中的出行模式、流动性问题；要么就是致力于对美国文学艺术中的汽车文本进行文化阐释，体现了较典型的西方二元思维方式。没有在一个统一的视域下将两者有机结合起来，这是第一个明显的缺陷。实际上，二者无法截然泾渭。作为道路小说的重要特征之一，汽车书写的研究无法忽视抛却道路的宏观背景；而作为汽车书写研究的特定文类，道路小说的研究不可撇开汽车书写。皮之不存，毛将焉附？国外既有的这种“花开两朵，各表一枝”的研究视野丧失了研究的完整性，由此造成的视野的局限性会不可避免地导致只见树叶不见森林的研究盲点，难以获取整体论研究视角下的发现。第二，既有的道路小说研究跨度较大，历时性较强，共时性研究较弱。比如动辄纵跨整个二十世纪，却没有进行道路文学的断代研究，如此历时性研究的宏观视野，急于勾勒轨迹却没有深度挖掘，欠缺断代式

^①Clarke, Deborah. "Domesticating the Car: Women's Road Trips." *Studies in American Fiction*. 32.1 (2004): 101-128. p.102.

^②Clarke, Deborah. *Driving Women: Fiction and Automobile Culture in Twentieth-Century America*. Baltimore, MD: The John Hopkins University Press, 2007.

^③Smoak, Shelby. *Framing the Automobile in Twentieth Century American Literature: A Spatial Approach*. The University of North Carolina at Greensboro, phd. Dissertation, 2007.

^④Passon, Jerry W. *The Corvette in American Literature and Culture: Symbolic Dimensions of America's Sports Car*. McFarland & Co Inc. , 2011.

聚焦性研究，使得现有研究稍显粗疏。而且道路小说和道路电影二者往往被混将起来、互为论设。如此一来，研究对象的明确性、排他性，论述的深度和力度显然都会大打折扣。第三，欠缺从社会心理维度、时代精神状况及哲学思潮角度对道路小说族群进行断代切片式宏观系统的深入阐释解读。

如果说国外欧美学界数量少，建树不丰，那么，相比国外，国内的研究几乎还是未曾开垦的处女地，尚处于拓荒阶段。无论是道路小说还是汽车书写的研究，都未真正起步。笔者穷尽搜索渠道，意欲获取中国学人真正明确以道路小说为研究对象、有分量的学术成果，却未曾有收获半点。在 CNKI 上输入“道路小说”或者“美国道路小说”，均显示无任何搜索结果。实际上，从成长小说、旅行小说、流浪汉小说这些道路小说籍以成型的小说类型的研究命运中，即不难推知道路小说的研究境遇。有专治“美国成长小说”研究的中国学者抱怨说，遍查国内现有的各种美国文学史、外国文学史、工具书和教科书，均没有“成长小说”这一词条，更没有“美国成长小说”的词条，我国在这一领域的研究至今没有一本专著。^①这简直完全可以用来概括道路小说的研究现状！无论如何，流浪汉小说、旅行小说、成长小说的研究国内已经起步，论文、专著都有了问世之作，但道路小说研究却依然一片萧条，成为国内一个美国文学学术研究的盲区。所以，在论及道路小说的研究现状时，从流浪汉小说、旅行小说、成长小说这三类为读者和学界更为熟知、与道路小说或远或近有所关联的文学类型的研究状况中即可管窥概貌。有专治流浪汉小说研究的学者曾经慨叹，欧美流浪汉小说创作取得辉煌成就，但另一方面，流浪汉小说理论研究严重不足。^②第一个难题就是“流浪汉小说”的界说问题，国内外学术界历来分歧不断，这由而导致在进行流浪汉小说研究时难以进行历代经典流浪汉小说文本的确定与选择。^③至于更为人们熟知的成长小说，美国在二十世纪四十年代起才对其兴起研究，当时主要集中于对这个文学样式进行界定和探源。五十至六十年代曾出现过一股小热潮，但七十年代后相关的研究很少。对美国成长小说的整体发展进程进行研究的著作几乎没有。中国学界对所谓“成长小说”的关注更为滞后，直至上世纪九十年代后才开始频繁出现“成长小说”这个术语对文学作品加以分类，而在中国的外国文学评论界，出现的时间更晚。到底什么是“成长小说”？国内现已出版的各种美国文学史、外国文学史、工具书和教科书，查无此词条，“美国成长小说”这一词条更无从谈起。^④至于被公众广泛阅读的旅行写作，由于其本身的杂糅性文体特征以及包罗万象的内容，导致其文类界限不清，长期以来被视为次文类而遭到学术界的忽略

^①芮渝萍：《美国成长小说研究》，北京：中国社会科学出版社，2004年，序言第3页。

^②李志斌：《欧美流浪汉小说研究》，上海师范大学博士论文，2008年，第9页。

^③李志斌：《欧美流浪汉小说研究》，上海师范大学博士论文，2008年，第7页。

^④参芮渝萍：《美国成长小说研究》，北京：中国社会科学出版社，2004年，20-22页。

甚至轻视。^①直到二十世纪八十年代旅行写作才开始受到英美学界的严肃对待，并成为人文社会科学的重要研究对象。^②最近三十年间大批研究成果问世。^③可见，流浪汉小说、成长小说或者旅行写作都存在着文类界定困难、疆界含混不清的类似问题，研究对象因而无法精准明确，容易产生分歧。由上不难想见，总被流浪汉小说、成长小说或者旅行写作所遮蔽，直至目前也仍然难以清晰界定名目、确定自身疆域的道路小说在学术界会遭到怎样的冷遇和忽视！实际上，遑论对道路小说进行理论研究，就是在中国的文学创作界，明确有意识地进行这种文类写作的，迄今未见，尽管韩寒发表于2010年的长篇小说《1988：我想和这个世界谈谈》被标榜为国内首度实际尝试“公路小说”这一概念的第一本。^④这或许也有助于说明为何道路小说研究在中国学界至今难寻的原因。不管称为道路小说还是公路小说，文献都极度稀缺。倒是在成长小说、流浪汉小说或者旅行叙事等条目下，国内相应的研究在逐年增温。如李志斌的流浪汉小说研究；田俊武的对美国旅行小说的研究，张德明主要针对英国旅行小说的研究；芮渝萍对美国成长小说的研究等都形成了一定气候。经典的道路小说文本就这样被这些文类的研究者争相援引，逐渐丧失了自身独特的文类存在价值。国内一些美国文学史编者一般也对此无意加以甄别，如杨仁敬教授的《20世纪美国文学史》就明确把经典道路小说文本《在路上》和《麦田守望者》定位为流浪汉小说，将其和南方小说，犹太小说，战争小说等并列为二战后的主要文类。^⑤王守仁教授编纂的《新编美国文学史》还明确特意提到《哈克贝恩历险记》、《麦田守望者》和《麦吉泰恩历险记》(*The Adventures of Augie March*)是流浪汉小说或者成长小说。^⑥值得一提的异常现象是，尽管中国对道路小说的研究几近空白，但对于由道路小说催生而来、60年代才诞生的道路电影的相关研究，却远非稀少。在CNKI上以道路电影为主题稍加搜索，就可以发现近800篇的文献。“光与影”的对比竟至如此！这多半是影视媒体之于纸本的优势使然，但显然也间接地表明，尽管尚在“暗处”，道路小说却始终闪现在读者的感知中，无法抹煞。

至于与道路叙事密切关联的文学作品中的汽车书写相关研究，据笔者穷尽手段所收集的资料来看，没有发现国内有学术专著发表；没有硕士、博士学位论

^①陈晓兰：“旅行写作、帝国叙述、异域再现—当代英美‘旅行写作’研究述评”，《中国比较文学》，2016（1），第154页。

^②陈晓兰：“旅行写作、帝国叙述、异域再现—当代英美‘旅行写作’研究述评”，《中国比较文学》，2016（1），第153页。

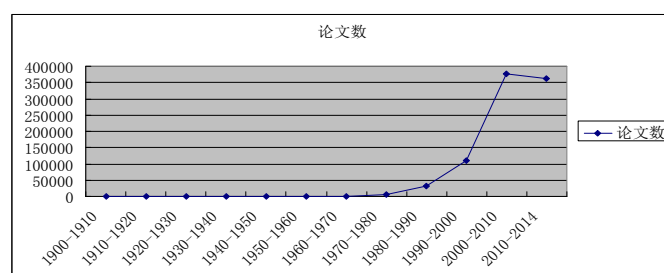
^③陈晓兰：“旅行写作、帝国叙述、异域再现—当代英美‘旅行写作’研究述评”，《中国比较文学》，2016（1），第154页。

^④参韩寒：《1988：我想和这个世界谈谈》，北京：国际文化出版公司，2010年。

^⑤参杨仁敬：《20世纪：美国文学史》，青岛：青岛出版社，1999年。参546-555页。

^⑥参王守仁：《新编美国文学史(第四卷)》上海：上海外语教育出版社，2002年。参22-49页。

文；只有两篇发表于九十年代的论文，表明总归有中国学者在中国日益走向汽车化的过程中意识到了这个学术问题，进行了初步尝试。一篇是南京大学的王守仁教授发表于1996年的《汽车与50年代美国小说》。^①该论文征用的文本有《麦田里的守望者》、《洛丽塔》、《在路上》和《兔子，跑吧》。文章指出，50年代美国进入了汽车时代，不少作家敏锐地注意到汽车给人们生活方式、思想行为带来的变化，对汽车文化进行了不同程度的反映和思考。他们通过描写汽车时代的社会生活来表现美国文学中“出走”这一母题，从而赋予其作品社会批判意义和鲜明时代特征。^②另一篇是陈法春发表于1997年的《〈了不起的盖茨比〉中的汽车隐喻》。^③尽管这两位学者后期未有跟进研究，但总算凸显了这个研究视角所具有的学术价值。不难理解，学界此等萧瑟的气候和中国的汽车化进程应该密切相关。下列统计，乍看似乎与本论题相关度不高，但颇有助在宏观语境下解释为什么中国学界的文学文本中的汽车书写研究何以如此冷落，就更遑论对道路叙事的研究了。笔者于2014年12月27日以汽车为主题，对1900年以来的114年间的论文情况以10年为时段，通过CNKI进行了搜索，将搜索后的论文数量情况绘制成如下图表：



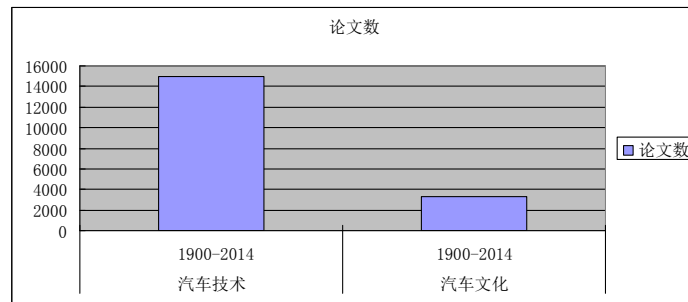
我们可以很直观地观察到，从数量上看，中国对汽车研究的热情逐步高涨，这与汽车在中国的普及密切相关。飞跃体现在五十年代，八十年代，九十年代，二十一世纪头十年飞跃最明显。2010-2014年，仅仅4年就几乎达到了二十一世纪头十年的论文数。在上述基础上进行CNKI标准检索，时间界限从1900-2014年，依次输入下列主题词进行主题检索，结果可直观绘制成如下方格图和柱状图图表：

^①王守仁：“汽车与50年代美国小说”，《当代外国文学》，1996（3）：112-117。

^②王守仁：“汽车与50年代美国小说”，《当代外国文学》，1996（3）：第112页。

^③陈法春：“《了不起的盖茨比》中的汽车隐喻”，《外国文学研究》，1997（4）：68-71。

主题词	汽车文化	汽车技术	文学与汽车	文学中的汽车
论文数	3321 篇	15001 篇	0 篇	0 篇



可见，在当下中国学界，对文学艺术作品中的汽车书写研究依然阙如，相反，对汽车相关技术的探讨研究却几乎一统天下，成为刚迈进汽车社会的中国当下最关注的焦点，体现了工具理性思维以绝对优势绝对压倒价值理性思维的时代思潮。在这种思维模式的影响下，不难想见，中国学界开始关注、研究道路文学及其相关的文学文本中的汽车，无论是对于单个道路小说作家及文本的研究，还是对道路文学类型的整体把握，可能还尚需时日。

由此，本论文试图以纯文学文本的道路小说为研究对象，以五十年代为时阈，对五十年代的道路小说进行断代共时性研究。依据科汉（Steven Cohan）和哈克（Ina Rae Hark），道路叙事历史上的关键时刻往往是社会动乱和流离失所的时期，如大萧条时期，或者是主流意识形态导致产生逃离和对立的幻想，如六十年代晚期。^① 那么，为什么美国道路小说会“闪亮登场”于物质生活史无前例之富裕的五十年代？它为什么能“振臂一呼，应者云集”，几乎赢得全社会的喝彩、成为最具美国民族特色的文类，在文学和社会领域都留下无法忽略的厚重痕迹？这从文学类型的发生学角度如何作解？道路小说能在何种程度上揭示二十世纪中期的社会心理和“时代的精神状况”？为什么紧随这美国人心中最好的“黄金十年”之后，会是六十年代风云激荡的反文化运动，整个社会开始骚乱和动荡不休？在世纪中期，道路小说到底刻画了生活于“丰裕社会”的美国人怎样的心灵地图？它究竟在何程度上孕育、聚集了随后六十年代反文化运动所需的心理能量和精神“势能”？五十年代的时代叙事和美国的民族历史叙事是如何在道路小说中碰撞、对话的？这些“为什么”，由是凝聚为本研究的主要问题意识。

^①Cohan, Steven ; Hark, Ina Rae. *The Road Movie Book*. New York:Routledge,1997. P.2.

第三节 关键词界定、研究理路和研究价值

本研究有四个关键词：1950年代；道路小说；美国亚当；存在焦虑。所谓1950年代主要是线性历史观意义上的五十年代，即时域上主要是指1950-1959之间的十年。在这战后十年间，美国经济史无前例的繁荣，社会开始全面汽车化，在文学艺术领域，以杰克·凯鲁亚克的小说《在路上》为代表，出现了道路叙事的繁荣发展，如道路影视作品、道路美术、道路摄影，道路歌曲等等。尤其值得一提的是，凭依道路小说诞生了道路电影，该类型电影蓬勃发展，自此成为独具的美国风格电影。本研究所谓的道路小说，主要指道路叙事中虚构性的、纯文学类的道路小说文本（Road novels）。第一章“美国道路小说综述”部分围绕该关键词有更深入的探讨。那么，所谓五十年代的道路小说主要就是指在这个十年间出版发行的道路小说。比如，本研究的代表文本《麦田里的守望者》（*The Catcher in the Rye*）发表于1951年，《慧血》（*Wise Blood*）发表于1952年，《洛丽塔》（*Lolita*），发表于1955年，《在路上》（*On the Road*）发表于1957年，《达摩流浪者》（*The Dharma Bums*）发表于1958年，《路的尽头》（*The End of the Road*）发表于1958年。但是，鉴于书籍出版程序的繁琐导致的时间滞后，以出版年限为主的考量标准也有稍许出入，小说本身所写的年代也成为辅助参考标准。如《兔子，快跑》（*Rabbit, Run*）问世于1960年，但它是整个五十年代的描写。^①《革命路》（*Revolutionary Road*）问世于1961年，《孤独天使》（*Desolation Angels*）上卷完成于1956年，下卷完成于1961年，由于作者自身原因，积压几年后才于1964年发表，但这两部小说均是描写刻画五十年代的社会，因此，也被纳入本研究的研究视野。

本研究所谓“美国亚当”，主要是指中产阶级白人男性，即所谓的WASP美国男性。这种白人男性出身于中产阶级，大多来自富裕家庭，年龄大约在十五六岁至四十五岁之间，接受过较好的学校教育，一般具有高中及以上学历，单身或者游离于婚姻羁绊之外。实际上，依据米尔斯1951年出版的社会学名著《白领：美国的中产阶级》，所谓的白领中产阶级作为一个新出现的阶级于1950年代才真正大量诞生。依据弗朗西斯·福山（Francis Fukuyama），1960年代以前的美国

^①金衡山：《厄普代克与当代美国社会：厄普代克十部小说研究》，北京：北京大学出版社，2008年，第2页。

也从来不是一个多元文化的国家，WASP 文化一直是主导美国的文化，而正是因为有了 WASP 的文化霸权，美国才可能充满自信地称霸世界。^① 美国学者斯图尔特(Edward C.Steward)认为，美国文化通常就主要指由白人男性中产阶级成员构成的美国主流社会的思维和行为模式。^② 所以，本研究所谓 1950 年代道路小说中的“美国亚当”也正是指称具有这种背景的美国白人男性。在本研究中主要以《麦田里的守望者》中的霍尔顿、《在路上》中的萨尔和狄安、《达摩流浪者》中的贾菲、《孤独天使》中的杜洛兹、《慧血》中的黑兹尔、《洛丽塔》中的亨伯特、《路的尽头》中的雅各布、《兔子快跑》中的“兔子”哈利、《革命路》中的弗兰克为代表。

所谓存在焦虑 (existential anxiety) 是指“本体论的焦虑”(ontological anxiety)。鉴于焦虑研究历史上的使用习惯，在本研究中，“焦虑”和“存在焦虑”这两个术语，不着意于二者的区别，所指内涵相同，基本可以替换使用。本研究第二章第二节对此有进一步探析，此处只简介其理论渊源及最有影响的理论模型，然后在此基础上，提出本研究的理论路径。

存在焦虑的理论来源主要有二：一是 19 世纪初欧洲存在主义哲学先驱克尔凯郭尔提出的焦虑理论。克尔凯郭尔说，焦虑是自由带来的眩晕。^③ 他从哲学本体论角度来认识焦虑，认为焦虑与恐惧不同，恐惧有着明确的目标，是针对特定危险的反应；而焦虑是“人面临自由选择时必然存在的心理体验”，是非特定的、模糊的、无对象的、处于扩散状态的不安。克尔凯郭尔有关焦虑本体论的论述大致构建了存在焦虑的理论范式，对后继人本主义心理学家如罗洛·梅(Rollo May)、维克多·弗兰克尔(Viktor E.Frankl)、詹姆斯·布根塔尔 (James F. T.Bugental) 和欧文·雅洛姆(Irvin Yalom)等人对焦虑的研究，具有决定性影响。二是弗洛伊德从生物心理动力学角度提出的焦虑理论，即他先后提出的受压抑的力比多引发焦虑的“第一焦虑理论”和自我导致焦虑的“第二焦虑理论”。弗洛伊德的焦虑理论为后继新精神分析学派的心理学家如卡伦·霍妮(Karen Danielsen Horney)、哈里·斯塔克·沙利文 (Harry Stack Sullivan) 等的焦虑研究奠定了基础。德裔美

^①Fukuyama, Francis. "Immigration". Lamar Alexander and Chester E. Finn Jr. eds., *The New Promise of American Life*. Indianapolis: The Hudson Institute, 1995. p.28.

^②斯图尔特，爱德华：《美国文化模式——跨文化视野中分析》，天津：百花文艺出版社，2000 年，引言第 5 页。

^③转引自梅，罗洛：《焦虑的意义》，朱侃如译，桂林：广西师范大学出版社，2010 年，第 98 页。

国著名存在主义神学家保罗·蒂利希(Paul Tillich)继承发展了克尔凯郭尔的焦虑本体论理论,他认为,焦虑是从存在的角度对非存在的认识。^①根据“非存在”威胁“存在”的三种方式,首次明确地将“存在焦虑”分为三类:一是对死亡和命运的焦虑,即“非存在”威胁本体上的自我肯定;二是对无意义感和空虚的焦虑,即“非存在”威胁精神上的自我肯定;三是对谴责和罪疚的焦虑,即“非存在”威胁道德上的自我肯定。克尔凯郭尔和蒂利希两人的焦虑观对美国人本主义心理学代表人物、“存在心理学之父”罗洛·梅在二十世纪中期的焦虑本体论研究影响至深。至此,焦虑研究开始流派纷呈,蔚为大观。罗洛·梅认为,焦虑是因为某种价值受到威胁时所引发的不安,而这个价值则被个人视为是存在的根本。威胁可能是针对肉体的生命(死亡的威胁)或心理的存在(失去自由、无意义感)而来,也可能是针对个人认定的其他存在价值(爱国主义、对他人的爱,以及“成功”等)而来。当个人所认同的存在价值受到威胁时,焦虑便油然而生。^②随后,深受萨特、弗罗姆、蒂利希和罗洛·梅等人的思想影响的、美国首届人本主义心理学学会的主席布根塔尔,进一步丰富和完善了罗洛·梅焦虑本体论,建构了自己的存在分析理论体系。在对存在焦虑的内涵划分上,布根塔尔大致赞同蒂利希,但他在蒂利希三维分类的基础上,增加了“对疏离感和孤独感的焦虑”这个维度,提出了自己的存在焦虑理论的四维分类法,这是迄今有关存在焦虑最完整的一个理论建构。^③

除了哲学、心理学等领域里对存在焦虑的定性研究,实证研究也在同时展开,只是研究力量相对薄弱,目前只有量表法。现有的存在焦虑量表共有三种:最早的是劳伦斯·R·古德(Lawrence R. Good)和凯瑟琳·C·古德(Katherine C. Good)两人1974年根据意义治疗学派创始人弗兰克尔的意义心理学理论编制的有32道题目的EAS(Existential Anxiety Scale)存在焦虑量表;^④拜尔斯基(Bylski N. C.)和阿利德·S·韦斯特曼(Alida S. Westman)1991年根据罗洛·梅和欧文·雅洛姆的存在主义心理学编制的有28题的EAS(Existential Anxiety Scale)

^①蒂利希,保罗:《存在的勇气》,成显聪等译,贵阳:贵州人民出版社,1988年,第33页。

^②梅,罗洛:《焦虑的意义》,朱侃如译,桂林:广西师范大学出版社,2010年,第303页。

^③参陈坚,王东宇:“存在焦虑的研究述评”,《心理科学进展》,2009,Vol. 17. No 1,第204-209页;李焰,王极盛:“焦虑理论研究的回顾与展望”,《健康心理学杂志》,1999年第2期,127-128页。

^④Good L R, Good K C. A Preliminary Measure of Existential Anxiety. *Psychology Report*, 1974, 34: 72-74.

存在焦虑量表。^① 依据欧文·雅洛姆，死亡、自由、孤独和生命的意义是人类的四大终极关怀（ultimate concerns），存在焦虑起源于对这四大终极关怀的思索。这份量表就分为死亡焦虑、自由选择焦虑、孤独焦虑和生命意义焦虑四个维度。卡尔·F·威姆斯（Carl F. Weems）等人 2004 年根据保罗·蒂利希的存在焦虑理论的三维模型编制的有 13 题的 EAQ (Existential Anxiety Questionnaire) 存在焦虑问卷。^② 这是第一个根据有关存在焦虑的理论模型编制的存在焦虑量表，利用该量表进行的研究刚刚起步。^③

综上所述，对于存在焦虑的探讨，学界已提出许多系统而深刻的理论见解和丰富多样的实证研究，然而，至今为止，存在焦虑的理论建构仍在持续发展，即便是对于具有完整内涵的存在焦虑的概念，学界都还没有达成广泛共识，相关实证研究目前也十分缺乏。^④ 但是，死亡、命运、无意义、空虚、内疚、孤独等存在困境，是存在焦虑的主要本体性源起，这是存在主义者对于存在焦虑本体论已达成的共识。

本研究综合参考上述有关存在焦虑的理论模型及其存在焦虑量表的具体内涵，观照“我是谁？”“我为什么活着？我将走向何方？”等贯穿西方文化的终极价值追问，以孤独焦虑、生命意义焦虑和死亡焦虑为存在焦虑的三维内涵，以此为主要理论进路，结合对道路小说的细读展开论述。本研究主要依据存在主义心理学、人本主义心理学、存在主义哲学、社会学、社会心理学和文化心理学、文化批评的研究成果，以文本细读为基础，以《麦田里的守望者》（*The Catcher in the Rye*, 1951）、《慧血》（*Wise Blood*, 1952）、《洛丽塔》（*Lolita*, 1955）、《在路上》（*On the Road*, 1957）、《达摩流浪者》（*The Dharma Bums*, 1958）、《孤独天使》（*Desolation Angels*, 1964）、《路的尽头》（*The End of the Road*, 1958）、《兔子，快跑》（*Rabbit Run*, 1960）、《革命路》（*Revolutionary Road*, 1961）等为代表文本，以《穿灰色法兰绒套装的男人》（*The Man in the Gray Flannel Suit*, 1955）、《嚎叫》（*Howl*, 1955）等小说和诗歌为辅助参照文本，对五十年代的美国道路小说进行

^①Bylski, N. C., Westman A S. Relationships Among Defense Style, Existential Anxiety and Religiosity. *Psychological Report*, 1991, 68: 1389-1390.

^②Weems C F, Costa N M, Dehon C, et al. Paul Tillich's Theory of Existential Anxiety: A Conceptual and Empirical Analysis. *Anxiety, Stress & Coping*, 2004(17): 383-399.

^③陈坚，王东宇：“存在焦虑的研究述评”，《心理科学进展》，2009，Vol. 17. No 1，第 207 页。

^④陈坚，王东宇：“存在焦虑的研究述评”，《心理科学进展》，2009，Vol. 17. No 1，第 207-208 页。

了文内研究和文外研究相结合的专题断代式探究。论文主体分为六章。第一章探讨了道路小说的概念，分析了它的文类特征，勾勒了其发展轨迹。第二章分析探讨了道路小说作为一种文学类型和文化气象标“登堂入室”于五十年代的时代土壤；五十年代的丰裕社会远非一个“健全的社会”。在这个物质乌托邦的国度，美国人的性格已转变为他人导向型的性格。疯狂地工作、消费和娱乐，动辄驾车上路狂飙，成为世纪中期美国中产阶级白人男性焦虑的外在显性症候，这在道路小说中得到了充分言说。论文的第三章、第四章、第五章主要从孤独焦虑、生命意义焦虑和死亡焦虑三维内涵入手，深入诠释了道路小说中“美国亚当”的存在焦虑，第六章主要从文化社会学角度进一步深入透视“美国亚当”的存在焦虑。道路小说实际上回响着“焦虑之声”，言说了“美国亚当”的存在焦虑，成为“沉默的一代”主体自我书写的“言路”。揭示了世纪中期丰裕社会的情感结构和“时代精神状况”。

本研究的价值主要有三：从学理意义上讲，首先，对美国道路小说进行研究有助于增强、丰富美国文学研究领域里的文类研究，拓展美国文学研究的领域和视野。美国文学研究专家董衡巽，这位国内第一本美国文学史编纂者认为，美国文学的研究大致可以分为三个层次，第一个就是对美国文学作家作品的评论研究，第二个是综合研究，对一个时代、一个作家群或者一个流派从不同角度进行的综合性研究。第三个是研究美国独有的问题，这是最高层次的研究，去研究一些美国文学特有的问题，一些其他民族文学所没有或者表现不那么突出的问题。^①而道路小说正是美国文学特有的文类，探索这种最具美国“国民性”的文类，显然是深中肯綮之举，有助我们深入把握美国文学的“美国性”（Americanness）。其次，本研究致力对五十年代的美国道路小说进行研究，属于切片式断代研究，这将增强中国学界对外国文学的断代性研究。一如虞建华教授所说，国内英美文学断代史研究尚不多见。……与作家研究、理论研究和流派研究相比，断代史研究相对冷门，也相对滞后。但在个别研究与文学史整体研究之间，进行某种限定的断代史研究，有着不可替代的作用。^②第三，对于已全面进入汽车社会、消费社会的今日中国而言，本研究具有“通鉴”之效。从文学文化研究角度审视汽车消费文化和文学艺术之间跨学科的互动，在消费型社会里，从社会心理学角度把握透视青年文化的律动、嬗变及其文学表达以便精准理解时代的“情感结构”，这对构建理性和谐社会的意义不言而喻。1981年，党的十一届六中全会指出，

^① “本刊访《美国文学简史》主要编写者”，《美国研究》，第154页。

^② 虞建华：“20世纪二、三十年代美国文学断代史研究之我见”，《外国文学研究》2004年第5期，第25页。

人民日益增长的物质文化需要同落后的社会生产之间的矛盾，是当时阶段我国社会的主要矛盾。时隔 36 年后的 2017 年，党的十九大明确指出，中国特色社会主义已进入了新时代，我国社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾。中国社会主要矛盾的转化，人民生活由“物质文化的需要”转变为“美好生活需要”，从温饱不足已走向了全面小康，清楚揭示了我国社会生产力的巨大解放和空前发展。人民群众的获得感、幸福感和安全感等关涉存在本体意义上的美好生活的内涵得到了空前重视。国人对体现时代特点的精神生活的体验必将有新的诉求。罗洛·梅认为，存在焦虑是现代工业社会的产物。而今日中国已成为全球第二大经济体，举国正迈进高速发展的工业社会，英国《金融时报》说，“中国正在踩着油门追赶美国”，^① 这个“自行车国度”正在迅速转型为“轮子上的中国”，进入汽车化社会。值此历史发展契机，研究美国道路小说及其揭示的美国丰裕社会时期的“情感结构”，显然，在中美社会发展的互文语境中，启示意义自不待言。

结 论

“每一个大陆都有其伟大的地之灵。每一个民族都被某一个特定的地域所吸引，这就是家乡和祖国。地球上的不同地点放射着不同的生命力，不同的生命振幅，不同的化学气体，不同的星座放射着不同的磁力——你可以任意称呼它。但是地之灵确是一种伟大的真实。”^② 英国小说家劳伦斯（David Herbert Lawrence）同时也是一位极具洞见的批评大家，他在他的《经典美国文学论》（*Studies in Classic American Literature*, 1923）这本世界范围内美国文学和文化研究史上里程碑式的著作中，开篇导论就提出了“地之灵”（*The Spirit of the Place*）的概念。显然，这位一生基本都在海内外游历中度过的英国文豪，在研究观照美国文学之际，首先就慧眼独具地捕捉到了大西洋彼岸这片迥异于世界任何一个地方的美洲大陆的独特气韵，以及由而在那片大陆之上诞生、发展、壮大起来的国别文学自身独具的民族特色，这二者之间有着深刻的内在因缘。这为人们深入全面认知美国文学提供了一个独特、宏阔的视角。“那洪水一样乘船从欧洲跨过大西洋流向美洲的^③”先民及其绵延至今的后裔们，毋庸赘言，正是代代不息的美利坚民族地之灵的吸引者和塑造者。正是在这个过程中，美国凝聚成一个有着熔炉之称的独立民族。历史学家乔治·W·皮尔逊（George Wilson Pierson）认为运动、迁徙

^①转引自 2010 年 11 月 15 日南方都市报“西方媒体：中国正在踩油门追赶美国”

^②劳伦斯：《劳伦斯论美国名著》，黑马译，上海：上海三联书店，2006 年，第 7 页。

^③劳伦斯：《劳伦斯论美国名著》，黑马译，上海：上海三联书店，2006 年，第 6 页。

和流动 (Movement, Migration, Mobility) 这所谓的 3M 要素是构成美国民族特性的决定性因素, 迁徙和流动是美利坚民族的一个重要特征, 美利坚合众国就是在它的人民不断迁徙和流动的过程中发展起来的。^① 3M 是形成美国这个国家的几种基本力量之一, 因而研究 3M 要素对了解美国的成长和发展是非常必要的^②。著名历史学家特纳 (Frederick Jackson Turner) 也对美国历史上的流动予以了极高的评价。对于这种民族特色, 阿斯特罗 (Richard Astro) 的表述更为通俗: “美国是一个旅行的民族。我们是一个流线型的、流动的民族……我们在自己的国土上旅行, 我们也到整个世界去旅行, 以便追求一种完美的生活。的确, 我们对于旅行的嗜好源于我们对于熟悉和平庸生活的厌恶, 如今这种嗜好已经升级为美国经验。”^③ 正是在这种“美国经验”的推动下, 美国成长为一个“车轮上的国家”, 美国人总是“在路上”。及至二十世纪中期, 汽车和道路已经从外观和心理上都彻底改变了美国, 使其成为现今模样, 由一个“星条旗”之国 (stars and stripes) 变成了一个“汽车和高速公路”的国度 (cars and highways)。^④ 在这样的国度诞生了一个新的美国神话, 那就是, 当现实变得让人无法忍受之际, 人们只需要从新开始即可, 那就是迈步上路, 去一方新的天地里创造出一个新的伊甸园来。^⑤ 由此而来, 顺理成章地诞生了最具美国特色的一种文学类型——道路小说。^⑥ 道路小说主要是在二战后取得了最耀眼的成就。^⑦

二战后杜鲁门—艾森豪威尔时代的美国, 史无前例地富裕起来。这个北美新贵正站在它力量与繁荣的峰巅, 傲视天下, 不可一世。战后经济的发达为美国在二十世纪成为世界强国奠定了坚实的物质基础, 使得二十世纪成为所谓的“美国世纪”。同时, 这种建国以来最富裕的社会也大大改观了美国人的生活。以公司白领为主的中产阶级成为社会数量最庞大的阶层。快捷的汽车, 郊区舒适的住宅, 配备齐全的电器, 似乎人人触手可得, 俨然梦想成真。然而富裕起来了的美国人

^①利德基, 卢瑟·S.: 《美国特性探索》, 龙治芳等译, 北京: 中国社会科学出版社, 1991年, 第39页。

^②参见丁则民: 《美国建国以来移民政策的发展变化》, 《湖北大学学报》(哲学社会科学版), 1997年第2期, 第72-75页。

^③Astro, Richard. "Travels with Steinbeck: The Laws of Thought and the Laws of Things". *Steinbeck's Travel Literature: Essays in Criticism*. Tetsumaro Hayashi, ed. the Library of Congress, 1980: p1-11.

^④Becker, J.P. *The Automobile and the American Culture*. Trier: Wissenschaftlicher Verlag Trier, 1989, p. 26.

^⑤Spangler, Jason. "We're On a Road to Nowhere: Steinbeck, Kerouac, and The Legacy of The Great Depression". *Studies in the Novel*, 1 October 2008, Vol.40, No.3. October 2008. pp.308-327. p316.

^⑥Ganser, Alexandra. *Roads of Her Own: Gendered Space and Mobility in American Women's Road Narratives*. 1970-2000. Amsterdam: Rodopi, 2009. p.40.

^⑦Mills, Katie. *The Road Story and the Rebel: Moving Through Film, Fiction, and Television*. Southern Illinois University Press, 2006. p18.

却发现自己陷入了新的深渊：精神困境和信仰危机。五十年代，在二十世纪这个被称为极端年代、充满剧烈变化的世纪中，被许多历史学家看成是一个繁荣而又安静的时代。然而，“在我们面前展开如梦幻的国度，那么多彩、美丽而新鲜，实际上却没有欢乐，没有爱和光明。”^① 在社会批评家、作家、艺术家的视野中，这是一个有着深层隐忧的十年。以年轻人的反叛，郊区婚姻生活的失调，公司白领的懦弱驯服为主，批评家们在史无前例的繁荣和迅猛发展的社会现实表象之下，看到了“时代的贫困”，看到了无处不在的焦虑不安。五十年代成了“焦虑的年代”，所谓的“丰裕社会”远非一个健全的社会。一如古德曼所言，这个丰裕社会是个方兴未艾的消费社会，只知拼命地追求现代化和利润而丝毫不顾及人的价值。^② 这种物质和精神的不协调其实有着美国文化源头上的深刻原因：

人的欲望分为两种——既要满足物质上的需求，又要满足精神上的需求；这一欲望在北美大陆上创建了同样可以一分为二的文明，因为它在高低两个层次都提供了令人向往的满足。既然有了能够满足最低限度需求的无限丰富的物质资源，创造一个能反映崇高品德的新社会的希望看来也就能够得以实现。在美国文明的起始阶段，人们也许就能发现朴实的理想主义与粗俗的物质至上主义的不相协调的结合的谬论，这种结合在以后的岁月里产生了揉合美、嘲讽、肯定与悲观绝望于一体的文学。二十世纪美国文学中反映出的暴力，在相当程度上归因于它文化源头里所具有的能量与多种对立。^③

五十年代高度发达的科学技术和物质文明并没有为美国的前途作出历史和道德的判断，反而用种族灭绝、控制论精神分析学等等新观念摧垮了传统价值标准。刚刚从大战的杀戮、法西斯集中营和广岛原子弹的梦魇中摆脱出来的人们，又被冷战、热战的阴云禁锢笼罩。于是美国人深觉生活中失去了安全感，物质变成了压迫精神的重担，人的价值在这毫无理性的世界上也越来越难以确定。另一方面，由于对共产主义的恐惧，统治阶级在国内施行高压政策，造成了美国人民“有史以来不曾有过的惧怕和心灵受桎梏的情况。”^④ 于是，我是谁？从哪里来？要到哪里去？这种具有存在论意义的自我反思和追问统摄了美国人的生命体验和心性结构，尤其是那些无需为基本生存而挣扎的富裕起来的中产阶级的白人子弟，他们敏锐地意识到，社会现实严酷沉闷，个体存在孱弱渺小、赤裸无遮，因而深感迷茫困惑，焦虑不安。他们感觉自己“垮了”，“不仅是厌倦，还感到精疲力竭，毫无保障，……所有非必需之物都被剥得一干二净，只剩下心灵去接受周

^①胡家峦编：《英语诗歌精品》，北京：北京大学出版社，1995年，第296页。

^②迪克斯坦，莫里斯：《伊甸园之门：六十年代美国文化》，方晓光译，上海：上海外语教育出版社，1985年，第79页。

^③斯比勒，罗伯特：《美国文学的周期》，王长荣译，上海：上海外语教育出版社，1990年，第5页。

^④赵一凡：“‘垮掉的一代’述评”，《当代外国文学》，1981(03)，第144页。

围的一切。”^① 困惑不安的中产阶级中青年一代引起了 50 年代全社会的普遍关注。在五十年代的美国，这些白人男性在“这个时代里独一无二的崇高功能就是上路”。^② 正是在这样的时代氛围里，以凯鲁亚克为主的“垮掉的一代”“上路了”。“道路就是生活”，这是以凯鲁亚克为领袖的“在路上”的“美国亚当”们的响亮口号。那么，生活也就是道路。在美国当代文学史和当代文化史上，上路的一代“美国亚当”们都是一道无法忽略的人文风景。是丰裕社会时期一代人的精神“史记”。这种道路就是生活的实践对美国社会进行了全面审视，是他们“研究生活”，“阐释生活”的方式。

基于自己的路上经历，凯鲁亚克写出了美国道路小说的里程碑——《在路上》。这部著作以一种平和的、刻意漫不经心的散文笔调，论述了人们谈论的极具冒险性的经历——它挑战了“繁荣的美国的满足感”，清楚地揭示了诸如波普和爵士乐等流行音乐等对年轻人的作用。但最重要的是，这部著作提供给我们一本“道路指南”，它导致了一种电影类型——公路电影的发展。“道路指南”由而变成了一种另类生活方式的象征，这种生活是无根的但并非漫无目的，是流动性的可又是心灵恬静的，是贫穷的却又是慷慨和精神富足的，是知识和道德意义上的探索，而非物质意义上的探索。由于凯鲁亚克，旅行变成了新文化的一部分。^③ 也由于凯鲁亚克，道路小说在五十年代的美国文坛大放异彩，成了第二次世界大战和越南战争这两个时期之间美国小说最出色的成就。^④ 道路小说的典型主题不再是经济、战争等如同大萧条和二战时期的小说那样，而是关注个体孤独困惑的内心世界。

五十年代的道路小说反映出在现代美国富裕的生活中隐藏着某种深切的忧虑，而且它们所表现出来的存在主义的危机感，一种荒谬的虚无主义意识，使它们成为一种新型的现实主义。^⑤ 战后世界里美国文化的忧虑不安在道路小说中得到了强有力的表现，大多数美国小说都突出了现实的绝境意识这个特点，这成为世纪中期一种突出的文学现象。^⑥ “美国亚当”在丰裕社会里的存在状况，远非是健全的社会里人的健全存在。他们的男性活力在丰裕社会的求同、家庭以及郊

^①转引自赵一凡：“‘垮掉的一代’述评”，《当代外国文学》，1981(03)，第 148 页。

^②伯科维奇，萨克文：《剑桥美国文学史(第七卷)：散文作品 1940 年~1990 年》，孙宏主译，北京：中央编译出版社，2005 年，第 189 页。

^③沃森，彼得：《二十世纪思想史》，朱进东等译，上海：上海译文出版社，2006 年，第 530-531 页。

^④伯科维奇，萨克文主编：《剑桥美国文学史(第七卷)：散文作品(戏剧和小说)(第 7 卷修订版)(1940 年-1990 年)》，孙宏译，中央编译出版社，2005 年，总序第 XXI 页。

^⑤埃利奥特，埃默里：《哥伦比亚美国文学史》，朱通伯译，成都：四川辞书出版社，1994 年，第 1148 页。

^⑥埃利奥特，埃默里：《哥伦比亚美国文学史》，朱通伯译，成都：四川辞书出版社，1994 年，第 1140 页。

区生活的沉闷，组织中的驯服这样的时代疾患中受到抑制。他们看透了世界之平庸，但却无力去超越，即无力成为“我”，但又不屑于成为“他”，挣扎在自我认同的困境里，成为罹患精神疾患的局外人。理查德·汉利(Richard Hanley)在论及文学与文化价值时说：“我认为美国的文化价值与文学之间有着不可分割的联系，从认识的最深层来看，两者之间是相互加强和相互循环的关系。我们的民族形象在文学作品中得到反映，因此，在这个意义上，它与我们对目的和命运的看法是不可分割的。”^① 道路小说的价值正在如此。文学家们无不从某种深刻的意义上对周围的文化环境做出反应，五十年代的美国社会已经具有“丰盛、暴力、欣快、抑郁”的“消费社会”的特征，^② 在这样的社会里，“美国亚当”深感孤独、迷茫和愤怒。他们的存在焦虑呈现出世纪中期丰裕社会的情感结构，也为六十年代的反正统文化运动提供了心理土壤，在一定程度上成了预测六十年代反文化运动的先声。五十年代由而成了六十年代的动乱赖以确定自身意义的背景。^③

美国文学批评巨擘哈罗德·布鲁姆说过，每一时代里都有一些体裁比其他文体更具经典性。^④ 五十年代的美国文学领域，在保守的新批评派和纽约文人集团的统治下，一派停滞僵化的景象，因而出现了美国文学史上所谓的“批评的时代”。而小说、诗歌、电影和杂志不是受着麦卡锡主义的污染，就是因为批评家们学究式的苛责、挑剔而变得毫无生气，日益局限于高雅的知识圈子里。^⑤ 正是在这样的文坛背景下，道路小说璀璨登场，成为这个时代里比其他体裁更具经典性、更能体现美国特色的文学成就。小说，在巴尔扎克看来，就是一个民族的秘史。^⑥ 米兰·昆德拉说过，对于小说家来说，一个特定的历史状况就是一个人类学的实验室。在这个实验室里，他探索他的基本问题：人类的生存是什么？^⑦ 一种仍然具有生命力的文学体裁可以反映出特定历史时期具体环境塑造人们情感和渴望的方式。^⑧ 道路小说家们正是这样在战后丰裕社会这个“实验室”中探讨着人们的生存境遇，考察着世纪中期美国人的情感和精神。

权威的《剑桥美国文学史》论述说，二战以后，由美国主流和它的文学文化以及次文化之间的不和谐而产生的焦虑与抗议或许为 20 世纪所记载的历史提供

^①利德基，卢瑟·S·：《美国特性探索》，龙治芳等译，北京：中国社会科学出版社，1991年，第168页。

^②波德里亚，让：《消费社会》，刘成富等译，南京：南京大学出版社，2001年，第210页。

^③迪克斯坦，莫里斯：《伊甸园之门：六十年代美国文化》，方晓光译，上海：上海外语教育出版社，1985年，第2页。

^④布鲁姆，哈罗德：《西方正典》，江宁康译，南京：译林出版社，2005年，第15页。

^⑤赵一凡：“‘垮掉的一代’述评”，《当代外国文学》，1981(03)，第144页。

^⑥转引自陈忠实：《白鹿原》，北京：人民文学出版社，2000年，第2页。

^⑦昆德拉，米兰：《生活在别处》，长春：时代文艺出版社，1987年，第3页。

^⑧努斯鲍姆，玛莎：《诗性正义：文学想象与公共生活》，丁晓东译，北京：北京大学出版社，2010年，第18-19页。

了文学与社会之间内容最为丰富的对话。^① 这尤其体现于以凯鲁亚克为代表的道路小说领域。50年代的道路小说是最具美国民族特色的文学类型与战后美国丰裕社会之间中最引人注目的对话。它表明“要适应丰裕生活并不容易^②”，一如《丰裕社会》的作者加尔布雷思所言。因为丰裕具有这样一种模糊性，即它总是既被作为惬意的神话来经验，又被当作一种多少有些强迫性的对某种新型的行为、集体约束及标准的适应进程来忍受。“富庶革命”并未开启理想的社会，而仅仅是导向了另一类型的社会。丰裕会朝着暴力转向进行颠覆性转变。^③ 鲍德里亚颇具洞见，他说，所谓的丰裕，没有解放我们，我们只是和以前的任何一次时代变迁一样，失去了一些坏处，而得到了新的束缚。而所有的反抗，比如吸毒，比如嬉皮，它试图拒绝这个社会的丰裕，而恰恰他们也往往只是丰裕社会的一个奢侈产品罢了。五十年代的美国道路小说也由于文学和社会之间的这种深刻的对话，超越了文本本身的意义，成为了丰裕社会的一种时代符号，艺术符号，具有艺术欣赏和文化观照的双重价值。同时，对于世界上任何一个继美国之后富裕起来的国家，也有着深刻的启迪意义。

弗罗姆一直热衷于探讨健全的社会和生活于其中的健全个体。他说，我们发现，最民主、最和平、最繁荣的欧洲国家，尤其是世界上最昌盛的美国，显示出了最严重的精神障碍症的症状。西方世界的整个社会经济发展的目标是舒适的物质生活，相对平均的财富分配，稳定的民主和持久的和平；但是，值得警惕的是，正是最接近这个目标的国家表现出了最为严重的心理不平衡的症状！^④ 高度发达的物质并非能给人带来高度的幸福和满足：把所有经济上的满足都给予他，让他除了睡觉、吃蛋糕和为延长世界历史而忧虑之外，无所事事，把地球上的所有财富都用来满足他，让他沐浴在幸福之中。直至头发根，这个幸福表面的小水泡会像水面上的一样破裂掉。^⑤ 英国经济学家舒马赫(E.F. Schumacher)在其经典《小的是美好的》(*Small is Beautiful*)一书中指出，我们的失败是我们的成功所造成的后果，我们必须服从于人的真正的需要。而“什么是真正的需要和什么是虚假的需要的问题必须由每一个人自己来回答，但这只是归根到底；即是说，只有在他们能自由地作出自己的回答并且已经这样做的时候。^⑥”因此，弗罗姆明确

^①伯科维奇，萨克文主编：《剑桥美国文学史(第七卷)：散文作品(戏剧和小说)(第7卷修订版)(1940年-1990年)》，孙宏译，中央编译出版社，2005年，第XX-XXI页。

^②波德里亚，让：《消费社会》，刘成富等译，南京：南京大学出版社，2001年，第198页。

^③波德里亚，让：《消费社会》，刘成富等译，南京：南京大学出版社，2001年，第200-204页。

^④弗洛姆，埃里希：《健全的社会》，欧阳谦译，北京：中国文联出版公司，1988年，第9页。

^⑤陀思妥耶夫斯基：《死屋手记》，转引自波德里亚，让：《消费社会》，刘成富等译，南京：南京大学出版社，2001年，第200-204页。

^⑥迪克斯坦，莫里斯：《伊甸园之门：六十年代美国文化》，方晓光译，上海：上海外语教育出版社，1985年，第72页。

宣称，把经济理解为生活的内容是一种死症……，因为无限的增长与有限的世界不相称。经济不应成为生活的内容，人类所有的伟大导师都是这样说的；而今天的现实告诉我们，经济不能成为生活的内容。^① 英国著名哲学家、历史学家汤因比（Arnold Joseph Toynbee）在上个世纪就曾预言过，如果说 19 世纪是英国人的世纪；20 世纪是美国人的世纪；那么 21 世纪就是中国人的世纪。^② 他山之石，可以攻玉。美国五十年代丰裕社会和道路小说之间内涵丰富的对话，对于今日已经国力日强，越来越多的人加入了中产阶级行列的丰裕起来的中国，对于将要引领二十一世纪、正在开拓“中国梦”之路的中国，其巨大的启迪作用自不待言。

^①弗罗姆，埃里希：《占有还是生存：一个新社会的精神基础》，关山译，北京：生活·读书·新知三联书店，1989 年，第 174 页。

^②汤因比，池田大作：《展望二十一世纪：汤因比与池田大作对话录》，荀春生，朱继征译，北京：国际文化出版公司，1985 年。