

# 明清京杭运河士人游历的时空特征及其影响因素

王长松, 王名扬

(北京大学城市与环境学院历史地理研究所, 北京 100871)

**摘要:** 游历是古今人类一直存在的在旅途与目的地的新知探索与异地体验活动, 游记则是古人游历活动的直接记录。以游记为中心研究明清士人群体运河游历的时空特征及其影响因素, 有助于更深入地理解历史时期交通系统的运行方式与传统社会下士人的出行模式。本文基于“移动性”视角, 结合时间地理学的分析方法, 通过对游记文本进行信息提取与空间表达, 展现了明清士人运河游历的整体时空特征, 并在此基础上讨论了个体游历活动受到的影响与制约。研究发现: ① 明清运河游历活动在北方与南方分别形成京津游历集中带和淮扬—江南游历富集带, 中部则较为稀疏; ② 在自然条件、漕运制度等因素的影响下, 游历活动在一年内的分布呈现出一定的时间节律; ③ 身份等级、游历地点、交通方式在游历过程中极大地影响了游历者的行为模式、空间感知与情感体验。本文提出历史交通地理研究的移动性分析框架, 并为大运河国家文化公园的文脉延续提供学术支撑。

**关键词:** 明清时期; 游历; 移动性; 京杭运河; 历史交通地理

DOI: 10.11821/dlxb202412015

## 1 引言

游历是古今人类一直存在的在旅途与目的地的新知探索与异地体验活动<sup>[1]</sup>, 游历活动涉及交通基础设施、交通管理制度, 出行目的、线路选择等行为, 以及交通文化景观等内容, 属于历史交通地理的重要组成部分。明清时期, 随着运河漕运和运道系统的完善, 一个以京杭运河为核心, 结合了运河沿线驿路的南北水陆交通体系逐渐形成, 众多官员、文人、使节等士人群体, 留下了大量与运河及其沿线景观相关的游记、日记。这些游历文本是微观个体在移动中对自身行动轨迹、日常活动、地理感知的直接记录, 是研究明清时期运河交通、文化景观等方面的第一手资料, 其特性也正与强调个体性与主观感知的“移动性”研究范式相匹配。

目前国内历史时期交通地理研究大多关注交通线路的分布、管理制度等问题<sup>[2]</sup>, 京杭运河研究构成了其中的重要部分, 研究主题包括运河水利工程<sup>[3-5]</sup>、漕运制度<sup>[6-9]</sup>、沿线区域发展<sup>[10-12]</sup>等。总体来看, 现有研究主要基于历史文献记载对交通线路和宏观历史事件进行考证, 对于微观视角下的人、货物、信息的具体流动方式, 以及群体或个体的行为与感知涉及较少。研究中以官方典籍、地方志、考古资料等为主要材料, 游历文本则更多作为补充与印证。也有部分研究关注一篇或几篇游记所反映的运河交通、沿线景观等问题<sup>[13-16]</sup>, 但在分析的深度和系统性上仍有所欠缺。“移动性”既关注交通设施等客体, 又

收稿日期: 2024-03-01; 修订日期: 2024-08-01

基金项目: 北京市社会科学基金重点项目(20LSA002) [Foundation: Key Project of Beijing Social Science Foundation, No.20LSA002]

作者简介: 王长松(1980-), 男, 河北高阳县人, 研究员, 博士生导师, 研究方向为城市与区域历史地理。

E-mail: wchs@pku.edu.cn

关注移动主体的行为,既能结合宏观政治社会背景,又能考察个体的行为差异,推动历史交通地理的综合性和多元化研究。

国际上历史游历文本逐渐引起学者的关注。一类研究将其作为能够反映作者行为模式或生活方式的日志,聚焦于作者自身的独特生活体验,深入挖掘其情感、态度与行为方式等<sup>[17-20]</sup>。另一类研究基于GIS技术,注重游历文本的数字化与空间可视化表达,从宏观的角度开展时空路径、地理认知等方面的分析<sup>[21-24]</sup>。以上研究受到“空间转向”的影响,形成了“文学地理”的研究框架,仍需要从“移动性”视角深入探索游历者的时空行为特征、社会属性与制度制约等因素,以寻求理论上的突破。历史GIS具有多源数据的综合性分析优势,可以结合京杭运河移动客体,通过历史游历文本的系统梳理和深入挖掘,可视化分析游历活动的时空特征与影响因素,进而反映运河交通与文化景观的演变。

“移动性”概念最早由社会学家Urry<sup>[25]</sup>提出,逐渐在地理学界产生重要影响,形成“移动性地理学(Geographies of Mobilities)”的研究范式<sup>[26]</sup>。传统的交通地理学关注宏观视角下的OD关系、可达性、交通运输规律等主题,具有强烈的效益导向和计量特征<sup>[27]</sup>。与之不同,“移动性”研究将人、物、信息的移动与社会文化相联系,关注微观个体的移动方式、地理认知与情感体验<sup>[28]</sup>。Cresswell等<sup>[26]</sup>将移动的空间、主体、行为纳入研究对象中,探讨了在不同地理空间、社会背景、时间尺度下个体或群体的移动过程与经验,以及移动构成的文化景观。相关研究的主题包括移民过程处境<sup>[29-32]</sup>、身份差异与移动性不平等<sup>[33-35]</sup>、移动性对文化景观的塑造<sup>[36-38]</sup>等。

尽管Cresswell<sup>[39-41]</sup>已经提出,移动性并不只适用于现代世界与西方社会,已经有部分研究将移动性视角应用于传统社会与前现代交通方式<sup>[42-45]</sup>,但现有研究仍然主要关注现代化以来的移动方式与权力结构,对传统社会人与物质的移动涉及较少<sup>[39]</sup>。京杭运河交通体系植根于帝制下的中国传统社会,在制度与技术的影响下,士人、商旅、漕船、货物在不停地移动中形成了独特的时间节律与空间秩序。士人群体所撰写的游历文本忠实地反映了其自身的移动和个体的认知,系统分析游历文本,不仅有助于深入地理解京杭运河交通体系,也有利于历史交通地理的“移动性”探索。本文基于移动性视角,通过游历文本分析和组建GIS数据集,并结合时间地理学分析方法,探究运河交通体系中士人群体游历行为的时空格局演变,充分理解制度、河流变迁影响下文化景观与游历行为的关系,以及微观个体的空间感知差异。由此尝试丰富历史交通地理的研究内容,突破传统的地点方位考证方法,同时对大运河国家文化公园建设中文化遗产保护与文脉延续具有现实意义。

## 2 数据和方法

本文的研究路径具体为:①提取90篇游历文本中的时间、空间、行为信息,并结构化为统一的时空数据;②利用ArcGIS实现数据的时空可视化,系统展示运河水陆交通体系的空间结构和游历者行为的时空特征,在此基础上探讨游历的影响因素;③从移动性中的“主体性”视角深入分析游历个体的行为、情感体验与空间感知,进而讨论物质、制度等影响因素作用于游历个体的具体方式,以及个体的认识与反应(图1)。

研究数据主要来源于明清时期士人撰写的京杭运河游记、日记等游历文本。明清两代文人作品繁多,考虑到文献的典型性和代表性,首先选定重要文献丛书。除《四库全书》等官修丛书外,《小方壶斋輿地丛钞》<sup>①</sup>《历代日记丛钞》<sup>②</sup>两部丛书着重辑录与游历

①(清)王锡祺.《小方壶斋輿地丛钞》.杭州:杭州古籍书店,1985年第1版。

②李德龙,俞冰.《历代日记丛钞》.北京:学苑出版社,2006年第1版。

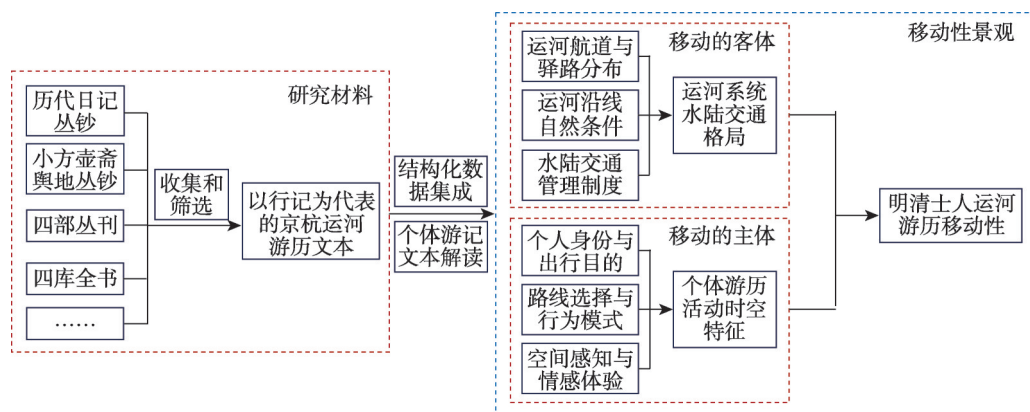


图1 研究技术路线

Fig. 1 Research technical route

相关的游记、日记。此外,选取一些单独出版的包含运河游历内容的代表性文人文集或长篇日记,如《北游录》<sup>③</sup>《林则徐集·日记》<sup>④</sup>《翁同龢日记》<sup>⑤</sup>等。本文按照作者身份、与运河的相关度、记述详细程度对上述丛书与明清文集进行了系统的梳理和甄选,基本覆盖了明清两代运河游历的代表性人物和行程,能够反映明清士人群体运河游历活动的整体情况。共收集相关游记、日记135篇,从中筛选出信息记录详细和相对完整的90篇,其中明代31篇,包括40段行程,清代59篇,包括78段行程;从14世纪末到19世纪末,时间跨度约500年。如图2所示,游记文本的时间分布不均衡,虽然存在近多远的现象,但代表性文献可以弥补这一问题。从分布曲线上,还可以看到重要事件对游历的影响,成为京杭运河游历行为的重要节点。例如1411年明廷疏浚会通河,运河全线通航;明神宗初年改漕运限期,压缩了漕运对运河的占用时间<sup>⑥</sup>,士人游历出现迅速增长;明清之交,战争和社会动荡下士人游历记录并未明显减少,运河也是部分“明朝遗民”访古怀旧和追忆前朝活动的重要交通线路;1684—1784年康熙、乾隆二帝的分别6次南巡以及南巡前后运河沿线的整修、疏浚等工作限制了一般士人的沿运游历,游历记录骤减;1855年黄河决口改道导致运河航道的淤塞,也在一定程度上限制了士人的沿运出行。除此之外,研究数据还包括中国历史地理信息系统(CHGIS)明清(1368—1911年)聚落、政区时间序列数据,以及1820年全国水系数据。

游历者的身份和出行目的是研究京杭运河移动性的关键信息,根据明清时期的官职品阶制度,本文将游历者分为4类,即高级官员(三品及以上的中央官员和省级以上地方官员)、一般官员(四品及以下中央官员和普通地方官员)、无官阶的文人和外国使臣。游历者的出行目的,可以分为公务、赶考、游览、返乡、回程<sup>⑦</sup>5类。士人身份与出行目的的游历行程情况,除了代表返回出发地的“回程”外,官员的公务性目的在行程中占

③(清)谈迁撰,汪北平点校.《北游录》.北京:中华书局,1960年4月第1版。

④(清)林则徐著,中山大学历史系中国近代现代史教研组、研究室编.《林则徐集·日记》.北京:中华书局,1962年4月第1版。

⑤(清)翁同龢撰,翁万戈、翁以钧校订.《翁同龢日记》.上海:中西书局,2012年1月第1版。

⑥“世宗定过淮程限,江北十二月,江南正月,湖广、浙江、江西三月,神宗时改为二月。又改至京限五月者,缩一月,七八九月者,递缩两月。后又通缩一月。”引自(清)张廷玉等撰,中华书局编辑部点校.《明史》,卷七十九.北京:中华书局,1974年4月第1版,第1921页。

⑦“回程”指出行者完成出行目的后,返回出发地的行程。

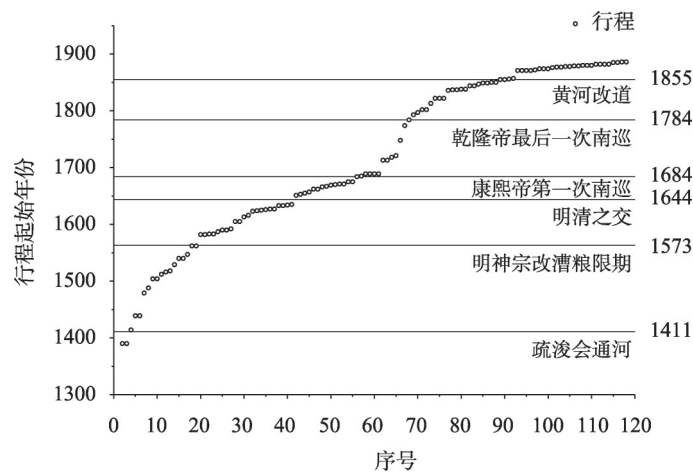


图2 明清时期游记行程的时间分布

Fig. 2 The time distribution of travels in the Ming and Qing dynasties

比最多，普通文人参加科举考试目的次之，单纯性出游的行程则相对较少。因此，明清士人运河游历活动主要是在完成公务、参加科举考试等制度性任务的途中开展的（表1）。游历者的行为涉及身体与交通方式的移动状态，分为船行、陆行和停留3类状态。游历者在停留时的行为附着强烈的社会属性，主要包括公私事务、游览和会友社交等活动<sup>[46]</sup>（表2）。

表1 明清时期出行目的与士人身份的游历行程数目与平均时间

|      |         | 各类出行目的行程数量(段) |      |      |      |      | 行程总计(段) | 平均时间(d) |
|------|---------|---------------|------|------|------|------|---------|---------|
|      |         | 公务            | 赶考   | 出游   | 返乡   | 回程   |         |         |
| 身份分类 | 高级官员    | 13            | 0    | 1    | 4    | 3    | 21      | 50.1    |
|      | 一般官员    | 21            | 0    | 4    | 4    | 9    | 38      | 58.6    |
|      | 普通文人    | 5             | 17   | 9    | 3    | 15   | 49      | 49.9    |
|      | 外国使臣    | 6             | 0    | 0    | 0    | 4    | 10      | 67.3    |
|      | 行程数目    | 45            | 17   | 14   | 11   | 31   | 118     | 54.2    |
|      | 平均时间(d) | 69.3          | 39.2 | 41.7 | 65.3 | 41.0 | 54.2    |         |

3 明清京杭运河水陆交通网络

3.1 明清京杭运河的发展历程

明初定都南京，漕粮北运的需求骤减，直到明永乐年间筹谋迁都北京，朝廷才重新重视京杭运河航道的整治和维护。永乐九年（1411年）在南旺附近筑坝引水，疏通会通河，京杭运河得以重新通航<sup>[3]</sup>。其后，明政府一直对运河进行修缮和维护，在徐州、淮安等河段曾开新河以避黄泛，但整体航线没有大的改动。清朝也十分重视运河航运的维护，其中对运河航道影响最大的当属康熙年间的“黄运分立”，将淮河北岸运河与黄河的河道分开，京杭运河体系最终完善。咸丰五年（1855年），黄河决口北徙，导致山东运河淤塞。之后清政府虽有部分疏浚措施，但由于黄河的决溢与国力的衰退，运河的航运状况



表2 明清时期运河游历中的活动类型划分

Tab. 2 Classification of activities in travels along the Grand Canal in the Ming and Qing dynasties

| 活动类型     |    | 具体划分              | 相关记载案例                                     |
|----------|----|-------------------|--|
| 移动状态     | 船行 | 乘船向目的地的移动         | 味爽,转北风,舟行,已刻至采石 <sup>⑧</sup>               |
|          | 陆行 | 陆路向目的地的移动         | 载星而行,车驰十余里 <sup>⑨</sup>                    |
|          | 停留 | 移动过程中主动或被动的停滞     | 早晨至武城县城外,因前舟换剥,在此暂泊 <sup>⑩</sup>           |
| 移动中的其他活动 | 办事 | 撰写文书、买车、换船等各类公私事务 | 饭后五兄登岸拜客,余督仆人发行李过船,甚琐屑 <sup>⑪</sup>        |
|          | 游览 | 参观名胜、游赏风景等游玩活动    | 入城东。经千秋桥至月华山。城隍庙踞其阳。稍北登公馆之万岁楼 <sup>⑫</sup> |
|          | 会友 | 迎拜客人、会见亲友等社交性活动   | 晚景钓云来访,手谈至夜 <sup>⑬</sup>                   |

每况愈下。到光绪二十七年(1901年),全部漕粮改折现金,中国的漕运制度就此终结,维持了数百年的京杭运河交通也渐渐衰落。

3.2 运河沿线自然条件与水路交通网络

京杭运河分为通惠河(大通河)、北运河、南运河、会通河、淮扬运河、江南运河、浙东运河等河段,南北各河段的航道特征和交通状况由于沿线地形、水源、气候等差异呈现出明显不同的特征<sup>[3]</sup>。受到沿途地形高差、源头水量的季节变化、黄河的频繁决溢等因素的影响,漕粮运往北京的路途并非一帆风顺。淮安以南运河沿线地势低平、水源充足,且较少受到黄河的影响,运河航运基本能够保持全年畅通。淮安以北运河需要从西侧穿过地势较高的山东丘陵,面临着地势抬高和水源不足的问题。

在运河线路出现堵塞时,沿线驿路就成了南北交通的重要补充。其中以北京为起点有两条主要道路:一条沿太行山东麓穿过华北平原,连接京师与中原;另一条在德州与大运河相交,之后分为东西两支,西支基本平行于运河,东支穿过山东丘陵,二者在淮河以北重新交汇,共同延伸至长江流域<sup>[47-48]</sup>。除此之外还有一系列东西向道路,将南京、开封等城市与上述两条交通线相连。这些道路与京杭运河一起构成了明清时期中国东部基本的水陆交通网络格局,也成为游历者时空移动的主要交通载体(图3)。

4 游历者行为活动的时空特征

4.1 运河游历的整体空间分布

根据每个地点在游历文本中的频次,绘制明清运河游历的重要节点与热点图(图4a),通过文本中的时间信息,计算出游历者经过各节点的频次,在每个节点的总停留天数,以及每次经过的平均停留天数(图4b)。二者共同构成明清两代运河游历活动的整体空间格局(图4)。

明清两代运河游历活动呈现出南方密集、北方稀疏的格局。淮河以南,游历者轨迹相对集中,重要节点包括淮安、扬州、镇江、苏州、杭州等城市,沿运河形成淮扬—江

⑧(明)杨士奇.《东里续集》,卷四十八,明嘉靖二十九年黄如珪刻本。

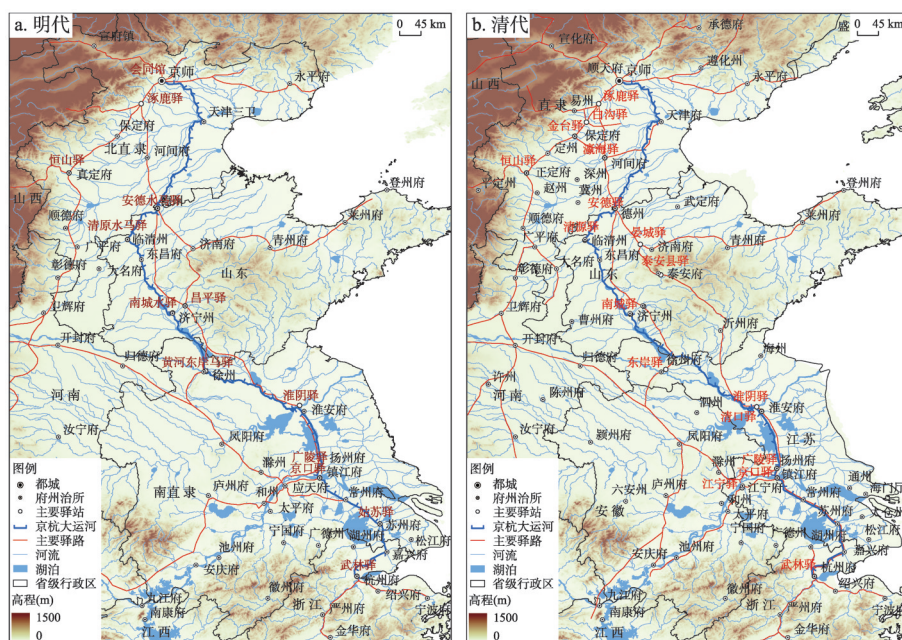
⑨(清)毕槐.《公车日记》,《历代日记丛钞》,第45册.北京:学苑出版社,2006年第1版,第256页。

⑩(清)林则徐著,中山大学历史系中国近代现代史教研組、研究室编.《林则徐集·日记》.北京:中华书局,1962年4月第1版,第14页。

⑪(清)翁同龢撰,翁万戈编,翁以钧校订.《翁同龢日记》第三卷.上海:中西书局,2012年1月第1版,第1080页。

⑫(清)谈迁撰,汪北平点校.《北游录·纪程》.北京:中华书局,1960年4月第1版,第8页。

⑬(日)策彦周良,(日)笑云瑞欣著.《策彦入明记笑云入明记》.武汉:崇文书局,2022年2月第1版,第170页。



注: DEM数据来自全国地理信息资源目录服务系统(<https://www.webmap.cn/>),历史政区、地名点数据来自CHGIS中国历史地理信息系统(<https://chgis.fas.harvard.edu/>),后图同。

图3 明清时期京杭运河水陆交通线路

Fig. 3 Water and land transportation routes of the Grand Canal in the Ming and Qing dynasties

南游历富集带。淮河以北,游历轨迹分出水路和陆路两支,水路自淮河向北沿运河经过宿迁、济宁、临清、德州、天津等节点与北京相连,陆路一支沿运河东岸、一支行泰山附近,二者在德州相汇,穿过运河后经河北平原抵达北京。北京成为游历活动最为集中的节点,连结通州、天津节点形成京津游历集中带。两大游历集中带分布在运河南北两端,而中间区域的游历活动相对稀疏。

根据节点频次和平均停留时间所反映的时空特征,可将这些节点分为不同的类别。德州、宿迁等游历者经过频次较多,然而每次经过的平均停留时间并不长,这就表明其虽然是重要的水陆交通节点,但功能较为单一,游历者只是快速经过或稍作停顿;北京、镇江、苏州等节点游历者经过频次多、平均停留时间长,说明这些节点不仅是交通上的必经之路,而且还具有其他较强的社会经济属性;济南等部分城市经过频次少,但平均停留时间长,则从侧面反映了其文化景观的吸引力。

#### 4.2 运河交通与游历活动空间格局及其演变

明清两代游历者的运河移动性特征的差异主要体现在部分节点的改变与淮河以北交通方式的选择上。明代大部分游历者都选择水路出行,移动过程中的停滞主要出现在淮河以南的杭州、苏州、镇江、扬州与淮河以北的徐州、临清、张家湾、北京等节点城镇。而到了清代,淮河以南的空间格局基本保持不变,淮河以北则陆路交通明显增加,甚至在频率上超越了取道运河的水路交通(图5a)。众多游历者在淮河两岸停留以更换交通工具,这也使得淮安、清江浦、王家营成为重要的水陆交通枢纽,徐州则因运河线路的更改失去了枢纽地位。除此之外,清代上海、天津两地在南北交通中的枢纽地位明显提升,这是因为清代后期运河的衰落与海上航运的兴起(图5c)。



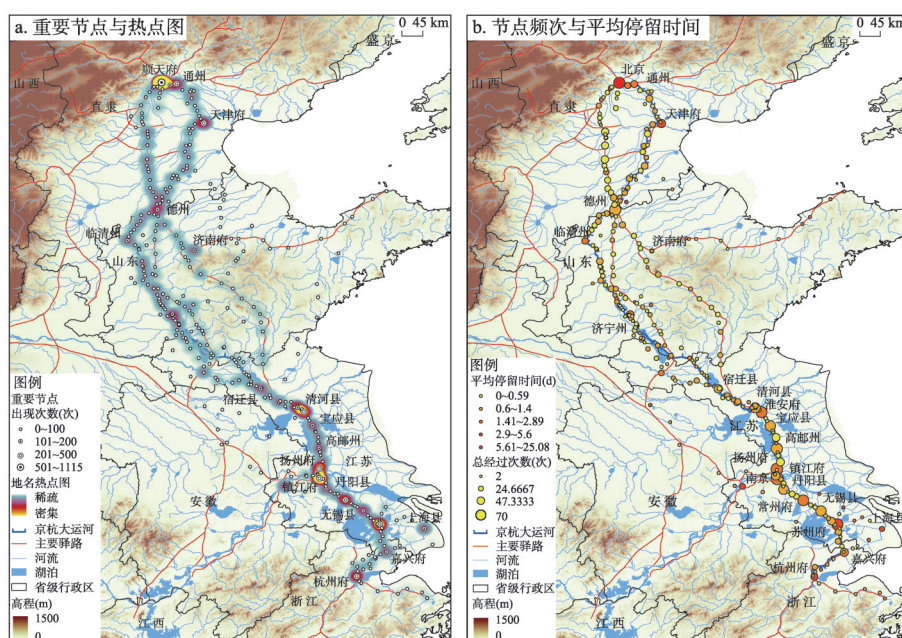


图4 明清时期运河区域交通与游历活动整体空间格局

Fig. 4 The overall spatial pattern of transportation and travel activities along the Grand Canal in the Ming and Qing dynasties

明清游历者的公务、社交、游览等活动存在明显的空间差异。明代的江南地区是游览、会友活动最为集中的地区,重要的游历节点彼此相连,组成江南运河沿线景观带。扬州以北,游历者的行为模式发生骤变,各类活动的频率都明显减少,这反映出游历活动因地方景观差异而产生的变化。运河北端的北京则是各类活动的又一集聚区,但与江南地区相比,北京体现了更多的公务与社交属性(图5b)。清代这一空间格局则进一步强化,江南与北京两大活动中心的地位更加凸显,除了淮安、济南、天津等新涌现出的游历活动中心外,运河区域中部各类活动分布依然稀少(图5d)。

#### 4.3 游历活动的时间节律与制约因素

提取出游历文本中的时间信息,本文从3个维度对其进行梳理。①利用每篇文本记录的游历起止时间,分析游历行程的年际分布变化;②提取文本所载的每条详细日期,描绘游历活动的时间节律;③根据每个个体的行程信息,搭建士人群体的时空轨迹。时间节律,指年内游历活动的分布情况,其不同季节、不同月份的集中与分散反映了游历者出行的时间选择与移动中的时空特征,这受到游历者个人偏好、运河航道状况、气候、运河管理制度等因素的影响。将每篇游历文本中的日期转换为其在相应年份中的日序,就把不同年份的文本信息放在了同一时间尺度下,绘制出游历活动轨迹的三维时空数据图,可以分析明清运河游历的年内时间节律(图6)。

图6a为明代运河游历的时间节律。在淮河以南,水路行程轨迹遍布全年,主要集中在农历十一月至二月、农历五月两个时间段;淮河以北,水路行程集中在农历四月到五月,冬季运河封冻后基本没有水路行程,且分布的时间跨度向北逐渐收缩,其余的时间里则是陆路行程占主导。这一分布模式说明,明代游历呈现出明显的季节特征,体现出年内的季节变化与南北方不同的自然条件对水路行程的限制,自然条件是这一时期游历时间节律的主要影响因素。历史时期的交通方式决定了游历者的出行能力,而沿运河水

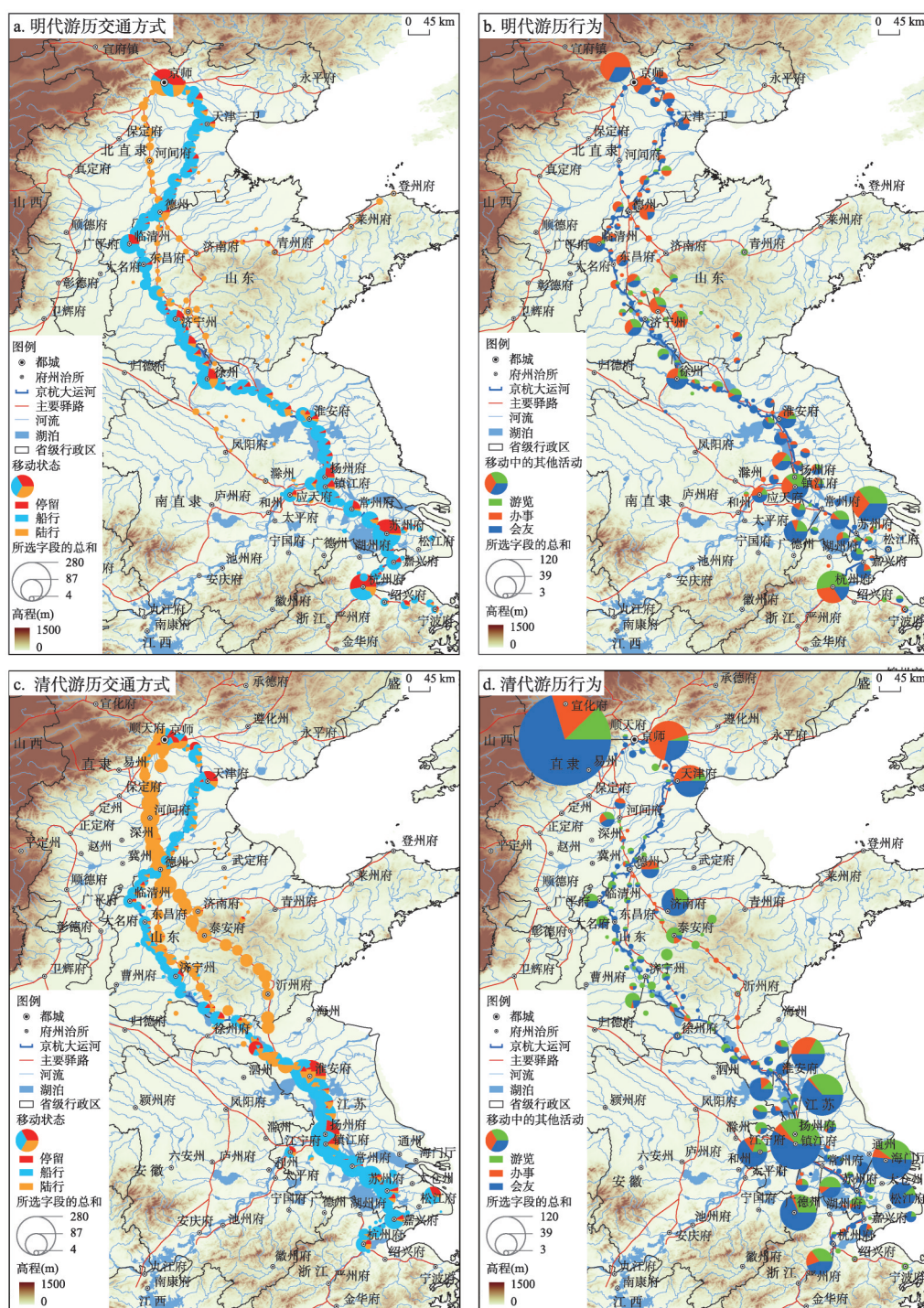


图5 明清时期运河游历交通方式与各类行为空间分布

Fig. 5 Spatial distribution of transportation modes and activities along the Grand Canal in the Ming and Qing dynasties

路出行又需要良好的河道状况和充足的水量,二者体现了游历者受到的能力制约与组合制约。明代游历时间节律的季节特征,是普遍能力制约下组合制约的季节性变化导致的。



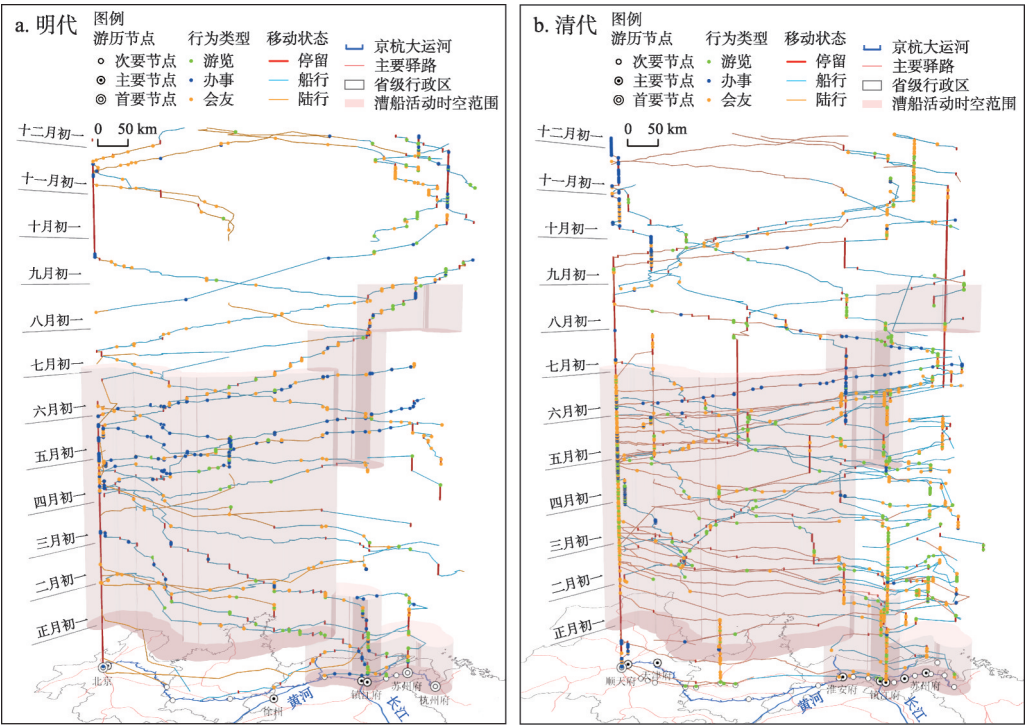


图6 明清运河游历的时间节律

Fig. 6 The time rhythm of travels along the Grand Canal in the Ming and Qing dynasties

清代的游历轨迹发生了显著的改变（图6b）。空间上，大量行程在淮河以北选择陆路而非水路（图5c）。相应在选择水路与陆路交通方式的行程分别在时间上也出现集聚，如农历二月与九月自北向南的水路出发潮，二月到六月淮河以北陆路交通的骤增，以及农历二月到三月、六月到八月大量行程在淮安附近出现的停滞与等候活动。这种时间节律与明代主要由自然条件塑造的情况不同，而是受到漕运制度的强烈制约，呈现出更多权威制约的特征。

漕运限期制度也早在明中期就已形成，清代的限期制度基本是对明代制度的继承，只是在回空时限、闸坝管理等方面有所细化。将游历的时间节律与漕粮运输限期相对照，可以发现漕运制度对游历时间节律的显著影响。首先，春夏两季是游历活动最为集中的季节，而淮河以北的运河航道也是被漕船占用的时段，游历者大都选择陆路出行，水路行程则出现频繁的停滞现象。其次，漕船集中在十二月至次年的三月过淮，许多游历行程也是在这个时段于淮河两岸停留等候或由水路转陆路；二月至八月，漕船过淮后淮扬运河、江南运河段的游历水路行程最为密集。最后，在漕船抵达通州和回空都基本结束的九月至十月，选择水路从北京南下的游历停滞次数与等候时间显著减少。清代游历活动时间节律的形成，是漕粮限期、运法变化等制度，以及运道治理、闸坝建设等因素共同作用的结果（表3）。在清代的运河上，除了历史时期交通方式决定的能力制约与自然条件、河道状况决定的组合制约，漕运制度成为士人群体游历行程中所受权威制约的突出表现。如果将漕船视为运河上的行动主体，则其移动同样受到行船能力与河道状况的影响而呈现出一定的时空节律；但与此同时，漕运制度又成为凌驾于一般游历主体之上的制约因素，进而导致了士人游历时间节律的改变。清代士人游历时间节律的这一变化，源于从明代到清代更加严厉的漕运制度，促使游历的权威制约日益强化。

表3 明清漕运限期表

Tab. 3 Time limits of water transport in the Ming and Qing dynasties

| 明神宗(1573年)前     |     |     |      |    |
|-----------------|-----|-----|------|----|
| 漕船出发地           | 出发  | 过淮  | 抵京   | 回空 |
| 北直隶、河南、山东       |     |     | 五月   |    |
| 南直隶(淮南江北)       |     | 十二月 | 七月   |    |
| 南直隶(江南)         |     | 正月  | 八月   |    |
| 湖广、浙江、江西        |     | 三月  | 九月   |    |
| 明神宗(1573年)后与清代  |     |     |      |    |
| 漕船出发地           | 出发  | 过淮  | 抵京   | 回空 |
| 河南、山东           | 正月  |     | 三月一日 | 五月 |
| 淮南江北            | 十二月 | 十二月 | 四月一日 | 八月 |
| 江南(江宁、苏州、松州等)   | 十二月 | 正月  | 五月一日 | 九月 |
| 湖广(湖南、湖北)、浙江、江西 | 十二月 | 二月  | 六月一日 | 十月 |

注：明代情况依据《明史》卷79《漕运》，清代情况依据《大清会典事例》卷102《吏部》《钦定户部漕运全书》卷13《兑运事例》；表中月份为农历，与图6时间轴相对应。

## 5 游历主体移动性的影响因素

上文分析都是基于群体的视角，而行记、日记则是高度个人化的文本，不同的身份、出行目的、出行线路可能会造就截然不同的行为与体验。因此，要理解上述因素对出行个体产生影响的具体方式，个体移动与游历的行为逻辑，以及个体游历过程中的地理认知与情感体验，就必须从微观个体的角度出发，采用移动性研究范式中的“主体性”视角，对游记文本进行更深入的分析。

### 5.1 因人而异：身份等级和出行目的对移动性的影响

游历活动的时空特征受到出行者身份等级和出行目的的影响。如表1所示，各类出行目的平均行程时间的差异反映了其对游历活动行为模式的影响，其中最为明显的是公务与参加科举考试。这两类出行中，完成公务与进京考试分别都是游历者出行的主要驱动力，也都是抵达目的地后的强制性任务，但二者的平均行程时间却分别是几类出行目的中最高（69.3 d）和最低（39.2 d）的。公务出行时，游历者常在旅途中的重要节点停留，以完成社交与游览活动，而普通文人在进京赶考中则往往专注赶路，对此无暇顾及。这同时也与游历者身份有关，对于各级官员来说，公务出行是常规的工作内容；对于普通文人来说，科举考试是其入仕的首要途径，旅途中自然无心他顾。

同时，在公务出行中，明清官员有明确的级别配置规定，如《大清会典事例》详细记载：（官员）“一品，夫六十名、马十六匹、水路船二只；二品，夫五十名、马十五匹、水路船二只；……九品，夫十二名、马二匹、驴二头、水路船一只；未入流者，马一匹、水路船一只”<sup>⑭</sup>。高品阶官员在遇到运河航道淤浅或漕船堵塞时，也会得到特权或优先权。1813年进京赴任的林则徐遇到了粮船拥挤的问题，他仍能够在清江浦搭乘粮船顺路北上<sup>⑮</sup>。1874年内阁学士翁同龢乘船返京途中多次遇到风向不顺、运河水浅等情况，他屡次借助随船配备的纤夫拉船，得以通行，而无须舍舟登陆，“风不顺，纤而行。……余舟

⑭（清）昆冈等纂修.《清会典事例》，卷六九八.北京：中华书局，1991年4月，第1版，第688-691页。

⑮（清）林则徐著，中山大学历史系中国近代现代史教研组、研究室编.《林则徐集·日记》.北京：中华书局，1962年4月第1版，第9-10页。

胶于河,用人力推之乃过,……寸寸前进,或帆或纤”<sup>⑩</sup>。然而,普通文人与一般官员则常常需要在旅途中临时改变行程,例如陆陇其1667年、1669年、1675年3次北上进京参加科举考试时,在镇江至淮安一带屡次转换交通方式,临时买骡、雇船,并因此延误行程,“ (十二月)初七,在丹徒,因粮船挨挤,步行至镇江,渡江至瓜洲,复步行至陈家湾,雇小船,更余至扬州骡子行侯海谷家”<sup>⑪</sup>。“ (十一月)廿八早过宝应,日中去平河桥四五里,水浅不行,……遣人至平河桥雇骡”<sup>⑫</sup>。在这样的对比下,公务出行的平均时间仍然远长于进京赶考,进一步说明了二者除交通外行为模式的不同。

出行目的与个人身份对移动中的各类行为活动的影响,以事务性与社交性活动最为明显。高级官员因公出京时,常陷入繁琐的公务接待或地方士绅社交网络,李东阳、林则徐、何汝霖、翁心存等人都曾对此类活动进行过详细记录。如明弘治十七年(1504年),时任太子少保、礼部尚书兼文渊阁大学士的李东阳奉命往曲阜祭祀,多次提到地方官员专程拜会或遣人拜访,“暮至张家湾,巡抚、山东都御史徐公源已遣舟来迎。……已已,过和合驿看郎中,良辅张主事邦瑞来迓。……辛未,兵备施副使槃来迓……壬申,过流河驿,又过青县,都御史王公沂遣人自真定来迓”<sup>⑬</sup>。清道光十八年(1838年),翁心存时任大理寺少卿,入直上书房,他在日记中记录了自己从决心返乡赡养母亲、递交请辞折、各处拜客辞行,到最终成行的过程。他先于闰四月九日(公历6月1日)自陈“慈亲年已八十,精力渐衰,反哺之心日切一日”,并于接下来的三天递交折子、入宫请辞:“十日……丑正二刻诣宫门递折。……十一日……丑正二刻诣宫门外,……探知已蒙恩准矣。……十二日……辰刻召见东暖阁,……叩首跪辞而退”<sup>⑭</sup>。得到批准后,会友、拜客、辞行成为了他接下来二十余日在京城的主要活动,这是他个人的社交需求,也是他出行前需料理的必要事务,他也因此感到“辰出暮归,甚惫,然匆促之际恐亦不能遍也”<sup>⑮</sup>,而整理行装、安排行程等只能在“稍暇”时进行。

综上所述,游历者的出行目的和身份不仅影响个人的交通方式与移动能力,也影响行程中的行为模式与游历体验。更高的官阶等级一方面为个人提供更多的交通选择和优先权,减弱了不利条件对个人出行的制约,另一方面也让行动主体不得不进行更多事务性、社交性活动,体现传统社会中的政治体制、社交网络对个人游历活动的影响。

## 5.2 因地而异:移动中的制约和空间感知

游历者在经过不同地区时,因地理位置、自然和文化景观的差异产生了不同的地理认知、行为模式和情感体验,这种差异明显体现在运河沿线的几个重要节点城镇上,其中北京、淮安、镇江最具代表性。

北京是士人南北往来中最重要的起点和终点,具有极强的政治与文化属性,从而极大地影响了人们的行为模式与时空感知。从翁心存的例子可以看出,都城集中的政治资源与社会网络对士人的出行与日常活动产生了不可忽视的影响。以北京作为行程起点,翁心存在离京前需获得朝廷的批准,之后他又不得不各处拜谒,以保持自己在这—网络中的位置。以北京为目的地的行程中,士人的目的大多是公务、参加科举考试,以及频繁的社交拜谒活动。

⑩ (清)翁同龢撰,翁万戈编,翁以钧校订.《翁同龢日记》,第三卷.上海:中西书局,2012年1月第1版,第1086-1093页。

⑪ (清)陆陇其.《三鱼堂日记》,卷一,《历代日记丛钞》,第16册.北京:学苑出版社,2006年,第276-277页。

⑫ (清)陆陇其.《三鱼堂日记》,卷二,《历代日记丛钞》,第16册.北京:学苑出版社,2006年,第334-336页。

⑬ (明)李东阳.《怀麓堂文后续稿》,卷六·纪行杂志,清康熙二十年泃江廖方达校刻本。

⑭ (清)翁心存著,张剑整理.《翁心存日记》.北京:中华书局,2011年6月第1版,第330-331页。

⑮ (清)翁心存著,张剑整理.《翁心存日记》.北京:中华书局,2011年6月第1版,第333页。



淮安与镇江分别位于运河与黄河（淮河）、运河与长江的交点，成为游历中渡河与渡江的关键节点。虽然二者都具有显著的交通枢纽属性，但自然环境和景观的差异塑造了游历者显著差异的行为模式，进而带来了迥异的情感体验与时空感知。在游历者感知中，淮安是一个较为单纯的交通节点，其与黄河南北两岸的清江浦、王家营等地共同构成了沿运渡河的重要交通枢纽。由于避让漕船、等候开闸、转换交通方式等原因，游历者往往需要较长时间停留等候，也存在较差的景观感知和消极的情绪。1874年翁同龢乘船北上时于6月12—18日在清江浦候闸，他在日记中的记录都是雇船易舟、搬运行李等各项事务，即使闲暇时，他只能“散步堤上”，发出“风景萧索，求一树不可得”<sup>②</sup>的感叹。

与淮安不同，虽然游历者在镇江也停留较长时间，却具较丰富的游览、会友等活动，也有较高的景观感知和积极情绪。1874年翁同龢在镇江停船等候时以“散步堤上，晚棹小舟再游金山”，获得了“顺流归，独唱独语，日落观晚霞，风景殊异”<sup>③</sup>的游览体验。游历者在镇江的停留，除了等风、候潮等不可避免的自然原因，还有主动游览景观的需求，如策彦周良、归有光、谈迁、吴式芬等，其中又以谈迁的游览记录最为详细。谈迁于1653年8月21—27日停留在镇江，期间他游览城内城外各处自然和文化景观，包括万岁楼、甘露寺、金山、银山等，并记录各处景观的历史典故和怀古抒情<sup>④</sup>。

### 5.3 因路而异：游历的路径选择与感知差异

在京杭运河的移动过程中，游历者根据交通状况、出行需求与个人偏好，选择不同的交通路线和交通方式，同样为游历者带来了截然不同的行为模式、情感体验和空间感知。明清两代游历者在交通路线的选择上有明显不同，明代大多数行程选择运河水路，京杭运河与北京至南京的“两京陆路”是两大水陆交通干线，运河水路是首选，只有在运河浅涩或事出紧急时才经由陆路，“凡往来使命，贡献商贾，皆由水路。若或因旱干，闸河水浅，不能通船，或有火驰星报之事，则由陆路”<sup>⑤</sup>。清代大量的游历者在黄河（淮河）以北选择陆路，这有运河由“借黄”到“避黄”的改变的原因，尤其是清代康熙之后，朝廷对漕运更加严苛的管理，以及运河关卡、闸坝处船只拥堵，管理者腐败行为，致使水路的成本提升、体验感极差。在淮河以北形成两条驿路为主的交通格局，分别是运河东岸的中道（湖路）与穿过鲁中山地的东道（山路），二者在德州相汇，经河北平原直达京师。在行程花费时间上，湖路或山路的平均时间21 d和23 d，而运河水路则平均需要约57 d。

湖路与山路的体验也存在较大的差异。湖路邻近运河，地势低洼，每逢下雨常常积潦泥泞，并且沿线穿过沂河、小汶河等十余条大小河流，游历者常常需要下车雇船，甚至涉水渡河。山路则穿过鲁中山地，地势险峻难行，且大车通行较为困难，游历者常需下车骑骡驴或步行。翁心存于1838年离京返乡和1849年北上进京时，两度取道湖路都多次提到道路泥泞难行的情况，如在马连屯“泥淖难行，轮屡陷淖，泥胶于轮不得转”<sup>⑥</sup>，在峰县“车陷于淖，良久乃出”<sup>⑦</sup>，甚至曾在邳州附近渡河时“往往遇泥淖处，辙迹甚深，车几覆者数矣”<sup>⑧</sup>。清人李慎传在山路途中不仅有“奇险百出，筋骨俱瘁”的身体体

②（清）翁同龢撰，翁万戈编，翁以钧校订：《翁同龢日记》，第三卷。上海：中西书局，2012年1月第1版，第1081页。

③（清）翁同龢撰，翁万戈编，翁以钧校订：《翁同龢日记》，第三卷。上海：中西书局，2012年1月第1版，第1077页。

④（清）谈迁撰，汪北平点校：《北游录·纪程》。北京：中华书局，1960年4月第1版，第8-11页。

⑤（朝鲜）崔溥撰，朴元燧校注：《崔溥漂海录校注》，卷之三。上海：上海书店出版社，2013年12月第1版，第161页。

⑥（清）翁心存著，张剑整理：《翁心存日记》。北京：中华书局，2011年6月第1版，第338页。

⑦（清）翁心存著，张剑整理：《翁心存日记》。北京：中华书局，2011年6月第1版，第706页。

⑧（清）翁心存著，张剑整理：《翁心存日记》。北京：中华书局，2011年6月第1版，第338页。

验,更有“全车之坠,一落十丈”的担忧,总结了山路“三险”,即“高山大岭之险”“曲涧危坑之险”和“荡埽(山间河流)之险”<sup>②</sup>。

陆路与水路交通方式的选择极大影响了游历者的体验。陆路交通的方式包括乘车、骑驴/骡、步行等,游历者常需在这几种交通方式中进行转换,而带来移动上的停滞与负面体验。与之相比,乘船则在一定程度上拉远了行动主体感知与实际移动之间的距离。选择陆路的游历者频繁提到的“赶路”体验,乘船出行的游历者虽然也常因粮船拥挤、运道浅涩等原因停滞,但路程中的各种状况并不会直接作用于身体,产生“筋骨俱瘁”体验。同时,经陆路者如果不及时赶到下一个站点就只能风餐露宿,而船只在旅途中则成为了移动的庇护所,无论交通状况如何,游历者都不会有安全与生理上的忧虑。此外,在水路航行中,游历者往往是“乘客”的身份,具体行进事务主要由随行船夫负责,其成为相对自由的行动主体,即使船行日夜兼程,也可以在这个庇护所中与同行者进行各类社交与娱乐活动。乘船的行程不仅是一种以空间移动为目的的交通活动,更是由游览与社交活动共同构成的复杂游历活动,而陆路行程则更倾向于一种单纯的向目的地的移动行为,行动主体在“赶路”中失去了游赏与社交的精力与时间。

## 6 结论和讨论

本文提出历史交通地理研究的移动性分析框架,将研究重点从交通线路的考证与复原转向人的移动性,关注基础设施、自然条件、管理制度、身份等级等因素,利用时间地理学的时空路径分析方法,基于移动性中的主体性视角,探究不同行动主体的行为模式特征与空间感知差异。这一框架有助于更深入地理解历史时期运河等交通线路的运行和管理方式,更全面地认识运河、漕运与士人游历的互动关系,集合运河、驿路、漕运、景观、士人群体等要素,形成了复杂的游历时空综合体。

明清京杭运河与沿线驿路共同构成了南北水陆交通网络,北京、淮安、镇江等城镇是士人群体游历活动的关键节点。黄河(淮河)以南,游历者的移动主要经由运河水路,行进过程中有较丰富的游览、会友等休闲和社交活动,在扬州、镇江、苏州、杭州等节点则更加集中,共同构成淮扬—江南游历富集带。黄河(淮河)以北,陆路交通也成为了游历者移动的重要交通方式,同时游览、会友等各类活动的分布明显稀疏,主要集中在北京、天津、济宁等节点,渐渐形成了北京—天津游历集中带。游历者在运河的自然条件、交通基础设施、漕运制度等制约下,因身份等级、出行目的、交通方式的不同,而产生了不同的行为模式与游历体验。

两次鸦片战争和太平天国运动之后,中国沿海地区被迫开放,铁路、轮船等现代化交通方式进入中国,开始打破以京杭运河为主线的传统南北交通格局。开始开眼看世界的中国知识分子纷纷在游历中选择轮船、火车等现代交通方式出行,传统的运河游历日渐式微。与此同时,清政府在列强侵略之下积贫积弱,逐渐无力维护京杭运河及其承载的漕运体系。1901年清政府宣布全部漕粮改折现金,中国的漕运制度就此终结。随着漕运的废弃和现代化交通的兴起,明清传统社会中这一极具代表性的游历时空综合体逐渐消失。现代化的交通工具、更大的运载量与更快的移动速度,使得南北方的交通更加便捷,但也渐渐改变了人们在移动中的行为模式与时空感知。新的移动模式呈现出更明显的目的地导向,取代了传统的身份与权力、游览与社交的缓慢的游历模式。因此,当前

<sup>②</sup> (清)李慎传.《行山路记》,《小方壶斋舆地丛钞》第6帙.杭州:杭州古籍书店,1985年11月第1版,第242页。

大运河文化公园建设中更需要考虑运河的游历时空综合体的形成与变迁过程, 不能是简单的复航和景观复建, 需要呈现完整性和多样化的运河文化。

致谢: 感谢北京大学城市与环境学院柴彦威教授、吴必虎教授以及评审专家对本文提出的宝贵建议。

### 参考文献(References)

- [1] Wu Bihu, Huang Shanhui, Zhong Lina, et al. Phases, patterns and impacts of youli (experoutination) development: Building a research framework. *Tourism Tribune*, 2022, 37(3): 50-67. [吴必虎, 黄珊蕙, 钟祚娜, 等. 游历发展分期、型式与影响: 一个研究框架的建构. *旅游学刊*, 2022, 37(3): 50-67.]
- [2] Lan Yong. Low key in compatibility and abandonment for self-improvement: Review and reflection of the research on historical transport geography over the past 70 years. *Journal of Chinese Historical Geography*, 2019, 34(3): 5-17. [蓝勇. 近70年来中国历史交通地理研究的回顾与思考. *中国历史地理论丛*, 2019, 34(3): 5-17.]
- [3] Yao Hanyuan. *History of the Beijing-Hangzhou Grand Canal*. Beijing: China Water & Power Press, 1998. [姚汉源. *京杭运河史*. 北京: 中国水利水电出版社, 1998.]
- [4] Cai Fan. *Hydraulic Engineering of the Beijing-Hangzhou Grand Canal*. Beijing: Publishing House of Electronics Industry, 2014. [蔡蕃. *京杭大运河水利工程*. 北京: 电子工业出版社, 2014.]
- [5] Chen Xibo. *Canal Era: Governance and Changes of the Northern Canal*. Beijing: The Commercial Press, 2018. [陈喜波. *漕运时代: 北运河治理与变迁*. 北京: 商务印书馆, 2018.]
- [6] Li Wenzhi, Jiang Taixin. *The Canalage of Qing Dynasty (revised ed)*. Beijing: Social Sciences Academic Press (China), 2008. [李文治, 江太新. *清代漕运. 修订版*. 北京: 社会科学文献出版社, 2008.]
- [7] Li Yueqian. *Canal Transportation and Navigation of the Beijing-Hangzhou Grand Canal*. Beijing: Publishing House of Electronics Industry, 2014. [李跃乾. *京杭大运河漕运与航运*. 北京: 电子工业出版社, 2014.]
- [8] Yuan Fei. *Struggling in Difficulties: Discovery on the Politics of the Jiaqing Reign and the Renovation of Canal Transportation*. Beijing: China Social Sciences Press, 2019. [袁飞. *困境中的挣扎: 嘉庆朝政治与漕运治理研究*. 北京: 中国社会科学出版社, 2019.]
- [9] Zhang Qiang. *Research on China's Canals and Canal Transportation: Yuan-Ming-Qing Volumes*. Xi'an: World Publishing Xi'an Co. Ltd., 2021. [张强. *中国运河与漕运研究: 元明清卷*. 西安: 世界图书出版西安有限公司, 2021.]
- [10] Fu Chonglan. *History of Urban Development along China's Canals*. Chengdu: Sichuan People's Publishing House, 1985. [傅崇兰. *中国运河城市发展史*. 成都: 四川人民出版社, 1985.]
- [11] Li Chenlan, Li Denan. *Study on Canal and Urban Development in Northern Jiangsu*. Beijing: People's Publishing House, 2020. [李臣澜, 李德楠. *运河与苏北城市发展研究*. 北京: 人民出版社, 2020.]
- [12] Zheng Minde. *Research on Canal Transportation, Storage, and Regional Society in the Ming and Qing Dynasties*. Beijing: People's Publishing House, 2020. [郑民德. *明清运河漕运仓储与区域社会研究*. 北京: 人民出版社, 2020.]
- [13] Li Quan. Canal transportation north of the Yangtze River during the Ming Dynasty: Centered on the "diaries" of Canal travel in the Ming Dynasty//Zhang Xianqing. *Proceedings of the 13th International Academic Symposium on Ming History*. Changsha: Hunan People's Publishing House, 2011: 270-282. [李泉. 明代江北运河交通: 以明代运河旅行“日记”为中心//张显清. 第十三届明史国际学术研讨会论文集. 长沙: 湖南人民出版社, 2011: 270-282.]
- [14] Jian Jinsong. Why does the Ming Dynasty collected works need on-site research on the Grand Canal: Taking Gui Youguang's "Ren Xu Ji Xing (Upper)" 154 characters as an example. *Si Wen*, 2021(1): 112-128. [简锦松. 明代文集为什么需要大运河现地研究: 以归有光《壬戌纪行上》154字为例. *斯文*, 2021(1): 112-128.]
- [15] Hu Mengfei. The grand canal in the travel notes of literati in Qing Dynasty: Based on Lu Longqi's Diary of Sanyutang. *Journal of Cangzhou Normal University*, 2022, 38(3): 37-42. [胡梦飞. 清代文人行记中的大运河: 以陆陇其《三鱼堂日记》为中心. *沧州师范学院学报*, 2022, 38(3): 37-42.]
- [16] Wang Yong. A view of the Grand Canal during the Tongzhi Period as seen in Li Zhongzhao's *Xinwei Bei You Ri Ji*. *Canal Studies*, 2023(1): 93-107, 251. [王勇. 李仲昭《辛未北游日记》所见同治年间运河景象. *运河学研究*, 2023(1): 93-107, 251.]
- [17] Balzaretto R. Victorian travellers, apennine landscapes and the development of cultural heritage in eastern Liguria, c. 1875-1914. *History*, 2011, 96(324): 436-458.
- [18] Milson A. Mapping travelers' cultural and environmental perceptions: Thomas nuttall and henry rowe schoolcraft in Arkansas, 1818-1819. *Historical Geography*, 2017, 45(1): 172-187.



- [19] Whyte N. Landscapes on the move: The travel journals of Celia Fiennes (1685-c.1712). *Journal of Historical Geography*, 2022, 78: 173-181.
- [20] Slatter R. Sacred squares? A non-representational study of James Smetham's (1821-1889) everyday artistic experiences of religion, faith, and spirituality. *Journal of Historical Geography*, 2023, 79: 26-38.
- [21] Cooper D, Gregory I N. Mapping the English Lake district: A literary GIS. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 2011, 36(1): 89-108.
- [22] Alves D, Queiroz A I. Studying urban space and literary representations using GIS: Lisbon, Portugal, 1852-2009. *Social Science History*, 2013, 37(4): 457-481.
- [23] Donaldson C, Gregory I N, Taylor J E. Locating the beautiful, picturesque, sublime and majestic: Spatially analysing the application of aesthetic terminology in descriptions of the English Lake district. *Journal of Historical Geography*, 2017, 56: 43-60.
- [24] Prà E D. Mapping the Grand Tour travel writings: A GIS-based inventorying and spatial analysis for digital humanities in Trentino-Alto Adige, Italy (XVI-XIX c.). *Literary Geographies*, 2021, 7(2): 251-274.
- [25] Urry J. *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*. London: Routledge, 2000.
- [26] Cresswell T, Merriman P. *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham: Ashgate Publishing, Ltd, 2011.
- [27] Xu Weilin, Chai Yanwei. Advances in space-time behaviour studies: From the perspective of geographies of mobility. *Acta Geographica Sinica*, 2023, 78(4): 1015-1027. [许伟麟, 柴彦威. 移动性地理学视角下时空间行为研究创新. *地理学报*, 2023, 78(4): 1015-1027.]
- [28] Urry J. *Mobilities*. Cambridge: Polity, 2007.
- [29] Wiegel H, Boas I, Warner J. A mobilities perspective on migration in the context of environmental change. *Wiley Interdisciplinary Reviews: Climate Change*, 2019, 10(6): e610. DOI: 10.1002/wcc.610.
- [30] Tazzioli M. Governing migrant mobility through mobility: Containment and dispersal at the internal frontiers of Europe. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 2020, 38(1): 3-19.
- [31] Moret J. Mobility capital: Somali migrants' trajectories of (im)mobilities and the negotiation of social inequalities across borders. *Geoforum*, 2020, 116: 235-242.
- [32] Kärholm M, Jensen T G, Foroughanfar L, et al. Migration, place-making and the rescaling of urban space. *European Planning Studies*, 2023, 31(2): 270-286.
- [33] Sheller M. *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. London: Verso Books, 2018.
- [34] Verlinghieri E, Schwanen T. Transport and mobility justice: Evolving discussions. *Journal of Transport Geography*, 2020, 87: 102798. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2020.102798.
- [35] Kraemer M U G, Sadilek A, Zhang Q, et al. Mapping global variation in human mobility. *Nature Human Behaviour*, 2020, 4(8): 800-810.
- [36] Baker J C T. Mobility, tropicality and landscape: The Darjeeling Himalayan railway, 1881-1939. *Journal of Historical Geography*, 2014, 44: 133-144.
- [37] Blunt A, Sheringham O. Home-city geographies: Urban dwelling and mobility. *Progress in Human Geography*, 2019, 43(5): 815-834.
- [38] Stehlin J, Hodson M, McMeekin A. Platform mobilities and the production of urban space: Toward a typology of platformization trajectories. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 2020, 52(7): 1250-1268.
- [39] Cresswell T. Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography*, 2011, 35(4): 550-558.
- [40] Cresswell T. Mobilities II: Still. *Progress in Human Geography*, 2012, 36(5): 645-653.
- [41] Cresswell T. Mobilities III: Moving on. *Progress in Human Geography*, 2014, 38(5): 712-721.
- [42] Harrison B. Mobility, farmworkers, and Connecticut's tobacco valley, 1900-1950. *Journal of Historical Geography*, 2010, 36(2): 157-168.
- [43] Vannini P. *Ferry Tales: Mobility, Place, and Time on Canada's West Coast*. London: Routledge, 2012.
- [44] Galviz C L. Mobilities at a standstill: Regulating circulation in London c. 1863-1870. *Journal of Historical Geography*, 2013, 42: 62-76.
- [45] Ferriday L. 'An indispensable aid': Urban mobility, networks and the guidebook in Bristol, 1900-1930. *Journal of Historical Geography*, 2023, 79: 99-110.
- [46] Chai Yanwei, Shen Jie. Activity-based approach to human spatial behavior research. *Scientia Geographica Sinica*, 2008, 28(5): 594-600. [柴彦威, 沈洁. 基于活动分析法的人类空间行为研究. *地理科学*, 2008, 28(5): 594-600.]

- [47] Yang Zhengtai. Study on Stages in the Ming Dynasty. Shanghai: Shanghai Classics Publishing House, 1994. [杨正泰. 明代驿站考. 上海: 上海古籍出版社, 1994.]
- [48] Liu Wenpeng. Study on Stages in the Qing Dynasty. Beijing: People's Publishing House, 2017. [刘文鹏. 清代驿站考. 北京: 人民出版社, 2017.]

## Spatiotemporal characteristics and influencing factors of elites' travel along the Grand Canal in the Ming and Qing dynasties

WANG Changsong, WANG Mingyang

(College of Urban and Environmental Sciences, Peking University, Beijing 100871, China)

**Abstract:** Traveling has been a constant exploration of new knowledge and experiences in both the journey and the destination throughout the ages. Travelogues, in turn, are direct records of historical travel activities. During the Ming and Qing dynasties, with the improvement of canal transportation and canal systems, a comprehensive water-land transportation network centered around the Grand Canal (Beijing-Hangzhou Canal) and incorporating the north-south postal roads along the canal gradually took shape. This development attracted numerous officials, literati, envoys, and other elite groups, leading to the creation of a substantial number of travelogues and diaries related to the Grand Canal and its surrounding landscapes. Focusing on these travelogues, this study examines the spatiotemporal characteristics and influencing factors of the canal travels of elites in the Ming and Qing dynasties, contributing to a deeper understanding of the operation of transportation systems and the travel patterns of people in traditional societies during historical periods. This article, adopting a perspective of "mobility" and drawing on methods from historical geography, extracts information and expresses spatial characteristics from travelogue texts, revealing the overall spatiotemporal features of canal travels by Ming and Qing elites. Based on this, the study discusses the influences and constraints on individual travel activities. The research findings include: (1) Canal travels during the two dynasties formed concentrated zones, namely the Beijing-Tianjin travel belt in the north and the Huaiyang (Huai'an and Yangzhou)-Jiangnan travel belt in the south, while the central region remained relatively sparse. (2) Under the influence of natural conditions and canal transportation systems, travel activities exhibited a certain temporal rhythm within a year. (3) Factors such as social status, travel destinations, and modes of transportation significantly influenced the behavioral patterns, spatial perception, and emotional experiences of travelers during their journeys. Building on these analyses, this article proposes a mobility analysis framework for historical transportation geography, aiming to provide insights into the application of mobility paradigms in historical periods. This research not only contributes to the understanding of historical travels but also lays the groundwork for further exploration of mobility in historical contexts.

**Keywords:** Ming and Qing dynasties; travel; mobility; the Grand Canal; historical transportation geography