

探索“夹缝空间”：红海史研究的演进

王 涛 黄世顺

【提要】 以海洋为中心的红海史研究方兴未艾。不同时期人群有关红海的知识是红海史研究的重要前提。18世纪中叶到20世纪初,欧美学界的红海史研究发展出多样化的研究议题。20世纪30年代以来,受总体史与环境史启发,红海史研究的视角发生转换,红海从“历史背景”变成“历史主体”。20世纪90年代之后,在全球史观影响下,学界对陆地史观的反思促进了“新红海史”研究。研究者基于全球、区域与国家三重视角提出了从“联通”到“流动”的红海史、作为“网络”的红海史、“红海人”的身份构建等问题,在创新红海史研究范式的同时,探索了红海史学科发展方向。

【关键词】 认知红海 议题发展 视角革新 新红海史

20世纪60年代勃兴的海洋史研究推进了从海洋视角对人类历史的重释,地中海史、大西洋史、太平洋史在此过程中都获得长足发展。历史上,红海曾是旧大陆贸易网络的枢纽,区域权力格局的中心。红海也是陆地丝绸之路与海上丝绸之路的交汇点。然而,红海史研究尚未获得足够关注,学界更多将其视为连接地中海与印度洋的、“没有自身独立历史”的通道。而有限的红海史研究,也长期被欧美学界主导,中国学界研究非常薄弱。红海如何影响乃至塑造人类历史,历史学家又是如何解读并建构红海史的?回答相关问题对于中国新时期推进“一带一路”具有现实意义。梳理红海史研究的学术历程,分析国外学界在红海史研究上的议题、视角与方法,是推动中国红海史研究无法回避的基础性工作。^①

一、古代世界对红海的认知

红海是人类最早涉足的一片海域,但因长期作为沟通地中海与印度洋的主要通道,它并未被看作独立海域,也没有发展出独立的历史。在将其作为一个对象进行研究前,古代世界不同地区的人对红海的认知是有差异和碎片化的。

(一) 边疆海

因地处埃及与波斯两大文明边界,红海一直被视为文明世界的边地。作为最早涉足并记录红海

^① 当前,欧美学界最具代表性的红海学术史研究主要有贝鲁特美国大学亚历山大·威克聚焦18—19世纪中期欧美学者对红海史“发现”的研究,以及西华盛顿大学乔纳森·米兰基于知识生产与历史编撰的学术史回顾,不过后者侧重于红海经济史。参见Alexis Wick, *The Red Sea: In Search of Lost Space*, University of California Press, 2016; Jonathan Miran, “The Red Sea”, in Alison Bashford, David Armitage and Sujit Sivasundaram eds., *Oceanic Histories*, Cambridge University Press 2018。

的群体,古埃及人从认识红海到将其视为文明边界,经历了一个过程。最初,他们认为尼罗河谷是生活的家园,也是世界中心,地中海、尼罗河瀑布和东、西部沙漠就是埃及天然疆界,沙漠以东的红海更是蛮荒海域。中王国时期,古埃及人将势力范围拓展至红海北部的西奈半岛,连接西奈、沟通蓬特(Punt)的红海成为埃及文明边疆。^①第十一王朝孟图霍特普四世(Mentuhotep IV)在红海沿岸修建港口库塞尔(Quseir),第十八王朝哈特谢普苏特女王(Hatshepsut)遣船队经红海远征蓬特。^②公元前12世纪的纸莎草文献反映了古埃及人的红海观。他们将苏伊士湾到南阿拉伯之间的水域称为“大绿海”(Great Green Water),这与古埃及人的冥神信仰有关,红海“边疆海”观念与治所远离埃及人日常的冥界对应。^③同期,希伯来人在《圣经·出埃及记》中提及了一片可能是红海的海域“亚姆·苏普”(Yam Sup),意为“世界尽头之海”,也印证了埃及人对作为边疆的红海的定位。^④

与埃及人变化的边疆观不同,波斯人承继两河文明传统,一直将周边海洋视为帝国边疆。地中海是“上海”(Upper Water),波斯湾、红海统属于“下海”(Lower Water)。^⑤阿契美尼德王朝君主认为,控制地中海与经略希腊有关,占领红海则与征服埃及有关。大流士在控制红海北部后修建了联通尼罗河的红海运河。公元前二世纪《论厄立特里亚海》记载了波斯人控制红海的过程。而红海之所以被命名为“厄鲁特拉斯之海”(即希腊语“厄立特里亚海”),源于一个名为厄鲁特拉斯(Eruthras)的波斯红海拓殖者。^⑥阿契美尼德王朝的红海边疆观经由帕提亚王朝延至萨珊王朝。库斯劳一世(Khusrau I)在570年派兵占领波斯湾、阿拉伯海到红海一线的海岸带,将之作为与拜占庭帝国对抗的前沿,实现了帝国边界与自然海陆界限的吻合。^⑦

(二) 商道海

早在前大流士时期,就有希腊水手在红海探寻前往印度洋的航线。随着波斯帝国征服希腊城邦的失败,希腊海上力量发展壮大为红海的主要活动者与记录者。与波斯诸王朝垄断陆地商路、将海洋视为边疆不同,希腊人、罗马人要自由开展与东方贸易,须绕开波斯人势力范围,发展经由红海通向印度洋的海洋商道。在希腊人、罗马人眼中,红海就成为一个商道海。

希罗多德最早将这一海域称为“厄立特里亚海”(即红色海),涵盖从红海、阿曼湾,远及印度河口的阿拉伯海海域。^⑧在对红海范围进行界定的同时,希腊人也更深入地参与了红海贸易。亚历山

① 葛会鹏《古代埃及人边疆观的演变及其影响》,《世界历史》2017年第3期。

② J. Desmond Clark ed. *The Cambridge History of Africa*, Vol. I *From the Earliest Times to c. 500 BC*, Cambridge University Press, 1982, pp. 917-919.

③ 古埃及人以绿色标识冥界,表示冥界之神奥西里斯(Osiris)具有死而复生的能力。Maurice Copisarow, "Ancient Egyptian, Greek and Hebrew Concept of the Red Sea", *Vetus Testamentum*, Vol. 12, No. 1, 1962, pp. 1-3; Graciela Gestoso Singer, "Color in Ancient Egypt", *Erişim Tarihi*, Vol. 20, 2016, pp. 2-3.

④ 希腊人也将“亚姆·苏普”译为“芦苇海”(Sea of Reeds)。参见 Bernard F. Batto, "Red Sea or Reed Sea? How the Mistake Was Made and What Yam Sup Really Means", *Biblical Archaeology Review*, Vol. 10, No. 3, 1984, p. 63.

⑤ Johannes Haubold, "The Achaemenid Empire and the Sea", *Mediterranean Historical Review*, Vol. 27, No. 1, 2012, pp. 4-23.

⑥ 厄鲁特拉斯是最早来到红海某岛屿的波斯人。他发现红海周边岛屿适宜居住,海洋物产丰富,故吸引更多波斯殖民者前往这片海域开启新生活,这片海因而被命名为“厄鲁特拉斯之海”。在转述的希腊语语境中,该名称又被赋予“红色海”的意思。参见 Alexis Wick, *The Red Sea: In Search of Lost Space*, University of California Press, 2016, pp. 18-19.

⑦ David Whitehouse and Andrew Williamson, "Sasanian Maritime Trade", *Iran*, Vol. 11, 1973, p. 44.

⑧ 希罗多德《历史》,王以铸译,商务印书馆2017年版,第327页; Ewen Bowie, *Herodotus: Narrator, Scientist, Historian*, De Gruyter, 2018, p. 143。后人推测红海名称的两种来历:第一,海水颜色。红海盐度高,海内藻类繁衍快,有时红海会因水体下的红色藻类生物而呈红色,也有人认为红色是周围红色山脉反射到海面上的结果;第二,地理方位。希腊人用黑色表示北方,红色表示南方。希罗多德在记述中会将“黑海”与“北海”混用,同样也会使用“南海”来指称红海。

大大帝在尼罗河口建新城亚历山大里亚,该城成为联通地中海与红海贸易的中转港。公元前 275 年,托勒密二世(Ptolemy II Philadelphus)为加快转运来自非洲之角、阿拉伯和印度的货物,在红海海滨建新港泊尔尼卡(Berenice)。^① 经由红海的贸易网在希腊化时期逐渐完善。

奥古斯都控制了包括红海北部两岸在内的地区后,将其建设为面向印度洋的基地。罗马帝国初期通过修建距亚历山大里亚更近的红海新港米奥斯(Myos Hormos),开辟了从地中海到红海的新商路。从印度洋经红海到达地中海的香料、茶叶、丝绸、瓷器等贸易逐渐兴旺。斯特拉波在《地理志》中提及,米奥斯港建成后,每年有约 120 艘商船驶往印度。^② 一世纪中叶成书的《厄立特里亚海回航记》反映了罗马时期红海贸易的繁盛景象,特别记载了希腊商人希帕洛斯(Hippalus)开辟首条经红海到达印度航线的事迹。^③ 二世纪后,罗马疆域扩展至南阿拉伯,罗马人开始用拉丁语“马鲁布鲁姆”(Mare Rubrum)专指红海,^④红海周边贸易设施也逐步完善。图拉真在苏伊士地区疏通了一条连接尼罗河与红海的运河;哈德良修建了从尼罗河谷北部向南直抵泊尔尼卡的“哈德良大道”(Via Hadriana)。^⑤ 从希腊人开辟红海航线到罗马人完善红海贸易基地并配套陆地港口与道路,红海成为西方开展与东方贸易不可或缺的商道海。^⑥

(三) 中央海

拜占庭帝国与萨珊帝国的争霸波及红海商道,导致其在 6 世纪后大幅衰退,一度被与之平行的陆上“麦加商道”取代。商贾的注意力转向汉志(Hijaz),对红海的记载也减少了。7 世纪中叶,随着伊斯兰教兴起与阿拉伯帝国扩张,红海才重新被纳入人们的视野。

穆斯林在朝觐途中总会与濒临麦加、麦地那两圣地的红海发生交集。任何一个穆斯林王朝也都以控制两圣地来强化合法性,因而都需要掌控红海局势。从伊斯兰教兴起到 18 世纪,红海不仅继续扮演商道海角色,^⑦而且被视为伊斯兰文明的“中央海”。阿拉伯人、其他穆斯林群体对红海认知不断深化,如南部顺风海,北部逆风海,沿岸礁石海。^⑧ 在他们看来,红海从来都不是一个整体。9 世纪,伊本·霍卡(Ibn Hawqal)、亚奎特·哈马维(Yaqt al-Hamawi)等阿拉伯绘图师依据红海沿岸地名标识了红海,靠近地中海的是“克莱斯马海”(Sea of Clysmā,即古苏伊士湾),阿拉伯半岛附近是“希贾兹海”(Bahr al-Hijaz)或“麦加海”(Bahr Mekka),南端则是“也门海”(Bahr al-Yaman)。^⑨ 10 世纪旅行家马苏第将红海北部称作“古勒祖姆”(Bahr al-Kulzum,苏伊士旧称),西岸是阿比西尼亚海

① René Cappers, “Trade and Subsistence at the Roman Port of Berenike, Red Sea Coast, Egypt”, in Marijke van der Veen, ed., *The Exploitation of Plant Resources in Ancient Africa*, Kluwer Academic/Plenum Publishers, 1999, pp. 185–186.

② Raoul McLaughlin, *The Roman Empire and the Indian Ocean: The Ancient World Economy and the Kingdoms of Africa, Arabia and India*, Pen & Sword, 2014, p. 79.

③ Scott Vincent Hatcher, “The Birth of the Monsoon Winds: On the Existence and Understanding of Hippalus and the ‘Discovery’ of the Apogeous Trade Winds”, *Terrae Incognitae*, Vol. 45, No. 1, 2013, pp. 19–29.

④ Pierre Schneider, “Quod nunc Rubrum ad mare Patescit: The Mare Rubrum as a Frontier of the Roman Empire”, *Kilo*, Vol. 97, No. 1, 2015, pp. 135–156.

⑤ S. E. Sidebotham, *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*, University of California Press, 2011, pp. 125–136.

⑥ 240—253 年,东吴人康泰撰《吴时外国传》提到由中国南方先至“迦那调洲”(也门),再从其“西南入大湾,可七八百里……极大秦也”的红海航路。参见《康泰吴时外国传辑注》,许云樵辑注,新加坡东南亚研究所 1971 年版,第 54—55 页。

⑦ 伊斯兰时期穆斯林地理学家、旅行家留下大量有关红海商道及沿岸物产的记述。9 世纪阿拉伯地理学家伊本·胡尔达兹比赫(Ibn Khordadbeh)记载了红海两岸港口、航线以及商品种类,再现了红海作为当时东西方贸易枢纽的景象。参见伊本·胡尔达兹比赫《道里邦国志》,宋岷译注,中华书局 1991 年版,第 145、164 页。

⑧ 林肯·佩恩《海洋与文明》,陈建军、罗葵英译,天津人民出版社 2017 年版,第 827—828 页。

⑨ Jonathan Miran, “The Red Sea”, in Alison Bashford, David Armitage, and Sujit Sivasundaram, eds., *Oceanic Histories*, p. 161.

(al-bahr al-Habashi)。南部红海有两个称呼,也门人称其为伯贝拉海(Berbera),阿曼水手则以赫夫纳海(Hafuna)命名之。^①15世纪,阿拉伯领航员伊本·马吉德(Ibn Majid)在红海航行指南中也将红海视为南北相异的两片海域。^②

16世纪奥斯曼帝国取代马穆鲁克埃及后,红海成为“奥斯曼内湖”。奥斯曼人沿袭过去分割化认知红海的方式,将靠近苏伊士的红海命名为“苏韦斯海”(Bahr-i Süveys)并与红海其他部分相区分。^③17世纪,奥斯曼人在印度洋的贸易受到葡萄牙人、荷兰人挑战,也门逐渐脱离帝国控制。红海也被划分为奥斯曼人控制的北红海与也门人、印度人占据的南红海,分界线在吉达港附近。^④不过17世纪旅行家埃夫利亚·塞拉比(Evliya Celebi)在游记中也对红海做过整体性描述。^⑤无论整体性认知还是分割化界定,这一时期穆斯林都深化了对红海的认知,“细分”红海尤其反映了人们对它的重视。即使奥斯曼统治重心在地中海,但红海与两圣地仍是帝国合法性的基石与稳定之锚。

(四) 异域海

15世纪前,意大利东方贸易主要经穆斯林商人在亚历山大里亚中转,分段承运的贸易模式使欧洲人既无需了解红海,也不必亲自涉足。来自穆斯林的道听途说,成为欧洲制图师的主要依据。14—15世纪,意大利人才逐步更新了对红海的认知。他们推崇希腊—罗马古典文化,重新使用罗马时代的“马鲁布鲁姆”称呼红海。^⑥1453年君士坦丁堡陷落后,意大利人又在奥斯曼帝国横扫东地中海的背景下重识红海。波吉奥·布拉乔利尼(Poggio Bracciolini)、弗朗西斯科·菲尔弗(Francesco Filelfo)等人发掘了希腊—罗马人的“东方”观念,将奥斯曼人比作代表“异域文明”的波斯人,鼓吹发动“希波海战式”的十字军东征,收复圣地耶路撒冷。原先在世界地图上处于边缘位置的红海因毗邻圣地、联通两大洋而受到重视。^⑦为重塑自我认同,欧洲人开始探索地中海文明中心以外的世界,尤其是“异教徒”奥斯曼人的土地,其中也包括红海。^⑧他们在自主积累红海知识的同时,强化了欧洲作为文明中心的定位,将红海塑造为一片被奥斯曼人控制的“异域海”。

16世纪,葡萄牙人在与奥斯曼人争夺印度洋香料贸易主导权过程中,率先派遣多位探险家侦测红

① 马苏第《黄金草原》上册,耿昇译,青海人民出版社2013年版,第129—135页。

② G. R. Tibbetts, "Arab Navigation in the Red Sea", *The Geographical Journal*, Vol. 127, No. 3, 1961, pp. 322 - 334.

③ Alexis Wick, *The Red Sea: In Search of Lost Space*, University of California Press 2016, p. 6.

④ André Raymond, "A Divided Sea: The Cairo Coffee Trade in the Red Sea Area during the Seventeenth and Eighteenth Centuries", in Leila Tarazi Fawaz and C. A. Bayly eds., *Modernity and Culture from the Mediterranean to the Indian Ocean*, Columbia University Press 2002, pp. 46 - 57.

⑤ 塞拉比在红海游历时注意到,各地朝圣者、商人在红海地区发生了紧密联系,有时是受恶劣环境影响,有时是共同朝圣的需要,红海南北也并非总是泾渭分明。参见 Suraiya Faroqhi, "Red Sea Trade and Communications as Observed by Evliya Çelebi (1671 - 72)", *New Perspectives on Turkey*, Vol. 5, No. 6, 1991, pp. 87 - 105.

⑥ J. B. Harley and David Woodward, eds., *The History of Cartography*, Vol. 1: *Cartography in Medieval Europe and the Mediterranean*, University of Chicago Press, 1987, p. 328.

⑦ 中世纪欧洲将红海视作世界边缘。1448年,瓦尔施佩格(Andreas Walsperger)绘制的世界地图中,红海仍是边缘海。参见普雷斯顿·詹姆斯·杰弗雷·马丁:《地理学思想史》,李旭丹译,商务印书馆1989年版,第57—58页;Marianne O'Doherty, "A Peripheral Matter? Oceans in the East in Late-Medieval Thought, Report, and Cartography", *Bulletin of International Medieval Research*, Vol. 16, 2011, p. 20.

⑧ 人文主义者认为,只要经由红海转运巴尔干的东方物资源源不断,奥斯曼人就永远不会被赶出欧洲。Nancy Bisaha, *Creating East and West: Renaissance Humanists and the Ottoman Turks*, University of Pennsylvania Press 2004, pp. 89 - 91.

海,其中的代表是航海家唐·若昂·德·卡斯特罗(Dom João de Castro)。他在1541年返国后编绘、撰写了一部记录红海风向、海潮、航线以及沿海港口历史的著作《红海航行志》(*Roteiro do Mar Roxo*)。^①据此书信息,葡萄牙1542年与阿比西尼亚王国建立同盟,共同遏制奥斯曼人在红海的扩张。^②17世纪,其他欧洲国家也参与对红海的考察。许多传教士、旅行者在前往亚洲途中记录了红海情况。例如,传教士菲利普(Philippe de la St. Trinité)在1629年出使波斯报告中提及从法国到萨法维王国的红海路线;^③旅行家让-巴蒂斯特·塔维尼尔(Jean-Baptiste Tavernier)在1630—1668年六次远航波斯、印度,其旅行记录包含了对红海的介绍。^④1685年,作为首位前往麦加朝圣的英国人,约瑟夫·皮茨(Joseph Pitts)留下了记述红海风情的旅行日记,激起了欧洲人的“圣城情怀”;英国人威廉·丹尼尔(William Daniel)首次记录了从伦敦经红海抵达印度的旅程,为英国探索更划算的东方贸易路线提供了参考。^⑤

不同时期不同地方的人群因自身需求不同而产生了对红海的差异化认知。古埃及人、波斯人将红海塑造为一个有待拓殖的“边疆海”,这与其扩大领土的需求有关。希腊人、罗马人赋予红海“商道海”的角色则是为了绕开波斯人势力范围,打造更便利的商道。在伊斯兰时代,红海更因其紧邻两大宗教圣地而成为穆斯林朝觐的“必经之海”与伊斯兰文明辐射四方的孔道。无论在政治、经济还是文明层面,红海“中央海”地位都日益明晰。15世纪以来,欧洲人为垄断贸易,试图封锁红海以阻断传统商道,随后则对红海进行争夺与控制。在此过程中,他们也积累了有关红海的知识。

二、近代欧美学界的红海研究主题

两千多年来不同人群撰述、积累的有关红海及其历史材料,为红海史研究提供了知识储备。启蒙运动时期欧洲人在“科学观念”影响下,将旧知识体系与新历史观念结合,开启了对红海史的研究。随后几个世纪,红海史研究也主要为欧美学界特别是法国学界所主导。

(一) 探寻国家兴衰的红海史

18世纪以来,在科学革命与启蒙运动影响下,欧洲人探险开始与科学考察结合,注意到地理环境与历史发展的关联,将科学的地理知识视为建构新历史解释的前提。^⑥正是在此背景下,欧洲学者开始关注红海历史。

摒弃“神意史观”、代之以“地理史观”的孟德斯鸠最早注意到海洋的历史意义,认为海洋超越了

① 该书被视为新航路开辟后欧洲人基于第一手资料完成的首部红海考察著作,纠正了过去因转述穆斯林信息而在绘制红海地图时的偏差。Timothy J. Coates, “D. João de Castro’s 1541 Red Sea Voyage in the Greater Context of Sixteenth-Century Portuguese-Ottoman Red Sea Rivalry” in Caesar E. Farah ed. *Decision Making and Change in the Ottoman Empire*, Thomas Jefferson University Press, 1993, pp. 263–285.

② C. F. Beckingham, “A Note on the Topography of Ahmad Gragh’s Campaigns in 1542” *Journal of Semitic Studies*, Vol. 4, 1959, p. 373.

③ Anne-Marie Touzard, “French Travelers in Persia, 1600—1730” *Encyclopaedia Iranica*, 2016. <https://www.iranicaonline.org/articles/france-vii-french-travelers-in-persia-1600-1730> [2022-08-20]

④ Muzaffar Alam and Sanjay Subrahmanyam *Indo-Persian Travels in the Age of Discoveries 1400–1800*, Cambridge University Press, 2007, p. 352.

⑤ Sir William Foster ed. *The Red Sea and Adjacent Countries at the Close of the Seventeenth Century: As Described by Joseph Pitts, William Daniel and Charles Jacques Poncet*, Hakluyt Society, 1949.

⑥ 理查德·哈特向《地理学的性质》,叶光庭译,商务印书馆1996年版,第20页。

宗教、族群、国家边界,为多元化人类活动提供了空间。^①这种影响不限于沿海地区社群观念的革新,更会改变历史发展方向。伏尔泰则从环境对人类精神的影响着手,认为海洋是欧洲文明的孵化器。^②古埃及与两河之间红海的重要性由此凸显。红海变迁不仅是理解古文明兴衰的切入点,也因其亚欧锁钥的位置而可能决定未来欧洲国家在东方博弈的胜负。希腊罗马文明的兴盛便与其对红海的控制有关。^③七年战争(1756—1763年)前屡屡受挫的法国也在考虑能否从对红海的地理勘探与历史发掘中找到有效对抗英国的方法。这与满足于垄断“开普航线”(Cape Route)并夸大开辟红海航线风险的英国人形成对比。^④1766年,法国地理学家让·德安维尔(Jean Baptiste D'Anville)对前人红海记录的勘误以及更准确精细的红海地图绘制正是在这一背景下展开的。^⑤1776年,法国政府首次派遣专员实地赴红海搜集防御工事信息,德·托特(Francois de Tott)还以采集珊瑚为借口,测量了红海水域深度。^⑥路易十六时期,法国人有关红海与欧洲霸权的历史论述开始出现,克劳德-埃蒂安·萨瓦里(Claude-étienne Savary)、康斯坦丁·弗尔纳(Constantin Volney)等人赴埃及考察红海环境,阐述了历史上红海对于周边国家的意义。^⑦法国驻埃及领事夏尔·马加隆(Charles Magallon)撰写的《埃及备忘录》更强调了历史上红海的地缘重要性。^⑧

相关历史思考为1798年拿破仑远征埃及提供了行动依据。远征期间,拿破仑承继了法国重视埃及与红海历史的传统。他组织近两百名考古学家、博物学家随军出征,旨在搜集更多当地知识,为法国东方外交尤其是“文明使命”(mission civilisatrice)提供智力支撑。^⑨法国学者实地勘察了被遗弃的联结尼罗河与红海的古运河,注意到埃及历代王朝在兴盛时都会挖掘联通红海的运河,而运河淤塞与国势衰颓有关。这深化了对红海与王朝兴衰关系的理解,并在法国埃及研究所多卷本《埃及志》中有所阐发。^⑩考古学家埃德梅·乔马尔(Edme François Jomard)、雅克-玛丽·勒佩尔(Jacques-Marie Le Père)等人也认为运河荒废使王朝对红海掌控力下降,恶化

- ① 孟德斯鸠以威尼斯的兴衰为例,论证了海洋环境如何对人类历史产生影响。Voir Charles De Montesquieu, *Voyages de Montesquieu*, publié par Le Baron Albert de Montesquieu, Bordeaux, 1894, p. 67.
- ② 伏尔泰《风俗论》上册,梁守锵译,商务印书馆2003年版,第62—63页。
- ③ 这一时期的学者在论述罗马帝国兴盛原因时,多次提及红海。如爱德华·吉本指出,奥古斯都为削弱帕提亚帝国以波斯湾为枢纽的海路贸易,曾派军进攻埃塞俄比亚与阿拉伯费利克斯(今也门),以开拓经红海的印度洋贸易。图拉真更因完全控制红海两岸与沿线贸易而使帝国臻于极盛。参见爱德华·吉本《罗马帝国衰亡史》上册,黄宜思、黄雨石译,商务印书馆1997年版,第19—20、23—24页。
- ④ 1775—1793年,英国驻君士坦丁堡大使罗伯特·安斯利爵士(Sir Robert Ainslee)极力渲染介入红海事务的风险。参见 Daniel Crecelius, “A Late Eighteenth-century Austrian Attempt to Develop the Red Sea Trade Route”, *Middle Eastern Studies*, Vol. 30, No. 2, 1994, pp. 262—280.
- ⑤ Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville, *Mémoires sur l'Égypte ancienne et moderne suivis d'une Description du Golfe Arabique ou de la Mer Rouge*, Imprimerie Royale, 1766.
- ⑥ Zsolt Horbulák-Ferenc Tóth, “François de Tott(1733—1793): Život a dielo jedného osvieteného Diplomata”, *Historicky časopis*, Vol. 67, No. 2, 2019, pp. 215—239.
- ⑦ Claude-étienne Savary *Lettres sur l'Égypte*, Tome troisième, Chez Onfroi, 1786; Constantin Volney, *Voyage en Syrie et en Égypte pendant les années 1783, 1784 et 1785*, Vol. 1, Desenne, 1787.
- ⑧ Voir Charles Magallon *Mémoire sur l'Égypte Présentée au Ministre des Relations Extérieures de la République Française*, Ministère des Affaires étrangères, 1798; 马娅·亚桑诺夫《帝国边缘:英国在东方的征服与收藏:1750—1850年》上册,朱邦芊译,社会科学文献出版社2019年版,第227—228页。
- ⑨ “文明使命”对比“文明”欧洲与“野蛮”非欧洲,为欧洲人军事干预、殖民提供文化依据。参见 Mathew Burrows, “‘Mission Civilisatrice’: French Cultural Policy in the Middle East, 1860—1914”, *The Historical Journal*, Vol. 29, No. 1, 1986, pp. 109—135.
- ⑩ *Description de l'Égypte*, Vol. 3: *Antiquités Mémoires*, Commission des Sciences et Arts d'Égypte, 1821, pp. 221—226.

了国家经济形势。^① 总之,法国人率先探寻了红海的历史意义,宣扬法国介入红海局势将有助于地区复兴与“进步”。不过,法国介入这一地区更多是通过控制红海来扩大其与英国争霸的优势。正如夏尔·马加隆所言,红海意味着距离优势,是法国人短时间内运兵到印度并击败英国的关键。

(二) 强化地区统治的红海史

基于对红海重要性的认知,欧洲红海史研究发生转向,这是以开凿苏伊士运河为契机的。19世纪上半叶,法国人在红海事务中占据主导,他们摒弃过去数千年埃及人、阿拉伯人的思路,即在尼罗河与红海间开凿运河、借尼罗河水道实现与地中海沟通,转而提出更直接沟通两海的方案。大革命前的1785年,法国驻埃及领事达米拉特(Pierre-Dauphin de Martin D'Amirat)就与埃及的穆拉德贝伊商讨开凿苏伊士运河的计划,并附加法国船只无障碍通行的协议。^② 拿破仑远征埃及时多位工程师通过实地勘探也证实在苏伊士地峡开凿运河的可行性。不过,法国军队遭到埃及军民顽强抵抗,加之英国人阻挠、穆罕默德·阿里(Muhammad Ali)强势崛起,运河计划受挫。法国人认为,缺乏对红海历史与沿岸民俗的了解,无法有效地在这一地区拓展本国利益。由此,欧洲人开始关注红海沿岸文明与民族历史,相关著作成为最早涉及红海地区史的研究。

1817年,法国历史学家让-约瑟夫·马塞尔出版《埃及史:从阿拉伯人征服到法国统治》。该书不仅探讨了红海与文明兴衰的关联,更聚焦沿岸政治史。^③ 此后,欧洲史学界有关红海周边历史的著作不断涌现。最具代表性的是英国东方学家爱德华·莱恩在1836年出版的《现代埃及人风俗习惯》一书。这是当时欧洲人有关埃及社会文化变迁的权威之作,书中对红海沿岸埃及族群文化与宗教做了细致阐释。^④ 1859年,英国外交官罗伯特·普莱费尔的《也门史》对阿拉伯半岛西南毗邻红海的港口及其政治史进行了阐述,是当时少有的跳出埃及史范畴去审视红海沿岸历史的作品。^⑤

穆罕默德·赛义德(Mohamed Sa'ïd)继任埃及帕夏后,将开凿苏伊士运河的特许权授予前法国驻埃及领事德·莱塞普斯(Ferdinand de Lesseps)。^⑥ 随着工程推进,欧洲学者注意到经运河开

① Institut d'Égypte *Memoirs Relative to Egypt: Written in That Country during the Campaigns of General Bonaparte, In the Years 1798 and 1799*, T. Gillet, Salisbury-Square, 1800, pp. 206-209.

② David Kimche, "The Opening of the Red Sea to European Ships in the Late Eighteenth Century" *Middle Eastern Studies*, Vol. 8, No. 1, 1972, pp. 63-71.

③ Jean Joseph Marcel *Égypte Depuis La Conquete Des Arabes Jusqu'à La Domination Française*, Nabu Press, 1817.

④ Edward William Lane *Manners and Customs of the Modern Egyptians*, Cosimo Classics, 1836. 这一时期欧洲兴起了“埃及学”热潮,除莱恩的著作外,其他在介绍埃及史时涉及红海两岸情况的著作还包括: Paul Merruau *L'Égypte contemporaine de Méhémet-Ali à Saïd Pacha*, Librairie Internationale, 1864; Alfred Guillemin *L'Égypte actuelle, son agriculture et le percement de l'isthme de Suez*, Challamel, 1867; Heinrich von Stephan *Das heutige Aegypten: ein Abriss seiner physischen politischen wirthschaftlichen und Cultur-Zustände*, F. A. Brockhaus, 1872; Sir William Muir *The Mameluke or Slave Dynasty of Egypt 1260-1517 A. D.*, Smith, Elder and Co., 1896. 有关阿拉伯半岛、苏丹、埃塞俄比亚等地历史的著作中,提及红海沿岸情况的包括: John Lewis Burckhardt *Travels in Arabia: Comprehending an Account of Those Territories in Hedjaz Which the Mohammedans Regard as Sacred*, Henry Colburn, 1829; Charles d'Héricourt *Voyage sur la Côte Orientale de la Mer Rouge dans le Pays d'Adel et le Royaume de Choa*, Arthus Bertrand, 1841; Ferret and Galinier *Voyage en Abyssinie dans les provinces du Tigré du Samen et de l'Ahmara*, Paulin, 1847; James Hamilton *Sinai the Hedjaz and Soudan: Wanderings around the Birth-place of the Prophet and across the Ethiopian Desert from Sawakin to Chartum*, Richard Bentley, 1857.

⑤ Robert Lambert Playfair *A History of Arabia Felix or Yemen, from the Commencement of the Christian Era to the Present Time: Including an Account of the British Settlement of Aden*, Education Society's Press, 1859.

⑥ Zachary Karabell *Parting the Desert: The Creation of the Suez Canal*, Alfred A. Knopf, 2003, pp. 58-61.

展东方贸易的高昂成本,蒸汽船也需克服盛行北风的挑战。^①与之相关的对红海航行与贸易史的研究也产生了。1860年,《伦敦统计学会会刊》刊出意大利学者朱塞佩·达西(Giuseppe F. Dassy)的一篇论文,该文以苏伊士港为中心,考察了红海史上的贸易模式及相关海事活动,是欧洲人研究红海贸易史的首次尝试。^②1869年苏伊士运河通航后,欧洲商船频繁经由红海前往印度、中国,红海沿岸港口泊尔尼卡、萨瓦金(Suakin)、穆哈(Mokha)的港口史、贸易史受到重视。英国殖民官员欧内斯特·弗洛耶(Ernest Ayscoghe Floyer)认为红海旧港阿伊宰布(Aidhab)在1428年被马穆鲁克人毁灭前是红海西岸最重要的商品集散港与朝圣中转地。^③英国考古学家詹姆斯·本特指出,阿伊宰布正是前伊斯兰时代的泊尔尼卡,并就该港在红海贸易中的停泊条件等与萨瓦金旧港作了比较。^④荷兰经济学家诺伯特·范登伯格关注毗邻曼德海峡的商港穆哈,对其17世纪以来的咖啡贸易史作了考察。^⑤苏伊士运河通航当年,参与运河建设的法国工程师奥利维尔·里特出版红海运河史著作,细致考察从古埃及至1869年周边国家开凿各种类型运河以发展红海贸易的情况。^⑥英国亚历山大·罗素则追溯了苏伊士运河的规划与开凿历程,探讨了运河与英国东方贸易的关系。^⑦

(三) 聚焦国际博弈的红海史

与专注红海地区商业史的英国不同,法国学者很早就从地缘战略视角对红海国际政治史进行研究。政治史、外交史既是当时风行欧陆的兰克史学研究旨趣所在,同时也服务于法国支持埃及阿里政权对抗英国、奥斯曼帝国的战略需要。19世纪中叶,红海南部地区英法争夺态势逐渐加剧,全方位研究

-
- ① 19世纪50年代,蒸汽轮船不仅载容量与运输量不及大型帆船,而且面临高能耗的问题。当时一艘蒸汽船每天需燃烧60吨煤才能在航速上与远洋帆船竞争。1861年停靠在红海东岸吉达港的商船中,大型帆船有69艘,蒸汽轮船仅有3艘。参见George Bogaars, "The Effect of the Opening of the Suez Canal on the Trade and Development of Singapore", *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 28, No. 1, 1955, pp. 101-102; Ulrike Freitag, *A History of Jeddah: The Gate to Mecca in the Nineteenth and Twentieth Centuries*, Cambridge University Press, 2020, p. 52。
- ② Giuseppe F. Dassy, "Facts and Statements Illustrative of the Trade of Suez and of the Commerce of the Red Sea as at Present Carried on", *Journal of the Statistical Society of London*, Vol. 23, No. 4, 1860, pp. 465-474。刊物在按语中认为该文对苏伊士运河通航后英国更好开展与东方的贸易具有历史借鉴价值。事实上,达西在前一年就已出版有关红海贸易史的成果。参见Giuseppe F. Dassy, *Notes on Suez and Its Trade with the Ports of the Red Sea: With Tables of Exports and Imports etc. for the First 6 Months [sic] of 1859*, Levant Herald Printing Office, 1859。
- ③ Ernest A. Floyer, "The Mines of the Northern Etbai or of Northern Ethiopia. With a Map, Water - Colour Drawings and Photographs by the Scientific Expedition to the Northern Etbai", *The Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, Vol. 24, No. 4, 1892, pp. 811-833。
- ④ James Theodore Bent, "A Visit to the Northern Sudan", *Geographical Journal*, Vol. 8, No. 4, 1896, pp. 335-353。
- ⑤ Norbertus Petrus van den Berg, *Historical-Statistical Notes on the Production and Consumption of Coffee*, G. Kolff, 1880; 德国历史学家威廉·海德在研究中世纪黎凡特贸易史时,也考证了中世纪红海贸易中自亚丁(Aden)到吉达、阿伊宰布、库塞尔等港的路线。参见Wilhelm Heyd, *Histoire du Commerce du Levant au Moyen-âge*, O. Harrassowitz, 1886, pp. 58-59。意大利探险家朱塞佩·萨佩托于1869年购买阿萨布港(Assab),他认为其历史地位与法国奥博克港(Obock)不相上下。参见Giuseppe Sapeto, *Assab e i suoi critici*, Pellas, 1879。
- ⑥ Olivier Ritt, *Histoire de l'isthme de Suez*, Librairie de L. Hachette Etc., 1869。
- ⑦ Alexander Russel, *Egypt: The Opening of the Great Canal*, The "Scotsman" Office, 1869。同期欧洲学界围绕运河史展开的红海研究还包括:Henri de Suckau, *Les grandes voies du progrès: Suez et Honduras*, Librairie Internationale, 1869; John Spencer Price, *The Early History of the Suez Canal*, Hazell, Watson and Viney, 1873; Ferdinand de Lesseps, *The History of the Suez Canal: A Personal Narrative*, Blackwood, 1876。

红海地区国际政治演进并提供政策参考的需要日益迫切。^① 1857年,法国在亚丁设立领事以监控英国动向,路易斯·西蒙宁从外交史视角解读了英国在红海南部拓展势力的行为,指出法国应在塔朱拉湾(Gulf of Tadjoura)取得立足点以为制衡。^② 运河通航后,原先反对开凿运河的英国成了最大受益者。1870年以来,取道红海的商船中有80%来自英国,从事英国与印度贸易的商船中有90%经由红海。^③ 正是在苏伊士运河与红海对英国地缘重要性日益上升的背景下,英国学界也陆续发表一批红海国际关系史的成果。珀西·菲茨杰拉德在1876年关于苏伊士运河史的著作一反以往聚焦商业的论述,转而关注欧洲国家在红海地区的博弈。^④ 不仅英国首相格莱斯顿(W. E. Gladstone)意识到红海的地缘重要性,^⑤下议院议员威廉·拉斯伯恩更撰写专著回顾英法在红海的博弈并提出对策。^⑥ 1882年,英国独占埃及后,寻求对红海两岸更大的控制权,其对红海国际关系史的研究也日益深入。1885年,英国皇家统计学会主席威廉·罗森考察了16—18世纪马穆鲁克、阿比西尼亚、奥斯曼土耳其以及葡萄牙对红海两岸的争夺历程。^⑦ 意大利的古斯塔沃·科恩对16世纪红海国际关系史的研究更进一步。他注意到1507年葡萄牙人封锁红海商道后,威尼斯人专门帮助马穆鲁克苏丹建造海军以为应对,并曾建议苏丹开凿红海运河。16世纪二三十年代,哈布斯堡王朝的查理五世也积极谋划开凿苏伊士运河,工程甚至都已动工。而在1588—1598年法国宗教战争期间,法国国王亨利四世为对抗西班牙军队及其支持的天主教联盟,也曾在苏伊士运河项目上展开争夺。科恩指出,新航路开辟并不意味着对红海商道的完全取代。^⑧

随着瓜分非洲的完成,欧洲人研究红海国际关系史的重心转向东岸阿拉伯半岛。19世纪末,德国与奥斯曼帝国的接近以及俄国在小亚细亚的渗透对英国人产生巨大触动,他们愈加关注阿拉伯半岛地缘政治。^⑨ 1904年,麦金德阐述了红海对英国的战略意义。^⑩ 1906年,奥斯曼帝国与德国筹建汉志铁路(Hejaz Railway),后者趁机将势力渗透至红海地区,使麦加朝觐问题与欧洲大国博弈发生

- ① 19世纪英法在红海的竞争从红海北部的埃及开始,19世纪30年代扩展至厄立特里亚、索马里、希贾兹等地,30年代末延伸至红海南端亚丁港与奥博克港。19世纪50年代,整个近东地区及其涉及的商业利益、圣地权力都成为英法角逐的一部分。参见 Rawson W. Rawson, "European Territorial Claims on the Coasts of the Red Sea and Its Southern Approaches in 1885" *Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography*, Vol. 7, No. 2, 1885, pp. 93-119; Henri Brunschwig, "Une Colonie Inutile: Obock (1862-1888)" *Cahiers d'études Africaines*, Vol. 8, No. 29, 1968, pp. 32-47; Mathew Burrows, "'Mission Civilisatrice': French Cultural Policy in the Middle East, 1860-1914" *The Historical Journal*, Vol. 29, No. 1, 1986, pp. 113-116.
- ② 文章发表一年后,法国便全面控制了塔朱拉湾的奥博克港。Louis Simonin, "La Presqu'île d'Aden et la Politique Anglaise dans les mers Arabiques" *Revue des Deux Mondes (1829-1971)*, Vol. 36, No. 4, 1861, pp. 957-985; Paul Soleillet, *Obock, le Choa, le Kaffa: Récit d'une Exploration Commerciale en Éthiopie*, Maurice Dreyfous, 1886; Stanislas Russel and Gabriel Charmes, *Une Mission en Abyssinie et dans la mer Rouge: (1859-1860)*, E. Plon, Nourrit et Cie, 1884.
- ③ 就英国而言,经红海前往印度的航程比开普路线缩短了八千多公里,平均航行时间也减少了两周。参见 George Bogaars, "The Effect of the Opening of the Suez Canal on the Trade and Development of Singapore" p. 104; Jack Gallagher and Ronald Robinson, *Africa and the Victorians: The Official Mind of Imperialism*, Macmillan, 1966, p. 117.
- ④ Percy Hetherington Fitzgerald, *The Great Canal at Suez: Its Political, Engineering and Financial History*, Tinsley Brothers, 1876.
- ⑤ W. E. Gladstone, "Aggression in Egypt and Freedom in the East" *Nineteenth Century*, Vol. 2, No. 6, 1877, pp. 149-166.
- ⑥ William Rathbone, *Great Britain and the Suez Canal*, Chapman and Hall, 1882.
- ⑦ Rawson William, "European Territorial Claims on the Coasts of the Red Sea and Its Southern Approaches in 1885" *Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography*, Vol. 7, No. 2, 1885, pp. 93-119.
- ⑧ Gustavo Coen, *Le Grandi Strade del Commercio Internazionale Proposte Fino dal sec. XVI*, F. Vigo, 1888, pp. 63-123.
- ⑨ A. J. P. 泰勒《争夺欧洲霸权的斗争: 1848—1918》沈苏儒译,商务印书馆1987年版,第429—430页。
- ⑩ 麦金德认为红海与阿拉伯属于“内(边缘)新月形地区”。已控制了“外(岛状)新月形地区”的英国若要保持“世界帝国”的地位,就必须夺取“内(边缘)新月形地区”,从而对占据大陆“心脏地带”的陆权国家形成牵制。红海的地缘战略重要性由此凸显。参见哈·麦金德《历史的地理枢纽》林尔蔚、陈江译,商务印书馆2010年版,第2—10页。

关联。^①在此背景下,英国皇家地理学会的塞缪尔·茨维默回顾了奥斯曼人、埃及人与麦加谢里夫(Shereef)角逐圣地朝觐权的历史,指出英德围绕汉志铁路的分歧乃是历史上红海强权博弈的延续。^②第一次世界大战爆发强化了红海对英国的战略意义。美国学者弗兰克·西蒙兹在《世界大战史》中注意到英德围绕红海东岸的争夺。^③

到20世纪初,由欧美学者主导的红海史研究保持了与现实政治的紧密联系。其研究议题多次转向,正是以法国为代表的欧美国家在红海地区利益转变的反映。18世纪中后期兴起的探寻国家兴衰的红海史研究,是法国学界试图以史为鉴对抗英国在东方影响的表现。拿破仑战争后,英、法、意等国加强对红海沿岸地区渗透,红海地区政治史、族群史与贸易史的兴起反映出各国为扩大自身影响力、寻找利益契合点的努力。19世纪中叶以来,欧洲列强博弈外溢至红海地区,使红海外交史、国际关系史研究风靡一时。这一时期红海史研究议题丰富,成果迭出,但逻辑仍不脱于“欧洲中心论”,红海只是“布景板”。正如萨义德指出的,欧洲在历史学领域对东方的界定、描述与研究,本质是对欧洲优越性的印证与强化,是一种文化霸权的表现。^④他们勘探红海地理、重建红海古代史、界定红海地区族群史,正是一个构建西方范式与话语体系的“红海史”的过程,最终服务于其在红海主导权的确立。

三、红海史研究的新视角与新方法

一战前,欧美学界将红海作为“东方世界”一部分进行了基于“欧洲中心主义”与“进步史观”的解释与建构。尽管领域和议题丰富,但研究视角与方法单一。一战后,欧美史学界对“欧洲中心主义”进行反思,推动了红海史研究的视角转换与方法革新。20世纪80年代以来,“新红海史”研究兴起。

(一) 红海史研究的视角转换

突破固有欧洲中心视角,成为红海史研究的进路与方向。20世纪30年代以来,史学界兴起一股反思民族国家单一视角的思潮,结构、环境等多元视角为史学研究所接纳,推动了红海史研究的视角转换与革新。

第一,总体史视角下的红海史研究。残酷的一战对史学界产生冲击,法国史学家亨利·贝尔认为,正是兰克史学过于专注国家政治外交演变,忽视社会整体变迁,才导致对一战爆发全然无觉。^⑤20世纪20年代,“法国史学革命”明确主张超越政治外交史,关注社会结构史、环境变迁史。吕西安·费弗尔等人以多维视角取代单一政治史视角,开创了将环境结构、社会结构与历史事件相结合

① 奥斯曼帝国借控制圣地朝觐问题以加强其在阿拉伯半岛的权威,德国则通过对奥斯曼帝国的支持来制衡控制红海南北埃及与也门的英国。参见 Jacob M. Landau, *The Hejaz Railway and the Muslim Pilgrimage: A Case of Ottoman Political Propaganda*, Routledge, 2016, pp. 1-7.

② Samuel M. Zwemer, “Present Social and Political Conditions in Arabia” *The Journal of Race Development*, Vol. 1, No. 2, 1910, pp. 231-247.

③ Frank Herbert Simonds, *History of the World War*, Doubleday, 1917, p. 341.

④ 爱德华·萨义德《东方学》,王宇根译,生活·读书·新知三联书店2021年版,第6—11页。

⑤ Henri Berr, *La Synthèse en Histoire: Essai Critique et Théorique*, Félix Alcan, 1911, pp. 232-252.

的“总体史”研究范式^①，并首先影响了地中海史研究。^② 红海史研究也随之发生革新。1925年，曾任法国驻埃及领事的阿尔伯特·卡默勒发表《古往今来的红海》，首次提出应关注以红海（而非红海周边地区）为主体的历史。^③ 他随后出版《红海、阿比西尼亚和阿拉伯史》，界定了红海史研究的对象与范围。他指出，红海具有整体性，其环境结构塑造了周边历史文化，使从阿拉伯半岛到埃塞俄比亚的地域呈现文化同质性。索马里海岸虽大部分属于印度洋，但由于其历史与红海紧密相关，也应纳入红海史范畴；而基于尼罗河环境生成的埃及史不属于红海史。^④ 在该作引言中，曾任法国外长的历史学家加布里埃尔·阿诺托将红海作为欧洲历史发展的环境动力。他指出，红海至少在三个节点上决定了欧洲历史走向。其一，亚历山大大帝建立亚历山大里亚，北部红海的动向成为欧洲经济风向标。其二，16世纪葡萄牙人封锁红海，冲击了中世纪地中海贸易体系。其三，苏伊士运河开通，大西洋贸易部分回归地中海—红海商圈并导致大国在红海的博弈。阿诺托不仅同意卡默勒对红海环境统一性的判断，更提出红海族群一体化概念，以“红海人”（Nos Erythréens）指称沿岸各族群。红海人（也涵盖约旦河谷到大马士革一线的居民）共有特征是植根于海洋贸易，在犹太教、基督教与伊斯兰教间游走，吸纳东西方文明成果。他们与依托河流的农业文明群体存在本质差异。^⑤ 共有文化与“红海人”的提出，凸显了作为“总体史”的红海史。

卡默勒、阿诺托注意到与红海地区史有别的、关注海洋本身的“红海史”，试图依托共有环境、共享文化，阐明红海的“文化逻辑”。但年鉴学派对“总体史”“结构”的重视也使红海史的独特性被遮蔽。正如费尔南·布罗代尔将红海作为从西非延伸至阿拉伯半岛的“结构”的一部分^⑥，且认为无需单独关注红海，因为“区域并非研究的框架，研究的框架应是问题”。^⑦

第二，环境史视角下的红海史研究。1960年，国际海洋史委员会的成立标志着海洋史研究肇兴。^⑧ 不过，早期海洋史研究没有脱出海战史、海洋贸易史的窠臼。^⑨ 20世纪60年代末，随着标榜研究视角下沉、将环境作为历史主题的“环境史”兴起，红海史才得到新发展。

① 持“总体史”的学者不满传统史学将注意力停留在事件表面并将历史发展归诸于一个因素，主张一种能兼及各方面的总体性史学。马克·布洛赫更明确指出“唯有总体的历史，才是真历史”。参见马克·布洛赫《历史学家的技艺》，张和声、程郁译，上海社会科学院出版社1992年版，第28—40页。

② 亨利·皮朗提出从“地中海统一性”的存续来界定欧洲中世纪史开启时间的观点，激发了学界对地中海历史“整体性”的探讨。Henri Pirenne, “Mahomet et Charlemagne” *Revue Belge de Philologie et d'histoire*, Vol. 1, No. 1, 1922, pp. 77-86; 武海燕《亨利·皮朗的史学思想与地中海史研究》，《史学理论研究》2020年第1期。

③ Albert Kammerer, “La mer Rouge à Travers Les ages” *La Revue de Paris*, Vol. 32, No. 2, 1925, pp. 109-141.

④ Albert Kammerer *La Mer Rouge L'Abyssinie et l'Arabie depuis l'Antiquité* Société Royale de Géographie d'Égypte, 1929.

⑤ Gabriel Hanotaux, “Introduction: Le secret de la mer Rouge. Les origines érythréennes de la pensée occidentale” in Albert Kammerer *La Mer Rouge L'Abyssinie et l'Arabie depuis l'Antiquité* pp. iii—xxv.

⑥ 费尔南·布罗代尔《地中海与菲利普二世时代的地中海世界》，唐家龙、曾培耿、吴模信译，商务印书馆2013年版，第248—250页。

⑦ 彼得·伯克《法国史学革命：年鉴学派（1929—2014）》，刘永华译，北京大学出版社2016年版，第63页。

⑧ John B. Hattendorf, “Maritime History Today” *Perspectives on History*, Vol. 50, No. 2, 2012, pp. 34-36.

⑨ 这一时期的研究虽号称海洋史，但仍聚焦传统议题。例如，哈佛大学罗伯特·阿尔比恩的海军史研究（Robert Greenhalgh Albion, “Seaports South of Sahara: The Achievements of an American Steamship Service” *Economic Geography*, Vol. 36, No. 3, 1960, pp. 281-282; *Naval and Maritime History: An Annotated Bibliography*, The Mystic Seaport, 1964; *Makers of Naval Policy: 1798-1947*, Naval Institute Press, 1980）；澳大利亚国立大学多萝西·希恩伯格、法国克莱蒙费朗大学戈丁浩、伦敦大学乔杜里等的海洋贸易史研究（Dorothy Shineberg *They Came for Sandalwood: A Study of the Sandalwood Trade in the South-West Pacific, 1830-1865*, Melbourne University Press, 1967; Vitorino Magalhaes-Godinho *L'Economie de L'Empire Portugais aux XVe et XVIe Siecles* S. E. V. P. E. N., 1969; K. N. Chaudhuri *Trade and Civilisation in the Indian Ocean*, Cambridge University Press, 1985）。

一是红海渔业环境史。20世纪六七十年代,红海周边国家渔业经历了从粗放型私人生计向集约型国家产业的转变,这引发学者对红海渔业史的兴趣。^①还有学者跳出渔业经济史,关注海洋捕捞与环境的关联。1973年,沙特阿拉伯海洋研究中心的尼夫与艾尔-埃迪讨论渔网推广对海底珊瑚生态造成的破坏。^②沙特阿卜杜勒阿齐兹国王大学海洋学家奥克利从捕鱼方式变迁入手,剖析不同时期红海渔业形态背后的渔民生态观。第二次世界大战后,红海渔民相信,把鱼留在海里是一种公然的浪费。正是将海洋资源视为财富增长源的观念导致了扩张型捕鱼活动。^③不同于渔业经济史(关注渔业与社会经济变迁)的红海渔业环境史研究得到发展。它聚焦渔业的生态属性,即以渔业为媒介的人类活动与环境互动,通过梳理渔民海洋体验、海洋知识变迁及其内在逻辑,探寻可持续的人类社会发展方式。^④

二是红海景观变迁史。渔业史家最早注意到红海捕鱼活动对珊瑚礁的影响,随后有学者开始研究作为红海标志性景观的珊瑚礁变迁史,这与20世纪60年代以色列在亚喀巴湾兴建埃拉特(Eilat)石油码头有直接关系。该码头在1965年竣工后,平均每月发生两三次漏油事件,导致亚喀巴湾富营养化问题。生长环境变化使珊瑚礁与藻类覆盖率减少。红海景观变化引起以色列学者兴趣。特拉维夫大学海洋学系列夫·费舍尔森、约西·洛亚等人发表系列研究成果。费舍尔森考察了红海珊瑚礁种类、含磷量变化,证明港口建设与油轮运输对珊瑚礁生长的消极影响。^⑤洛亚比较了红海与阿拉伯海、波斯湾珊瑚礁变化情况,对当时流行的原油开采无害论进行了批驳。^⑥

三是红海污染史。对红海污染史的研究始于对珊瑚礁群的关注,但很快就拓展为对红海海域污染的全方位历史考察。1975年,随着苏伊士运河重新开放,红海又成为中东原油输往欧洲的重要通道,周边国家对红海沿岸及深海油气资源的勘探活动也迅速增加。人类活动对红海环境的改造引发学者关注。他们从石油污染问题着手,扩展到污水、矿业污染等议题。1977年以来,英国斯旺西大学的纳尔逊-史密斯与科内利斯·温宁克全面探讨了二战以来的红海石油污染问题。他们指出,红海

-
- ① 以色列特拉维夫大学渔业史家梅纳金·本-亚米聚焦埃塞俄比亚海洋渔业发展史,对拖网技术引发的渔业革命极为关注。埃及亚历山大大学的塞利姆·莫科斯也从红海渔业的历史视角出发,认为该地区渔业发展具有可观前景。参见 Menakhim Ben-Yami *Report on the Fisheries in Ethiopia*, Department for International Cooperation, Ministry for Foreign Affairs of Israel, 1964; Selim A Morcos, "Physical and Chemical Oceanography of the Red Sea", *Oceanography and Marine Biology: An Annual Review*, Vol. 8, 1970, p. 202.
- ② P. Neve and H. Al-Aiidy, "The Red Sea Fisheries of Saudi Arabia" *Bulletin of the Marine Research Centre Saudi Arabia*, Vol. 3, No. 32, 1973 pp. 1-32; Andrew Price and David Jones, *Commercial and Biological Aspects of the Saudi Arabian Gulf Shrimp Fishery*, Marine Research Centre, 1975.
- ③ S. G. Oakley, "The Effects of Spearfishing Pressure on Grouper (Serranidae) Populations in the Eastern Red Sea" in Massoud A. H. Saad, ed. *Proceedings of the Symposium on Coral Reef Environment of the Red Sea*, King Abdulaziz University, 1984 pp. 341-359; S. G. Oakley and A. A. Bakhsh, "Growth and Mortality of the Yellowtail Jack Atule Mate in the Red Sea" *Kuwait Bulletin of Marine Science*, Vol. 10, 1989 pp. 131-134.
- ④ Dawit Tesfamichael and Daniel Pauly, "Preface", in Dawit Tesfamichael and Daniel Pauly, eds. *The Red Sea Ecosystem and Fisheries*, Springer, 2016 pp. vii-viii.
- ⑤ Lev Fishelson, "Ecology of Coral Reefs in the Gulf of Aqaba (Red Sea) Influenced by Pollution" *Oecologia*, Vol. 12, No. 1, 1973 pp. 55-67; 其他研究参见 D. I. Walker and R. F. G. Ormond, "Coral Death from Sewage and Phosphate Pollution at Aqaba, Red Sea" *Marine Pollution Bulletin*, Vol. 13, No. 1, 1982 pp. 21-25.
- ⑥ Yossi Loya, "Recolonization of Red Sea Corals Affected by Natural Catastrophes and Man-Made Perturbations" *Ecology*, Vol. 57, No. 2, 1976 pp. 278-289; B. Rinkevich and Yossi Loya, "Harmful Effects of Chronic Oil Pollution on a Red Sea Scleractinian Coral Population" In D. L. Taylor ed. *Proceedings Third International Coral Reef Symposium II: Geology*, University of Miami, 1977, pp. 585-591.

季节性内部回流的特征使该海域污染问题相较其他海域更为严重,这也是20世纪70年代红海污染达到峰值的重要原因。^①1978年,英国约克大学鲁伯特·奥蒙德以红海污染档案为基础,发现封闭环境使红海污染物不易排出,导致其污染积聚,周边国家将承受主要后果。^②对石油污染史的研究还引发研究者对红海其他污染问题的关注。苏丹喀土穆大学的阿布·吉代里通过对红海沿岸矿业开发与海洋重金属污染的历史考察,分析了矿业生产对红海生态的破坏。^③阿卜杜勒阿齐兹国王大学的曼杜拉关注吉达港海滨红树林被工业废水污染的历史,探讨了沿海湿地从自然景观到污水排放地的演变。^④

立足总体史、环境史视角书写红海史,是研究视角与分析模式转换的产物,革新了红海史研究。此前,无论红海史议题如何变化,海洋始终是“布景板”。当布罗代尔从结构视角重释勒班陀海战并解构以民族国家为中心的史学,当麦克尼尔从环境视角书写世界史并挑战“人类中心论”时,^⑤红海史研究的新视角也出现了。研究者从总体史视角出发,重新界定了红海史的研究对象与范围,认为红海不仅是一个地理区域,更是一个文化范畴。他们借鉴环境史研究方法,探索红海渔业史、景观史、污染史。正是在总体史与环境史语境下,红海获得了“主体性地位”,为“新红海史”研究奠定了基础。不过,也要注意,视角转换是在欧美史学观念主导下发生的,它与红海本地人群无关。无论是红海的内生结构还是主体地位,都主要由欧美学者进行解释。从这个意义上讲,转换了新视角的红海史研究仍无法彻底摆脱“欧洲中心主义”的影响。

(二) “新红海史”研究的兴起

20世纪80年代,红海环境史研究不断推进,牛津大学1987年“环境辑丛”中的《红海》卷就尝试从宏观视角阐明红海环境变迁与人类社会演化的关系。^⑥不过,在这一时期,红海史研究的进展更在于对全球史研究视角的借鉴,以及对陆地史观的突破。其一,全球史的冲击。与当时海洋史研究的低迷不同,^⑦挑战“欧洲中心主义”的全球史在20世纪80年代日益流行。^⑧然而,在全球史学家眼中,海洋是全球史研究的附属,如作为跨区域互动通道、与异文明联系纽带等。^⑨海洋边缘化

① Cornelis J. Wennink and A. Nelson-Smith, *Coastal Oil Pollution Evaluation Study for the Kingdom of Saudi Arabia*, International Maritime Organisation, 1977; Cornelis J. Wennink and A. Nelson-Smith, *Coastal Oil Pollution Evaluation Study for the Gulf of Suez and the Red Sea Coast of the Republic of Egypt*, International Maritime Organisation, 1979.

② R. F. G. Ormond, “Requirements and Progress in Marine Conservation in the Red Sea”, *Progress in Under Water Science*, Vol. 3, 1978, pp. 165 - 176; 相关研究还可参见 B. Dicks, “Oil Pollution in the Red Sea—Environmental Monitoring of an Oilfield in a Coral Area, Gulf of Suez”, *Deep Sea Research Part A. Oceanographic Research Papers*, Vol. 31, No. 6 - 8, 1984, pp. 833 - 855; H. Awad, “Potential and Causes of Accidental Oil Spills in the Red Sea and Gulf of Aden: 1974 - 1986, A Review”, *Bulletin of the National Institute of Oceanography & Fisheries, Egypt*, Vol. 14, No. 1, 1988, pp. 293 - 296.

③ Y. B. Abu Gideiri, “Impacts of Mining on Central Red Sea Environment”, *Deep Sea Research Part A. Oceanographic Research Papers*, Vol. 31, No. 6 - 8, 1984, pp. 823 - 828.

④ A. S. Mandura, “A Mangrove Stand under Sewage Pollution Stress: Red Sea”, *Mangroves and Salt Marshes*, Vol. 1, No. 4, 1997, pp. 255 - 262.

⑤ William H. McNeill, *Plagues and Peoples*, Anchor Press, 1976.

⑥ 《红海》卷尝试综合生态学家爱德华兹、海洋考古学家霍顿等人的研究,阐释红海环境与人类历史的互动及规律。参见 Mark Horton, “The Human Settlement of the Red Sea”, in Alasdair J. Edwards and Stephen M. Head, eds., *Red Sea*, Pergamon Press, 1987, pp. 340 - 343.

⑦ 因戈·海德布利克《海洋史:未来全球史研究的核心学科》张广翔、周嘉滢译,《社会科学战线》2016年第9期。

⑧ Jerry H. Bentley, “Globalizing History and Historicizing Globalization”, *Globalization*, Vol. 1, No. 1, 2004, pp. 69 - 81.

⑨ 在斯塔夫里阿诺斯的著作中,海洋是各地区文明在产品、技术、观念等方面实现互通的途径,而非历史发展的动力。参见 Leften Stavros Stavrianos, *Man's Past and Present: A Global History: An Abridgement of the World to 1500*, Prentice-Hall, 1975, pp. 31 - 35.

与媒介化促使一批研究者反思海洋史研究的主体性意义,探寻历史发展的“海洋动力”。其二,对“陆地史观”的扬弃。1985年,新南威尔士大学的迈克尔·皮尔逊指出,造成海洋边缘角色的根本原因在于人们天然持有的“站在陆地看海洋”的视角。^①即便宣称以海洋为研究主体的成果,充其量也只是“海洋周边陆地史”。^②红海史研究同样受“陆地史观”桎梏,红海捕鱼史、污染史、宏观环境史的落脚点仍是红海周边陆地的人类活动。在全球史观冲击下对“陆地史观”的扬弃,孕育了“新红海史”。

第一,从“联通”到“流动”的红海史。20世纪90年代以来,红海史研究者在海洋史研究中融入“全球史观”,致力于在全球融通视角下发掘红海史的特有属性。法国艾克斯-马赛大学的米歇尔·图什切尔从红海贸易旧有议题中提炼出红海史的“联通”属性,并据此解释17—18世纪地中海与印度洋世界联结为一个整体的历史逻辑。“联通”意味着红海与外部世界的联系,而红海处于枢纽位置。正是以沿岸港口为依托,红海汇聚了人员与商品,促成地中海—印度洋世界的互通有无。正是因为了解这一点,16世纪葡萄牙人才致力于切断红海与印度洋的联系,以垄断香料贸易。而为了保障红海“联通”,奥斯曼军队、印度商人也才介入其中。^③这正是16—18世纪以红海为枢纽的地中海—印度洋世界的互动逻辑。英国杜克大学的珍妮特·埃瓦尔德与伦敦大学的威廉·史密斯则呈现了“流动”的红海史。相对“联通”的外部视角,“流动”更强调红海内部的有机联系;与“联通”的互动模式不同,“流动”更隐含了融合与一体化的力量。他们以红海族群哈德拉米人(Hadramis)的形成为例,揭示了红海贸易、政治、信仰网络是如何将不同人群汇聚起来并建构起以“流动”为特征的、具有共享观念与共同权威的新族群的。^④

第二,作为“网络”的红海史。21世纪,越来越多的海洋史研究者承认海洋不止是陆地的延伸,更是与陆地平行的历史舞台乃至文明发源地,因而以联通性与流动性来概括红海史的做法仍囿于陆地史观。尽管他们注意到红海的“通道”与“媒介”角色,但仍立足陆地港口。正如弗兰克·布罗兹提醒的那样,不要“站在陆地看海洋”,而要“立足海洋看海洋”,^⑤红海史研究需要“海洋本位”新视角。如果说“陆地本位”是港口史、通道史,那么“海洋本位”就是网络史。“网络”的红海史不再是基于“点”和“线”的认知逻辑,而是以“面”为视角与方法。2002年成立的“红海研讨会”(The Red Sea Project Conference)就致力于将海岛变迁、海洋运输方式、海洋陆上腹地等对象纳入红海网络中,将其转化为海洋史元素而非仅作为陆地史附属。从第三届论坛(2007年)开始,学者们在个案研究基础

① Michael N. Pearson, “Littoral Society: The Case for the Coast”, *The Great Circle*, Vol. 7, No. 1, 1985, pp. 1–8.

② 夏继果《海洋史研究的全球史转向》,《全球史评论》2015年第2辑;肯尼思·柯蒂斯、杰里·本特利编《世界历史的设计师》,李俊姝译,浙江大学出版社2018年版,第191—192页。

③ Michel Tuchscherer, “Le commerce en mer Rouge aux alentours de 1700: flux, espaces et temps”, in R. Gyselen, ed., *Circulation des Monnaies des Marchandises et des Biens Res Orientales V*, E. Peeters, 1993, pp. 159–178. “Trade and Port Cities in the Red Sea-Gulf of Aden Region in the Sixteenth and Seventeenth Centuries”, in L. T. Fawaz and C. A. Bayly, eds., *Modernity and Culture from the Mediterranean to the Indian Ocean*, Columbia University Press 2002, pp. 28–33.

④ 承接海上运输、从事商品贸易、涉足军火走私,乃至参与红海权力角逐,促使一批人联合起来并形成了共有规范,他们就是哈德拉米人。参见 Janet Ewald and William Gervase Clarence-Smith, “The Economic Role of the Hadhrami Diaspora in the Red Sea and Gulf of Aden, 1820s to 1930s”, in U. Freitag and W. G. Clarence-Smith, eds., *Hadhrami Traders, Scholars and Statesmen in the Indian Ocean, 1750s–1960s*, Brill, 1997, pp. 281–306.

⑤ Frank Broeze, “From the Periphery to the Mainstream: The Challenge of Australia’s Maritime History”, *The Great Circle*, Vol. XI, No. 1, 1989, pp. 1–13; Daniel Finamore, ed., *Maritime History as World History: New Perspectives on Maritime History and Nautical Archaeology*, University Press of Florida 2004.

上逐渐明确作为“网络”的红海史的内在逻辑。英国南安普顿大学的朱利安·怀特莱特考察了罗马时期不同海洋运输方式形成的多元化红海网络。其中,地中海航行技术能将整个红海连接起来,而印度洋航行技术因不适应逆风航行而被局限于吉达以南海域。^①伦敦大学的菲利普斯分析了红海贸易网络是如何将周边陆地转化为海洋经济腹地的。以商业立国的阿克苏姆(Aksum)在深度参与红海贸易过程中,大力发展国内玻璃加工业,实现从商品中转地向产品供给地的转型。^②挪威卑尔根大学的艾文德·塞兰则关注了与传统港口经济史不同的港口网络史。他将红海沿岸港口视为红海网络节点,考察它们作为海洋中转站的角色及其与内陆腹地的相互依存。^③随着以“海洋即网络”为旨趣的“海洋史观”的确立,红海史研究在涵盖“联通”与“流动”视角的同时,更具总体性与综合性。无论航船、港口、岛屿,还是渔民、海商、海盗,甚或政府海军、海洋管理机构,都成了海洋网络的节点,而红海“网络”的机制才真正决定了各类行为体的行为模式。

红海史研究的“网络”逻辑超越了环境史研究对环境系统的执着,发展出与人类活动关系更密切的经济“网络”。西华盛顿大学的乔纳森·米兰认为,作为经济网的红海史才是研究重点所在。他以马萨瓦港口变迁、哈德拉米人族群发展与红海奴隶贸易兴衰为例,论证了1500年到19世纪末红海作为区域性经济网络塑造者的作用。这种以商品生产周期(埃及小麦、也门咖啡、印度棉花)、贸易运输模式(季风海洋运输、穆斯林朝觐)为依托的海洋经济网络深刻影响了红海地区经济布局、族群分布以及对外联系方式。^④可以说,对红海“网络”经济属性的揭示真正使红海史研究发展到“从海洋看陆地”“以海洋解释陆地”的阶段,超越了以往海洋史研究中的“海洋中心主义”,有助于解决困扰历史学家多时的海陆历史对立问题。

20世纪90年代,全球史观的冲击促使研究者挖掘红海史在学科属性上的特殊性,实现向海洋史本位的转换。红海不再是“布景板”,也不只是印度洋史、地中海史的附属,而成为具有自身议题与规律的历史主体。印度洋史家迈克尔·皮尔逊就从宗教视角论及红海在宗教朝觐与文化交流活动中的中枢地位,突破了以往将红海视为商业通道、地缘走廊的“红海依附论”。^⑤不过,2012年乔纳森·米兰还是追问:既然现有研究证明了红海史足够重要,“为何红海作为一个历史时空概念仍无法吸引更多学术注意力,而长期被视作没有自身独立历史的过渡空间?”^⑥他认为,红海史界定不清且无法

① Julian Whitwright, “How Fast Is Fast? Technology, Trade and Speed under Sail in the Roman Red Sea” in Janet Starkey, Paul Starkey, and T. J. Wilkinson eds., *Natural Resources and Cultural Connections of the Red Sea: Proceedings of the Red Sea Project III*, Archaeopress, 2007, pp. 77–87.

② Jacke Phillips, “Glass, Glassworking and Glass Transportation in Aksum” in Lucy Blue, John Cooper, Julian Whitwright, and Ross Thomas eds., *Connected Hinterlands: Proceedings of Red Sea Project IV*, Archaeopress 2009, pp. 37–47.

③ Eivind Heldaas Seland, “Red Sea and Indian Ocean: Ports and Their Hinterland” in Janet Starkey, Paul Starkey, and T. J. Wilkinson, eds., *Natural Resources and Cultural Connections of the Red Sea: Proceedings of the Red Sea Project III*, pp. 211–215.

④ Jonathan Miran, *Red Sea Citizens: Cosmopolitan Society and Cultural Change in Massawa*, Indiana University Press 2009. “Red Sea Slave Trade in the 19th Century” in S. Uhlig ed., *Encyclopaedia Aethiopia*, Vol. IV, Harrassowitz 2010, pp. 674–676. “Red Sea Translocals: Hadrami Migration, Entrepreneurship and Strategies of Integration in Eritrea, 1840s–1970s” *Northeast African Studies*, Vol. 12, No. 1, 2012, pp. 129–167.

⑤ Michael N. Pearson, *Pilgrimage to Mecca: The Indian Experience 1500–1800*, Markus Wiener, 1996, pp. 147–157.

⑥ Jonathan Miran, “Space, Mobility and Translocal Connections across the Red Sea Area since 1500” *Northeast African Studies*, Vol. 12, No. 1, 2012, pp. ix–xxvi. 最典型的界定是将红海描述为“一个通往其他地方的海域”。参见 William Facey, “The Red Sea: The Wind Regime and Location of Ports” in Paul Lunde and Alexandra Porter eds., *Trade and Travel in the Red Sea: Proceedings of Red Sea Project I*, Archaeopress 2004, p. 7. 直至21世纪,非洲史学者如福维勒-艾玛尔仍将红海视为“地中海十分遥远的附属”。参见福维勒-艾玛尔《金犀牛:中世纪非洲史》,刘成富等译,中国社会科学出版社2019年版,第101页。

摆脱刻板印象,最终导致红海史的附属性。贝鲁特美国大学的亚历山大·威克在《探寻遗失的红海》中梳理了19世纪欧洲人立足于地中海的、对红海的“发现”历程,指出红海从一开始就被学术边缘化,并附属于地中海史研究。^①

要构建具有独立命题、独特视角、独有方法的红海史必须突破现有历史叙事,在批判“地中海中心”基础上,探索建立以红海为中心的历史本体论与认识论。一些学者使用跨学科方法对此作出了有益探索。艾文德·塞兰强调海洋考古学方法对红海史学科发展的意义,他比较泊尔尼卡和米奥斯两港的考古遗存,指出考古学证据有助于破除文字史料中的固有红海形象,有利于辨析红海与地中海的差异性并将前者置于历史叙述的中心。^②法国非洲语言文化研究所的迪迪埃·莫林考察了红海沿岸不同地名及其语源学,探究了与其他海洋有别的、以海陆融合为特征的红海地名文化元素。^③英国埃克塞特大学的狄奥尼修斯·阿吉乌斯利用口述史料,还原了吉赞(Jizan)与法拉桑群岛(Farasan Islands)海民的海洋记忆,构建了基于个人航海经历的红海私人生活史。^④

诚然,红海史的学科独立有待研究者共同努力,而上述反思已为具有主体性的红海史研究奠定了基础。事实上,当红海史研究者意识到自身学科问题时,正是其走向独立的开始。2018年,剑桥大学编写的《海洋史》便辟出专章书写红海史并将其与地中海史、印度洋史并列。红海史的独立性已开始得到学界承认。^⑤作为红海史的撰写者,乔纳森·米兰提出了独立红海史的研究路径。他主张,基于全球、区域与国家三重视角,红海史可分为三个领域,即红海国际体系史、红海区域网络史、红海地区内部关系史,并结合三者探讨红海史内在规律。鉴于当前红海史研究中红海本地人群的“观点”还十分稀缺,米兰还提出“谁是红海人”这一关乎红海身份建构与认同的问题。这对于阐明红海史“由谁写”“为谁写”等问题,突破“欧洲中心主义”尤其是“地中海中心”对红海史研究的影响,开展更具针对性与现实关怀的研究具有重大意义。^⑥

总之,在全球史研究影响下,学界对“陆地史观”的扬弃,为“新红海史”研究注入了动力。综合考古学、语言学、口述史学的跨学科方法,以“联通”“流动”“网络”为切入点,“新红海史”尝试确立独立学科地位并观照红海本地人群观念,这代表了当前红海史研究的最新努力与发展方向。

结 语

笔者梳理了红海史研究的知识积累与研究历程,关注了红海史在研究议题、研究视角、研究方法

① Alexis Wick, *The Red Sea: In Search of Lost Space*, University of California Press, 2016, pp. 18-19.

② Eivind Heldaas Seland, "The Archaeological Record of Indian Ocean Engagements in the Red Sea", in Oxford Handbooks Editorial Board, *The Oxford Handbook of Topics in Archaeology*, Oxford University Press, 2017. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780199935413.013.51> [2022-05-30]

③ Didier Morin, "Arabic and Cushitic Toponymy: One Coast with Two Maps", *Northeast African Studies*, Vol. 12, No. 1, 2012, pp. 217-241.

④ Dionisius A. Agius, John P. Cooper, Lucy Semaan, Chiara Zazzaro, and Robert Carter, "Remembering the Sea: Personal and Communal Recollections of Maritime Life in Jizan and the Farasan Islands, Saudi Arabia", *Journal of Maritime Archaeology*, Vol. 11, No. 2, 2016, pp. 127-177.

⑤ Alison Bashford, David Armitage, and Sujit Sivasundaram eds. *Oceanic Histories*, Chapter 6.

⑥ Jonathan Miran, "The Red Sea", in Alison Bashford, David Armitage, and Sujit Sivasundaram eds. *Oceanic Histories*, pp. 171-179.

上的扬弃与创新。在被赋予足够意义前,人类对红海的认知更多是经验累积。18世纪中叶前,不同人群基于自身立场与需要记录了红海。启蒙时期欧洲人在“科学观念”影响下开启红海史研究。至20世纪初,欧洲人在红海地区的利益变化促使他们关注红海史不同研究主题。从国家兴衰史到国际关系史的转变,正反映了欧洲人对“红海史应研究什么”的理解。不过,议题转换只是欧洲中心视域下对“边缘红海”形象的再强化。20世纪30年代以来,受史学革命影响,红海史研究从关注“研究什么”转向“如何研究”。通过汲取环境史、总体史研究思路,红海史摆脱了仅作为历史背景的单调定位。20世纪80年代以来,红海史研究发掘出“联通”“流动”“网络”等新切入点,综合使用考古学、语言学、口述史学等跨学科方法,尝试发掘作为历史主体的红海,发展出“以海洋解释陆地”、不依附于印度洋和地中海的“新红海史”研究。尽管当前倡导“新红海史”的学者仍以欧美学者为主,但他们越来越意识到本土人群认知与话语建构的根本性意义。未来,红海史研究的革新与发展有赖于本土学者的思考与书写。

红海史议题、视角与方法转型和社会现实息息相关。当前,中国正积极探索、构建共护海洋和平、共谋海洋安全、共促海洋繁荣、共建海洋环境与共兴海洋文化的“海洋命运共同体”。在“一带一路”倡议中,红海不仅是海上丝绸之路的“重要通道”,域内港口更是深化与沿岸各国海洋合作的“关键媒介”。^①红海史研究可为中国海洋外交特别是红海外交实践提供镜鉴。加强红海史研究,了解红海“前世今生”,把握红海发展规律,促进中国与红海沿岸国家相互理解、文明对话,已成为中国世界史研究的一个紧迫课题。红海史研究的进路在哪里,乔纳森·米兰的意见值得借鉴:由于以海洋为中心的红海史研究方兴未艾,研究视角尚在转换,研究方法尚未定型,人们可以先提出更多问题而不必急于给出答案。^②中国世界史研究者有条件、有能力取得更具新意的红海史研究成果。

(作者王涛,云南大学“一带一路”研究院、非洲研究中心教授;

黄世顺,云南大学非洲研究中心硕士研究生;邮编:650000)

(责任编辑:李桂芝)

(责任校对:尹媛萍)

① 邹志强、孙德刚《港口政治化:中国参与“21世纪海上丝绸之路”沿线港口建设的政治风险探析》,《太平洋学报》2020年第10期。

② Jonathan Miran, “The Red Sea”, p. 171.

research method ,they studied the impact of the War on the environment and the subsequent impact of the environment on Chinese society from an interdisciplinary and multi-dimensional perspective. By identifying the long-term trend of Japanese scholarship on this issue ,we can also promote the academic reflection on the study of the War from the perspective of environmental history within Chinese scholarly community.

Between Continents: The Evolution of Red Sea Historiography // Wang Tao Huang Shishun

Ocean-centered research on the history of the Red Sea is on the rise. Over the time , people's understanding of the Red Sea has become an important prerequisite for studies of the history of the Red Sea. From the middle of the eighteenth century to the beginning of the twentieth century , historical research on the Red Sea in Europe and America proposed a great diversity of topics. Since the 1930s , the perspectives of research on the history of the Red Sea has been inspired by the rise of general history and environmental history and pivoted its course. The Red Sea has transformed from the "background" to the "subject" for historical studies. After the 1990s , influenced by the view of global history , historians re-examined the land-based historical view , which gave rise to "New Red Sea History". Based on the global , regional and national perspectives , researchers put forward issues such as historical studies from "connectivity" to "mobility" , proposing a "network" based historical approach. They also discuss the formation of Red Sea identity. While experimenting with new paradigms , researchers also explore new directions for Red Sea historical studies.

A Critical Review of Contemporary Chinese Women's History in the United States // Chu Yanhong

In the second half of the 20th century , the research on contemporary Chinese women's history in American academia developed rapidly and productive achievements were made in the construction of women's images , activity space and women's development. The extensive use of theories and methods of oral history , ethnographic research and gender paradigm ,constituted the basic characteristic in this field in the United States. Under the joint action of the specific social context and many cultural and academic trends ,the basic visage of the contemporary Chinese women's history research in the United States was shaped. Chinese scholars should critically draw on the methods and theories from American studies on contemporary Chinese women's history , think about the possibilities and disadvantages of the American analytical framework applied to Chinese studies , identify the insights and biases of the perspectives from American feminist studies on the development of contemporary Chinese women , and explore the construction of a multivariate analysis framework for the study of contemporary Chinese women's history.

The Use and Significance of the Term "Theory of History" in the Chinese Context // Lian Min

The use of the term *lishi lilun* in the Chinese context is still lack of clarity , which would potentially restrict the development of historical theories in China. The term *lishi lilun* did not exist in ancient China , and the two-syllable words ,such as *lilun* (theory) and *lishi* (history) , gradually appeared during the Song and Ming Dynasties. The concept "theory of history" was introduced from the West to China in modern times , and it highlighted its Marxist impulse for a social revolution in contemporary China. After the founding of the People's Republic of China until today , the connotations of the concept of "theory of history" has been largely developed in the following four aspects , including how to develop the scientific study of history through Marxism and Leninism , how to reform historical studies , how to learn from the extraordinary legacy of traditional Chinese historiography , and how to interpret the classics correctly. Thus , "theory of history" was an imported foreign concept in modern China with Marxism as its main connotation and it has been continuously sinicized.

On the Rise and Fall of the Song Dynasty and Its Historiographical Significance // Hu Chuqing

The theory of rise and fall is both an important content in ancient Chinese historiography and a significant topic for us to study today. This theory originated very early in the ancient China , and its