

הים האדום כמרחב היסטורי*

הים האדום הוא מרחב מלא בסתירות וניגודים. מן הצד האחד מקומו בתודעה כים המקראי שנחצה לשניים נשמר, ומן הצד האחר הוא נתפס במשך שנים כמרחב א־היסטורי, כתחנת מעבר בין מקום למקום, ללא היסטוריה משל עצמו; ים שהסביבה המקיפה אותו צחיחה ברובה, אך קרקעיתו משגשגת בשוניות אלמוגים. מאז ומעולם שימש הים האדום נתיב מעבר חשוב, וכך נוצרו בו קשרים חברתיים ותרבותיים טרנס־ימיים. הוא היה (ועודנו) זירת מאבק גלובלית בין מעצמות. אז מדוע, ממש עד לשנים האחרונות, נעדרת ההיסטוריה שלו מהמחקר? יונתן מירן סוקר את קורותיו של הים האדום, את חשיבותו ואת תפקידיו ההיסטוריים, ומצביע על השינוי בחשיבה המחקרית על אודותיו.

אוקיינוסים וימים ריתקו את הדמיון האנושי מאז ומעולם, ולכל ים מוניטין משלו. במקרה של הים האדום, לא היטיבה הסביבה היבשה של אזורי החוף, סביבה עוינת ויוקדת מחום, עם תדמיתו. בספרו האפי משנת 2010 על האוקיינוס האטלנטי, שהיה לרב־מכר, כתב סיימון וינצ'סטר על אותם ימים בין־יבשתיים הנראים "דוממים להפליא, נטולי חיות מוחשית כלשהי". לצד ים האלמוגים וים יפן, ימים "מחוסרי כל חיים אוקיאניים" לכאורה, גם הים האדום לטענתו "רוחץ בערפילית צהבהבה של חולות מדבה, נראה תמיד חצי מת".¹

תפיסה זו של הים האדום היא מעין היפוך של הדימוי המוכר של המדבר כים: זוהי דוגמה למרחב ימי שהיסטוריונים ומחברים אחרים נטו בדרך כלל לייצג כמעין מדבר (במובן השלילי של המילה). הם ראו בים מרחב ריק, מקום א־היסטורי, אזור שעיקרו מחסור ושיש לחצותו במהירות בדרך לאזורים משגשגים יותר.

התיאורים שראו בים האדום ישות היסטורית נטו לדון בו מנקודת מבט מקרו־היסטורית, כמרחב ביניים – פרוודור ימי בנתיב הסחר העולמי בין הים התיכון לאוקיינוס ההודי וגבול המפריד בין אפריקה לחצי האי ערב. תפיסה זו הגדירה את ההיסטוריה של הים האדום אך ורק על פי הקשר הפונקציונלי בינו ובין הים התיכון והאוקיינוס ההודי. לפי תפיסה זו הוא היה מעין "מקף" חיוני בין השניים, לעיתים

זה מכבר נתפס הים האדום כמקום, כמושג וכזירה מיתית. הים האדום כרעיון מצא אחיזה בתודעתם של יהודים, נוצרים ומוסלמים. במשך מאות שנים הם דמיינו את הסיפור המקראי הניסי על קריעת הים והמעבר ביבשה, והציגו תיאורים מעוררי השראה שלו ביצירות אמנות. לא מופרך לטעון כי תיאורים אלה נמנים עם התמונות המרשימות ביותר בכתבי הקודש המונותאיסטיים.

ואולם מנקודת מבטם של ההיסטוריון או ההיסטוריונית מציב הים פרדוקס יסודי: למן התקופה הפרהיסטורית היה הים האדום נתיב ימי מן השוקקים והחשובים ביותר על פני כדור הארץ – מרחב ימי ייחודי ואחד הראשונים שהוזכרו בהיסטוריה המתועדת. עם זאת, במשך זמן רב נחשב הים האדום למרחב מעבר, נטול היסטוריה משל עצמו.

פרופ' יונתן מירן מלמד באוניברסיטת מערב וושינגטון בארצות הברית. תחומי התמחותו מתמקדים בהיסטוריה החברתית והתרבותית של חברות מוסלמיות בצפון־מזרח אפריקה ובהיסטוריה של הים האדום. הוא מחברם של הספר *Red Sea Citizens: Cosmopolitan Society and Cultural Change in the Red Sea Port of Massawa* (2009) ומגוון מאמרים שהופיעו בכתבי עת מובילים בתחומי ההיסטוריה של אפריקה ולימודי האסלאם, ומשמש כעורך כתב העת *Northeast African Studies*.

דוא"ל: Jonathan.Miran@wwu.edu



מדריך נמלים (פורטולאנו) משנת 1489. הים האדום כפי שמופיע בחלק המזרחי של מדריך הנמלים של אלבינו דה קנפה (de Canepa), שנת 1489

אזורי ספר ושוליים. גיוס נרטיבים היסטוריים ותרבותיים לצרכים לאומיים-פוליטיים תרם גם הוא לטשטוש ההיברידיזציה התרבותית והאופי הקוסמופוליטי של ערי הנמל ואזורי החוף של הים האדום במהלך ההיסטוריה.

גאוגרפיה ושמות

הים האדום, הממוקם בתפר שבין אירופה הים תיכונית, אפריקה ואסיה, הוא הים המלוח ביותר ואחד מן החמים בעולם. כמו כן הוא נמנה עם המרחבים הימיים הייחודיים ביותר בעולם. זהו הים הטרופי הצפוני ביותר. רצועת המים הצרה הקרויה "הים האדום" נמתחת בין מפרץ סואץ בצפון למצר באב אל-מנדב בדרום. רוחבו הממוצע של הים הוא כ-280 ק"מ, ושטחו כ-438,000 קמ"ר – בערך כשטחה של עיראק או של שוודיה. עד לחפירתה של תעלת סואץ ב-1869, שחיברה בין הים האדום לים התיכון, היה הפתח היחיד של אגן הים האדום בבאב אל-מנדב – מפרץ ברוחב כ-30 ק"מ. האקלים באזורי החוף הצחיחים אינו נעים בלשון המעטה. השמש בחופי הדרומיים של אגן הים לוהטת, והטמפרטורה השנתית הממוצעת חורכת את העור. באזור הצפוני אין כמעט גשמים, ובאזור הדרומי הגשמים קלים ולא סדירים. לכל אורך החופים ישנן שוניות אלמוגים רדודות ושרטונים, ההופכים את השיט בים למסוכן במיוחד ומצריכים כישורי ניווט מעולים. כמה מחופי גובלים בהרים תלולים, המקשים את הגישה לחוף מן הים ומן היבשה כאחד – עובדה המסבירה את דלילות האוכלוסין באזורים אלה ואת היעדרן של ערי נמל גדולות ומרובות אוכלוסין. מאחר שאין זרימה של נהרות או נחלים לים, רמות המליחות שלו גבוהות. עובדה זו, לצד הלחות הגבוהה, פגמה בשימורם של מרכזים עירוניים בחופים. כך למשל, ערים כגון מוח'א שבתימן, סוואקיין בסודן או זילע בסומלילנד – כולן ערי נמל חשובות יחסית במאות השמונה-עשרה והתשע-עשרה – חרבות כיום או מיושבות בקושי.

אולם אם מחשיבים את הסביבה היבשתית של האגן כחלק מהאזור המורחב של הים האדום, יש לזכור כי מאחורי חופים שוממים אלה, על תנאיהם הגאוגרפיים המאתגרים והמפרכים, פרושות אדמות משגשגות ומאוכלסות בהרבה: עמק הנילוס השופע, הרמות ההרריות באתיופיה-אריתראה ובתימן ורכס הרי חג'אז על נאות המדבר שלו. היסטורית, הישויות הפוליטיות באזורי עורף אלה לא תמיד היו עם הפנים לים, אם כי לעיתים קרובות הן כוננו קהילות סחר בערי בסיס על חופיו. לעיתים, כורח כלכלי או יוזמות פוליטיות באו לידי ביטוי גם בזירה הרחבה של הים האדום. להיסטוריונים העוסקים בדפוסים של ניידות ימית, מיקומם של ערי נמל ונמלי אחסון והפצה ואינטגרציה

הוא שימש ממשק או גשר ולעיתים – גבול או מחסום. ביטוי סמלי של הייצוג הזה של הים האדום כ"אל-מקום" הוא האמרה המצוטטת תדיר שהים האדום הוא "דוגמה קיצונית של ים שאינו אלא תחנה בדרך למקום אחר".² תפיסות כאלה מופיעות גם בחיבורים על תולדות הים התיכון והאוקיינוס ההודי, המזכירים את הים האדום רק בדרך אגב, אם בכלל. פרנץ ברודל, בחיבורו המפורסם על הים התיכון, כתב מעט מאוד על הים האדום. האחרון היה בעיניו ממוקם בתוך רצף המדבריות החמות הנמתחות ממערב אפריקה עד חצי האי ערב ועד איראן (מרחב המכונה "סהרה הגדולה"). מרחב זה מתואר בפרק שלו על גבולותיו של "הים התיכון הגדול".³

מדוע לא עורר הים האדום עניין מחקרי רב יותר, כמרחב היסטורי וכמקום היסטורי? אחת הסיבות קשורה להבניית הידע על אודות אזור זה. בשל החלוקה המטא-גאוגרפית של העולם ליבשות ותתי-יבשות, מנעה ההפרדה בין לימודי אפריקה ללימודי המזרח התיכון גישה אינטגרטיבית יותר כלפי האזור, ומבלי משים זוהה הים האדום כמרחב ביניים המפריד בין אפריקה למזרח התיכון. בעקבות זאת היטשטשו הקשרים ההיסטוריים, מעגלי התנועה וקשרי החליפין באזור הים האדום. מכוני מחקר ללימודים אזוריים, תוכניות מימון, כתבי עת וכנסים לא תרמו במיוחד לקידום תפיסות חלופיות של מרחב זה.

חלוקה זו של שדות המחקר מרחיקה לכת אף יותר. היא מפרידה בין חופי הים האדום האפריקניים – במיוחד מצרים אך לעיתים גם סודן (הנחקרים בלימודי המזרח התיכון) – ובין קרן אפריקה (הנחקרת במסגרת לימודי אפריקה). כך נשמט הים האדום ונופל בין רשתות המשגה ותחומי התמחות שונים: מצרים נחשבת בדרך כלל לחלק מהעולם הערבי והמזרח התיכון; המחקר על סודן מחולק בין לימודי המזרח התיכון ללימודי אפריקה; ואתיופיה מוגדרת לעיתים כתחום נפרד בתוך מסורת עשירה, אם כי מבודדת למדי, של לימודי אתיופיה, השייכים לחקר הפילולוגיה המזרחית והתרבויות השמיות.

טיעון נוסף הנוגע לפיצול של ייצור הידע, הפצתו ונגישותו קשור לחלוקת אזורי החוף של הים בין תשע מדינות לאום מודרניות, אם כוללים במניין את מפרץ עקבה ומפרץ עֶדֶן (כפי שראוי לכלול): ישראל, ירדן, ערב הסעודית, תימן, מצרים, סודן, אריתראה, ג'יבוטי ורפובליקת סומלילנד, שהכריזה על עצמה כמדינה עצמאית. רשימה זו כוללת כמה מן המדינות העניות ביותר בעולם, ולצידן כמה מן העשירות ביותר. כיום אזור זה נקשר בתודעה לעוני, סכסוכים וחוסר יציבות. במרבית מדינות הלאום הללו שוכן המרכז הפוליטי והכלכלי בפנים המדינה, באזורים שנח להתעלם בהם מראייה דינמית ועל-אזורית של העבר. על כן רובן פיתחו היסטוריות לאומיות שרואות בחופי הים האדום

השם היווני. מכאן השמות "אל-בחר אל-אחמר" בערבית, "בחרה ארטרה" (Bahrä Ertera) באתיופית (געז) ו"קיייה בחר" (Qäyyeh Bahri) בתיגרינית. רק במאות הארבע-עשרה והחמש-עשרה אימצו וקיבעו קרטוגרפים אירופאים את השם Mare Rubrum בהתייחס למרחב הימי המזוהה כיום בשם זה (ולעיתים מיוצג במפות אירופיות מימי הביניים בצבע אדום עז).

פרספקטיבות היסטוריוגרפיות, אז והיום

חרף העובדה שהיחס כלפי הים האדום כמרחב היסטורי התאפיין לרוב באדישות מחקרית, היו גם חריגים למגמה זו, לרוב בצרפת. דוגמה לכך היא עבודתו של אלבר קמרר (1871-1951), דיפלומט במקצועו וגאוגרף והיסטוריון חובב, אשר גילה עניין עצום באזור הים האדום (וה"מזרח" באופן כללי) לאחר שנשלח במסגרת תפקידו למצרים בשנת 1922. בשנת 1925 פרסם קמרר מאמר שכותרתו "הים האדום לאורך הדורות", ובו הציג את אגן הים האדום כישות גאוגרפית והיסטורית, וקרא לחוקרים לתעד את תולדותיו.⁴ קמרר אימץ גישה תמטית ארוכת זמן (longue durée), ובחן היסטוריה זו החל במצרים העתיקה וסחר הבשמים, עבור להיסטוריה של נמלים שונים בתקופה היוונית-רומית ובניווט הערבי בימי הביניים וכלה בתפקידו של הים האדום בפוליטיקה הפנים-אירופית מאז המאה השמונה-עשרה. בהמשך, בין השנים 1929-1935, הוא פרסם את עבודתו המונומנטלית והאקלקטית רבת הכרכים על תולדות אזור הים האדום - **הים האדום, חבש וערב מימי קדם**.⁵ בהקדמה לכרך הראשון של עבודה כבירה זו הדגיש קמרר את הלכידות ההיסטורית הבסיסית של הים האדום, שלתפיסתו זכתה לרוב להתעלמות:

זו היסטוריה של אזור גאוגרפי המתאפיין באחידות רבה יותר משמקובל לייחס לו, אזור שהתפתחה בו תרבות שמית טהורה. הוא כולל לא רק את חצי האי ערב ואת הים האדום עצמו - כלומר את תולדות הניווט וקשרי המסחר בין הודו המזרחית (les Indes) לבין הים התיכון - אלא גם את אותו חלק באפריקה הנושק לים האדום (ללא מצרים); כלומר, את אתיופיה העתיקה - ארצות ימי הביניים של הכומר יוחנן, או מה שקרוי בתקופה המודרנית חבש (Abyssinia).⁶

מאמץ מעניין לא פחות לכלול את הים האדום בנרטיב ההיסטורי הוא ה"מבוא" לאותו כרך, מאת המדינאי וההיסטוריון הצרפתי גבריאל הנוטו (1853-1944), שכותרתו המוגזמת משהו היא "סודו של הים האדום:

מרחבית, ההיבט החשוב ביותר של הים האדום הוא ללא ספק משטר הרוחות שלו. במרבית חודשי השנה מנשבות בחלקו הצפוני של האגן רוחות צפוניות וצפון-מערביות; בחלקו הדרומי מנשבות רוחות דרומיות עונתיות משתנות (בחורף) ורוחות צפוניות (בקיץ). הרוחות במפרץ עדן נשלטות על ידי מערכת המונסונים: דרום-מערביות מיוני עד ספטמבר וצפון-מזרחיות מאוקטובר עד מאי. משטר רוחות זה, שאינו מיטיב עם זרמי הים, נודע לשמצה בקשיי הניווט השוררים בו. במקרים מסוימים העדיפו סוחרים למרחקים גדולים להעביר סחורות בין הים ההודי לים התיכון דרך נתיבי הסחר היבשתיים במערב חצי האי ערב, כדי שלא להסתכן בניווט בים האדום. במקרים אחרים הועברו סחורות דרך הים באמצעות רשתות סחר חופים מקומיות ואזוריות, שהיו איטיות יחסית. בעיקרו של דבר היה משטר הרוחות בים האדום גורם מרכזי בעיצוב דפוסי ספנות, מעגלי תנועה של סחורות, זירות מסחר ומיקומן של ערי נמל. משטר הרוחות חילק את הים האדום לשני אזורים ניווט מכמה סיבות, ולחלוקה זו היו משמעותיות היסטוריות מרחיקות לכת. כך היה לפחות עד להופעת הניווט באוניות קיטור (בשנות השלושים של המאה התשע-עשרה) ופתיחת תעלת סואץ (1869).

השמות השונים שניתנו לים האדום מעידים לעיתים על הריבוד ההיסטורי של שליטה פוליטית או שאיפות להגמוניה; על הבניות גאוגרפיות ופרקטיקות של מתן שמות; וכן על הפלגות דמיוניות המושרשות בתרבות. השם "ים סוף" מקורו בתנ"ך. בעת העתיקה, השם היווני Erythrā thálassa התייחס למרחב ימי גדול בהרבה מהים האדום גופא - מרחב שכלל את האוקיינוס ההודי כולו, ממצרים ועד סין. בתקופה הנוצרית המוקדמת היו השמות "המפרץ הפרסי" (Persikòs kólpos / sinus Persicus) ו"המפרץ הערבי" (Arábios kólpos / sinus Arabicus) כינויים לים האדום. מעניין לציין שמהמאה התשיעית ואילך, קרטוגרפים ערבים כגון אבו עבדאללה מֶחַמַד אבן מוסא אל חוארזמי, אבו אל קאסם מֶחַמַד אבן חוכל או יאקות אל-חמאוי כינו חלקים שונים של הים על שם האזורים היבשתיים הסמוכים להם. כך למשל קיבל הים את הכינויים "בְּחָר אל-קולזום" או "ים קליזמה" (שמה של סואץ העתיקה), "בחר אל-חג'אז" (ים חג'אז), "בחר מכה", "בחר אל-ימן" ("ים תימן"), "בחר חבש" וכן הלאה. יאקות כלל את מפרץ עדן ("חליג' ברברה") כחלק מהים האדום. בערבית מכונה הים גם "אל חליג' אל-ערבי" ("המפרץ הערבי") ו"חליג' עילה" ("מפרץ עילה" או מפרץ עקבה); בתורכית הוא מכונה "קזיזל דֶּניז" (הים האדום). השם האנגלי Red Sea - מקורו בכינוי היווני העתיק Erythrā thálassa ובשם הרומי Mare Rubrum, שהוא תרגומו של



תחריט צבוע של מפה מאת פטרוס ברטיוס (Petrus Bertius). המפה נכללה ב-"Tabularum Geographicarum Contractarum", הולנד, המאה השבע-עשרה

הגאוגרפיה והאתנית. העמים היושבים במרחב זה, טען, "מהווים פרוודור אתני בין המזרח למערב". אלה הם העמים השמיים, שתולדותיהם, כפי שהוא סבר, כרוכות בתולדותיו של הים האדום במובנו הרחב ביותר (הוא כלל במרחב את ים המלח, בקעת הירדן והלאה עד דמשק), וכן נטועות בהיסטוריות של היהדות, הנצרות והאסלאם. הנוטו טען לאחדותם האתנו-תרבותית של עמי אזור הים האדום, שאותם כינה *nos Erythréens* ("האריתראים שלנו", כלומר "אנשי הים האדום"). לדבריו הם התקיימו "בבדידות מזהרת", במנותק מעמים אחרים שחיו בסביבות חקלאיות יותר ומרובות נהרות.

במחצית השנייה של המאה העשרים נכתבו מחקרים שנגעו לנושאים שונים בים האדום ובסביבתו. אולם נדיר שמחקר כלשהו אימץ גישה שהתמקדה בים האדום מתוך תפיסה של האזור כולו כיחידה היסטורית וגאוגרפית קוהרנטית או גישה שהתרכזה בתופעות המצויות משני צידי אגן הים. יוצאת דופן מבחינה זו היא עבודתו החשובה של ההיסטוריון מישל טופשר, אשר מראשית שנות התשעים

המקורות האריתראיים של המחשבה המערבית.⁷ הנוטו פותח את המאמר בהדגשת התפקיד הגאופוליטי המרכזי שהיה לים האדום כנתיב סחר בעל חשיבות עולמית גדולה. הוא מציג את הים בביטחון רב כחלק מההיסטוריה הגלובלית - אם כי מעניין לציין שהצגה זו מתייחסת גם לים התיכון ותולדותיו - ומרחיק לכת בטענה שלפחות בשלוש נקודות מפנה היסטוריות קבע גורלו של הים את גורל ה"ציוויליזציה". המומנט ההיסטורי הראשון היה כשאלכסנדר הגדול כבש את צור ולאחר מכן הקים את אלכסנדריה (331 לפנה"ס); השני היה כשהפורטוגלים הגיעו לבאב אל-מנדב וקראו תיגר על זכות היתר שנהנו ממנה ערי המסחר של הים התיכון (המאה השש-עשרה); והשלישי, כשלאחר פתיחתה של תעלת סואץ "הפיח מחדש לְסָפֶס [מתכנן התעלה] בים התיכון את החיים שנטשו אותו והשיב לו את המסחר המזרחי שכריסטופר קולומבוס החמיץ כשנחת באמריקה".⁸

משהבהיר את תפקידו של הים האדום כ"אחת מנקודות המוצא של הציוויליזציה", ביסס הנוטו את אחדותו

של המאה העשרים מפרסם מחקרים על סחר, על נתיבים של מטבעות חליפין, כלכלת הקפה, איי הים האדום ועל הקשרים המגוונים בין החוף האפריקני לחוף הערבי של הים בין המאה השש-עשרה למאה התשע-עשרה.⁹ כיום עולות מגמות היסטוריוגרפיות הקשורות למעבר לתפיסות ימיות של המרחב, או מה שמכונה "המפנה האוקיאני" (וכן "תלסולוגיה חדשה", מן המילה "תלסאה" - ים ביוונית). מגמות אלה מחיות את העניין בים האדום כמרחב היסטורי וכאזור מובחן הראוי למחקר. בשנים האחרונות התפרסמו כמה מונוגרפיות וגיליונות מיוחדים של כתבי עת המוקדשים לים האדום, ונערכו פאנלים, סדנאות וכנסים על הנושא. כל אלה משקפים את ההבנה הגוברת בקרב ההיסטוריונים החדשים המשתייכים ל"מפנה האוקיאני", שלפיה זירות ימיות קטנות (יחסית) הן אתרים מצוינים לבחינת גישות הממוקדות בסביבה ימית. בשני העשורים האחרונים חלה התחדשות ניכרת בתחום זה ונרשמה התקדמות בחקר הים האדום. ארכאולוגים והיסטוריונים כגון טימותי פאוור ואנוכי מכירים בצורך בהיסטוריוזיה של המרחב בין האוקיינוס ההודי לים התיכון כמרחב ימי מלוכה, שההתפתחות והאוריינטציה ההיסטורית שלו לא היו מוגבלות אך ורק לגישור בין הים התיכון לאוקיינוס ההודי.¹⁰ מאמצים כאלה להבנה אחרת של תולדות האזור, שנקודת המוצא שלה היא שהים האדום משמש מסגרת מארגנת לניתוח מדעי היסטורי וחברתי, מאפשרים מחשבה יעילה יותר על הים האדום כאזור ייחודי.

החשיבה המחקרית החדשה על הים האדום מכירה באופן מלא וחד-משמעי יותר ברעיון שגופי המים הצרים במיוחד בים האדום ובמפרץ עדן בונים זירה של רשתות ומעגלי תנועה מרובדים, חופפים וקשורים זה בזה, המתאפיינים במעבר זריז של בני אדם, סחורות ורעיונות. במילים אחרות, מחקרים חדשים, החורגים מן האפיונים המסורתיים של האזור - למשל מחקרו של ג'ון מלוי על ג'דה הממלוכית ואזור חג'אז, או עבודתו של אריק ואלה על השושלת הרסולית בתימן - נוטים לבחון לעומק את קשרי הגומלין בין שני חופיו של הים וכמו כן את הממדים המרובים של נתיבי המסחר האזוריים והבין-אזוריים בין מצרים להודו.¹¹ גישה כזאת מסייעת לחדר את ההבנה על שפע הרשתות ומעגלי התנועה הפוליטיים, המסחריים והדתיים, ברמה הפנים-אזורית, הבין-אזורית והטרנס-ימית. רשתות אלו גיבשו מרחבים בעלי דרגות שונות של לכידות ואינטגרציה. עבודות אחרות בוחנות, בין השאר, כיצד עיצבו קשרים ויחסי גומלין בין-חופיים ובין-אזוריים - ובכלל זה האזורים הרחבים יותר של האוקיינוס ההודי והים התיכון - את ערי הנמל לחופי הים האדום,

את סביבתן החברתית והתרבותית, את מאפייניהן ואת קהילותיהן הקוסמופוליטיות. כאלה הם מחקריהם של סטיבן סידבותאם על ברניקי הרומית, רוקסאני אלני מרגריטי על עדן של ימי הביניים, לי גואו על קוסייר במאה השלוש-עשרה, ננסי אום על מוח'א במאות השבע-עשרה והשמונה-עשרה, פיליפ פטריאה על סוחרים חצ'רמתיים (חצ'רמתיים) בג'דה של המאות התשע-עשרה והעשרים, ועבודתי על מאסאווה במאות אלה.¹² בדומה לעבודות שונות על המפרץ הערבי/פרסי, גם מחקרים מסוג זה תורמים לשילוב הים האדום בדיונים על התמונה הרחבה של תולדות האוקיינוס ההודי.

מקומו ותפקידו של הים האדום בהיסטוריה הגלובלית צוברים בהדרגה הכרה ותשומת לב. במשך דורות רבים שימש הים נתיב חשוב במעבר מאירופה והים התיכון לאסיה שלחוף האוקיינוס ההודי. בתוך כך, הקשרים החברתיים והתרבותיים הטרנס-ימיים שנוצרו בו, מעגלי ההפצה וחילופי הסחורות האיזו את התפתחותן של תרבויות שוקקות חיים בצפון-מזרח אפריקה ובדרום חצי האי ערב באלף הראשון לספירה. באזור הים האדום ניטשו מאבקים בקנה מידה גלובלי בין מעצמות, לפחות מאז ימי קדם. יתר על כן, אזור זה היה מקורן של סחורות נחשקות כגון מור ולבונה, קפה, פנינים ואם הפנינה, ששימשו בטקסים דתיים וברפואה מסורתית או השפיעו על מגמות אופנה והתנהגויות חברתיות במקומות שונים בעולם. זהו גם המוקד של לידת האסלאם והעלייה לרגל השנתית המרשימה ביותר בעולם (החג'). החג' הביא רבבות מוסלמים מרחבי ארצות האסלאם לחג'אז, ואף כלל גם תנועת סחר שנתית שהשפיעה על מעגלי מסחר רחבים יותר באגן הים האדום. כך למשל, החוקר אריק טליאקוצו, בהיסטוריה הבין-אזורית שחיבר על תושבי דרום-מזרח אסיה והחג', ממקם את הים האדום בהקשרו האזורי ומציין כי "מעטים המקומות בעולם שההיסטוריה שלהם בעת החדשה המוקדמת מורכבת כמו זו של הים האדום וחופיו". עוד הוא כותב שהים האדום היה "אחד המרחבים החשובים ביותר על פני כדור הארץ" סביב מפנה המאה העשרים.¹³ הקשר בין היכולת להתנייד על פני כל שטחו של כדור הארץ ובין אזור הים האדום ניצב גם במוקד עבודתה של וֶלְסְקָה הובר על תעלת סואץ פְּנו המחבר בין צורות ניידות שונות.¹⁴ אלה הן אחדות מבין דוגמאות רבות המדגישות את חשיבותו של הים האדום בהיסטוריה העולמית.

גילוי הים האדום

מעטים הימים שתיאוריהם עתיקים כמו אלה של הים האדום. אך באופן טבעי, תקופות שהתאפיינו בצמיחה

ואף הציע תיאורים אתנוגרפיים של תושבי החופים של הים האדום ומערב האוקיינוס ההודי (שנכלל בכינוי *Maris Erythraei*). ככלל, קשרי הגומלין הפוליטיים, המסחריים, החברתיים והתרבותיים בים האדום, שהלכו והתהדקו בין שנת 100 לפנה"ס לשנת 100 לספירה, ליכדו וגיבשו את "הים האדום כיחידה מובחנת של הגאוגרפיה האנושית", בניסוחו של פאוור.¹⁶

עליית האסלאם במערבו של חצי האי ערב והתפשטותו ההדרגתית לצפון ולדרום, ביבשה ובים, בישרו על שלב חדש בהבניית הידע על אודות הים האדום. גאוגרפים ומגלי ארצות ערבים, כגון אל-מסעודי (המאה העשירית), אבן ג'ובייר (המאות השתי-עשרה-שלוש-עשרה), אבן אל-מוג'וויר (המאה השלוש-עשרה) ואבן בטוטה (המאה הארבע-עשרה), כתבו תיאורים שהדגישו לרוב את הרחוקות ההפכפכות ואת סכנות השיט במימי הים האדום. מדריך הניווט המקיף מאת אחמד אבן מאג'ד, **ספר הדברים המועילים על אודות העקרונות והכללים הראשונים של הניווט** ("פתאב אל-פוואיד פי אוסול אל-בחר ואל-קוואיד"), נכתב סביב שנת 1490 והיה פסגת הידע הימי בתקופה זו.¹⁷ אבן מאג'ד הקדיש פרק מתוך חיבור זה לים האדום (קולוזם אל-ערב), ובו הוא סיפק מידע מפורט על נתיבי שיט, רוחות, זרמים, שרטונים, שוניות, איים וכניסות לנמלים, בין שאר הנושאים. ראוי לציין שתיאוריו לא כללו את האזור שמצפון לג'דה; המחצית הצפונית של הים האדום זכתה להתעלמות. מקורות אחרים מהתקופה האסלאמית הימיימיית שנעשה בהם שימוש לאחרונה במחקרים מאירי עיניים הם מגוון התכתבויות מסחריות - כולל מכתבים שחיברו סוחרים יהודים והשתמרו בגניזת קהיר. רוקסאני אלני מרגריטי השתמשה במסמכים כאלה כדי לשחזר בקפדנות את ההיסטוריה של ערן ואת קשרי השילוח והמסחר שלה בין מצרים להודו. לי גואו התעמק בפרגמנטים השופכים אור על ההתנהלות והפעילות של אבו מופריג' ומשפחתו, בעליהם של עסק ספנות בקוסייר אל-קדים (מצרים) בשלהי התקופה האיובית ובראשית התקופה הממלוכית (המאה השלוש-עשרה). אריק ואלה שאב מתוך מבחר מרשים של ארכיונים שהוקמו לשימושם של הסולטאנים התימנים משושלת רסוליד בין המאות השלוש-עשרה והחמש-עשרה, כדי לשחזר את ההיסטוריה של ערן ולהצביע על כמה ממדים של גבולות המסחר האזורי והבין-אזורי בים האדום, במפרץ ערן ובמערב האוקיינוס ההודי.

במאה השש-עשרה חלה תפנית חשובה ביותר בתולדות הים האדום. הכיבוש העות'מאני של מצרים הממלוכית (1516-1517) והתגברות השאיפות הפורטוגליות במערב האוקיינוס ההודי הביאו לתחרות בין שתי המעצמות

מסחרית בינלאומית ובתחרות בין אימפריות הביאו להיווצרות של ידע חדש על אודות הים האדום מנקודת המבט המסוימת של זרים שבאו מבחוץ (והתמקדו בהעברת סחורות ובחשיבות האסטרטגית של המקום). אני נוטה להסכים עם טימותי פאוור בנוגע לסיבות האחרות שבגינן נוצר "כתם עיוור" ביחס לים: פאוור משער שההתמקדות של מקורות היסטוריים עתיקים בהעברת סחורות השפיעה עמוקות על תפיסות מחקריות מאוחרות יותר של הים האדום. מקורות אלה, שזכו במאות הבאות למעמד עליון, כוללים את **פְּרִיפְלוֹס הים האריתראי** (*Periplus Maris Erythraei*), מדריך סוחרים יווני-רומי אנונימי מאמצע המאה הראשונה לספירה, ואת מכתביהם של סוחרים יהודים מן התקופה, שהשתמרו בגניזת קהיר.¹⁵ האתגר כיום הוא הבנייתם של מסגרת אחרת לחקר ההיסטוריה של הים האדום - כזאת שתשזור באופן דינמי את המישור המקומי, האזורי, והעל-אזורי או הגלובלי. חלק זה של המאמר בוחן כמה מקורות מסוג זה ומציע מסגרת מבוססת זמן של ההיסטוריה של הים האדום, בקווים כלליים מאוד.

הניווט בים האדום תועד כבר במדינה הפרעונית מתקופת הברונזה - בולט במיוחד היה המסע של המלכה חַתְשַׁפְסוֹת (השושלת השמונה-עשרה) לארץ פּוֹנֵט סביב שנת 1400 לפנה"ס. אף על פי כן, רק בימי שושלת תלמי (משנת 305 עד שנת 30 לפנה"ס) הורחבו במידה ניכרת והתגבשו דרכי התקשורת הימיים בים האדום. שליטי מצרים מבית תלמי השקיעו משאבי מדינה בים זה, הקימו כמה נמלים בחופיו המערביים (למשל ברניקי) והניחו את היסודות לנתיב הסחר המפורסם בין מצרים להודו. בכך החל תהליך האינטגרציה הגוברת של אזור הים האדום בזירה האזורית, שמאוחר יותר התלכדה במידה כזאת או אחרת. תיאורים מוקדמים של הים האדום מתוארכים למאה השנייה לפנה"ס. חיבורו של אַגַּאתְרִכִּידֶס מְקַנְדוֹס, **על הים האריתראי** (110 לפנה"ס לערך), הוא הדיווח המשמעותי הראשון על הים האדום ועל ההיבטים הגאוגרפיים והאתנוגרפיים של חופיו האפריקניים והערביים. תיאורים אחרים מתוארכים לראשית הנצרות. **הגאוגרפיה של סְטְרַאבּוֹן** (64 לפנה"ס עד 21 לספירה) ו**תולדות הטבע של פְּלִינְיוֹס הזקן** (23-79 לספירה) כוללים שניהם מידע רב ערך על הסחר בין רומא להודו, אך גם על אזור הים האדום, תושביו ותולדות הטבע המקומי.

גיבוש הידע על הים האדום בתקופה זו הגיע לשיאו בחיבור **פְּרִיפְלוֹס הים האריתראי**. ייתכן בהחלט שחיבורו של מדריך לסוחרים מאת ימאי מנוסה, שתיאר בפרוטרוט את האזור שבין הים התיכון להודו, שיקף את נקודת השיא של הסחר ההודי בתקופה הרומית. **הפריפלוס** סיפק מידע מפורט על תנאי השיט, הרוחות, השוניות, הנמלים, נמלי האחסון, השווקים, הסחורות, הסוחרים ופרקטיקות המסחה

על הבכורה באזור זה, ועל ידי כך שילבו את הים האדום בזירה הפוליטית של האימפריות העולמיות. הרלוונטי ביותר מתוך כמה "מגלי ארצות" פורטוגלים של הים האדום היה דום ז'ואאו דה קסטרו (João de Castro; 1500–1548). אפשר להחשיב את מסעו של דה קסטרו מהאי סוקוטרָה לסואץ בשנת 1541 כמסע המדעי האירופי הראשון לחקר הים האדום. תוצאת המסע הייתה סקירה מקיפה של חופי הים האפריקניים. חיבורו של דה קסטרו **מדריך הים האדום** (*Roteiro do Mar Roxo*) גדוש במידע גאוגרפי, ימי והיסטורי, עם אזכורים מלומדים לכתביהם של מחברים יוונים-רומיים. המדריך הוא מקור חשוב לחקר הים האדום בתקופה זו, והוא שימש מקור מידע רב ערך בידיהם של חוקרים אירופאים בתקופות מאוחרות יותר.¹⁸

תקופת הנאורות האירופית במאה השמונה-עשרה סימנה עידן חדש בהבנייתו של ידע גאוגרפי "מדעי" על אודות אזורים שמחוץ לאירופה. הים האדום היה מבין האזורים הראשונים שנחקרו ונלמדו – בדרך כלל אגב התעניינות בתולדותיה של מצרים, אך גם בתולדות העת העתיקה והעולם העתיק בכללותו. מאמצע המאה השמונה-עשרה גבר העניין הרב של הצרפתים בים האדום; במשך תקופה ארוכה ראו חוקרים צרפתים בים האדום נושא מרתק. הגאוגרף והקרטוגרף ז'אן-בטיסט בורגיניון ד'אנוויל (1697–1782) היה מחברו של המחקר המדעי המוקדם הראשון – ככל הידוע לי – שביקש לתאר את הטופוגרפיה של הים האדום: **חיבור מדעי על מצרים העתיקה והמודרנית, ואחריו תיאור של המפרץ הערבי, המכונה גם הים האדום**.¹⁹ בשישים העמודים שהקדיש לים האדום תיאר ד'אנוויל את מאמציו לשרטט מפה של הים האדום כמרחב אינטגרלי – "המפרץ הערבי או הים האדום" (*Golfe Arabe ou Mer Rouge*), והתייחס בצורה מקיפה למקורות יוונים, רומיים, ערביים, עות'מאניים, פורטוגליים, צרפתיים ואנגליים, ובכלל זה לכתבי יד של מפות שלא ראו אור.

בדומה לראשית המאה השש-עשרה, התמקם הים האדום במפנה המאה התשע-עשרה במרכז של תחרות גלובלית בין אימפריות – הפעם בין הצרפתים לבריטים. המניע לפלישת נפוליאון למצרים (1798–1801) היה, בין השאר, להביא לצמצום דרכי התקשורת של האנגלים עם הודו דרך הים האדום. הבריטים, מצידם, חיפשו דרכים חדשות להאיץ את המעבר להודו. בעשורים הבאים נודע משקל רב להתפתחויות טכנולוגיות, והשימוש הגובר בהנעה בקיטור הוביל לשורה של סקירות מיפוי הידרוגרפיות וימיות, ששיאן בפרסום חיבורם של רוברט מורסבי ו-ת'אלוון הוראות לשיט בים האדום.²⁰ דינמיקה זו התחזקה מאוד עם פתיחתה של תעלת סואץ בשנת 1869 – אולי האירוע החשוב ביותר בתולדות הים האדום, כל שכן האירוע

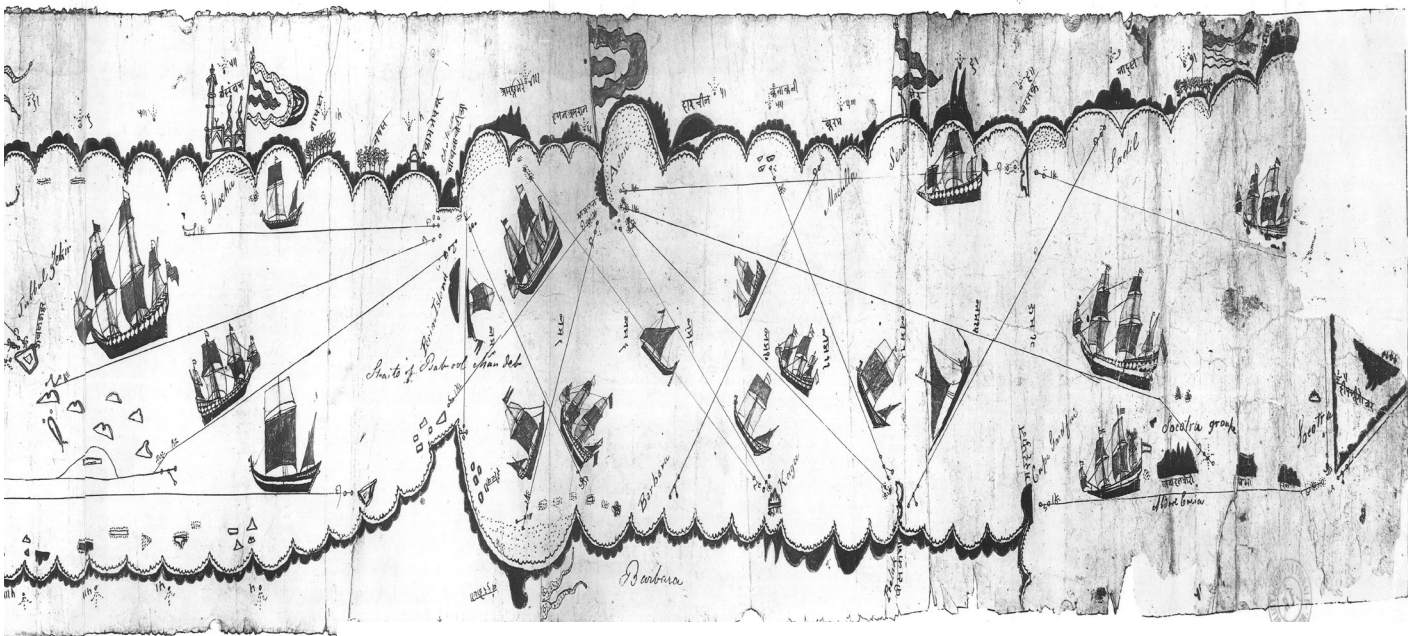
שחולל את השינוי הגדול ביותר. בראיית-על, תחילתה של ספנות הקיטור כדבר שבשגרה, פתיחת התעלה והחלתם של משטרי ניידות, קרי אמצעי ניתוב ושליטה על תנועות בני אדם וסחורות במרחב הים האדום על ידי האימפריות הקולוניאליות האירופיות, ביססו את תפקידו של אגן הים האדום כנתיב ימי עולמי רב חשיבות והידקו את מעמדו האסטרטגי המרכזי בעולם.

שנות העשרים והשלושים של המאה העשרים מספקות עניין רב להיסטוריונים של הים האדום. העניין העיתונאי, הספרותי והמחקרי של הצרפתים בים האדום עורר שפע של פרסומים שלכדו את הדמיון הפופולרי. עיתונאים חוקרים כגון אלבר לונדר (Londres) וז'וזף קסל (Kessel) יצאו אל האזור וחיברו דיווחים אמיצים, מיד ראשונה, עם גינוי של סחר העבדים המתמשך, השוד הימי המשתולל, הברחת הסחורות ותנאי העבודה הקשים של שולי הפנינים בים האדום. סיפורי הרפתקאות נוקבים פחות על הים האדום, אשר עוררו את הדמיון הפופולרי מאז שנות השלושים של המאה העשרים, כוללים את סיפורי המסע הרומנטיים הרבים של אנרי דה מונפרֶד (de Monfreid; 1879–1974).

לדמיין את הים האדום: גבולות, ניידות ואינטגרציה במרחב

כיצד עלינו לחשוב על הים האדום ולכתוב את ההיסטוריה/היסטוריות שלו? התובנה שמרבית המרחבים הימיים הם זירות לא שלמות, מקוטעות ולא יציבות מעצם טיבן תקפה בהחלט, גם למרחב ימי קטן ומוגבל יחסית כים זה. כאן טמון לב-ליבו של האתגר שבכתביה היסטוריות של אוקיינוסים וימים. בהתחשב בעובדה שהמפנה האוקיאני במחקר על תולדות הים האדום מצוי עדיין בחיתוליו, השאלות רבות מן התשובות. דייוויד ארמיטז' הציע סכמה משולשת ביחס לאוקיינוס האטלנטי, ולפיה החיבורים ההיסטוריים על אודות האוקיינוס מתחלקים להיסטוריות סובבות-אוקיינוס, טרנס-אוקיאניות וסיס-אוקיאניות (cisatlantic; היסטוריות המתמקדות בצד אחד של האוקיינוס).²¹ אם ניישם סכמה זו ביחס להיסטוריות של הים האדום, נגלה כי מרבית המחקרים עד כה עולים בקנה אחד עם הסוג השלישי (זו יכולה להיות היסטוריה של עיר נמל או של אזור, בתוך ההקשר של הים האדום). לעומת זאת, במאמר הנוכחי ובחיבורים אחרים אני טוען בעד הגישה הראשונה – של היסטוריה סובבת-ים (כלומר היסטוריה בין-אזורית של מעגלי מסחר וחילופים בעולם הים האדום) – ביחס למרחב המתאפיין באחדות גאוגרפית והיסטורית.

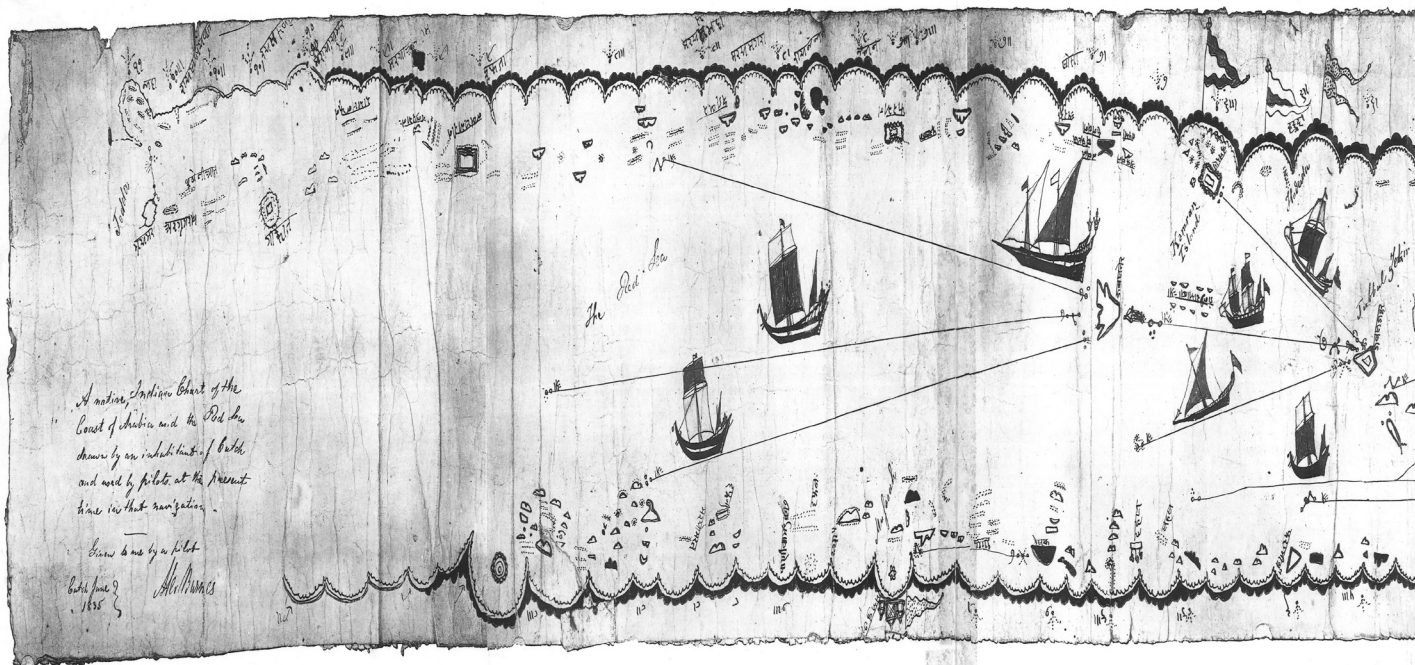
הבעיה הקונספטואלית הראשונה שלפניה ניצבים היסטוריונים של הים האדום היא בעיית הגבולות: כיצד



מפת ניווט של הים האדום, ככל הנראה מהמאה השבע-עשרה. המפה שימשה נווטים מגוג'ראט (מערב הודו) שעסקו במסחר והובלת צליינים מוסלמים למכה. המפה ניתנה לקצין הסקוטי אלכסנדר ברנס (Burnes) ב-1835.

בכל רמות הניידות (כלי שיט שונים, רשתות של סחר חופים וקשרי גומלין בין הסדרי תחבורה בים וביבשה). היסטוריונים של מרחבים ימיים מתמודדים בהקשר זה עם שורה של שאלות קונספטואליות: האם עליהם להסתפק בכתיבה על אותם אנשים שחצו את הים וחיו לאורך חופיו, בערי הנמל ובאיים, או שמא עליהם לכלול את האדמות הגובלות בים – ואם כן, עד כמה להרחיק לתוך היבשה. אפשר לטעון בעד הרחבת הגבולות של עולם הים על בסיס העובדה, שכבר הוזכרה, שיוזמות תחבורתיות יבשתיות נבעו מקשיי הניווט. העברת הסחורות ביבשה – למשל מעדן לחלקו הצפוני של הים, לאורך רצועת החוף הערבית – פיצתה על תנאי השיט הקשים בחצי הצפוני של אגן הים האדום. סוחרים וספנים הסתגלו, התאימו את התנהלותם למגבלות שהטילו התנאים הטבעיים ורתמו את הקשר הדינמי בין הים ליבשה מתוך גישה שמדובר בסביבות המשלימות זו את זו. מכאן עולה טיעון בעד גישה אזורית דינמית שאינה מגבילה את ההיסטוריה של הים האדום ל"מים" לעומת "אדמה". אין ספק שמדינות ואימפריות (עולמיות ואזוריות כאחד) היו עשויות למלא תפקיד מרכזי באינטגרציה של חלקים של הים האדום. מדיניות ניהולית, מסחרית וכלכלית (ובכלל זה מדיניות המיסוי), פרקטיקות של שמירה על הביטחון ושיטור המים – כל אלה היו עשויים לקדם אינטגרציה

נגדיר את מרחב הים האדום – כחבל ארץ, אזור או עולם? מהם קווי המתאר שלו? תפיסות לא יציבות של מרחב וגבולות מעלות באופן בלתי נמנע את שאלת הקשרים בין הים האדום לים התיכון, מן הצד האחד, ובין הים האדום לאוקיינוס ההודי, מן הצד האחר. שאלה קרובה בהקשר זה היא אם לכלול את מפרץ עדן ואת נמל עדן רב החשיבות בתחומי ההיסטוריה של הים האדום, או אפילו בתחומי של עולם הים האדום. הגורם הראשון במעלה כאן נוגע למשטרי הרוחות המיוחדים, אשר הגבילו את הניידות ועיצבו מרחבי פעולה באזור. בתקופות מסוימות היה החיבור בין מפרץ עדן לחציו הדרומי של הים האדום חזק הרבה יותר מן החיבור בין חצי הים הדרומי לחציו הצפוני. פירוש הדבר היה שחציו הדרומי של הים האדום היה למעשה לזרוע של האוקיינוס ההודי. נקודה זו תומכת בטענה שעד לעליית ההנעה בקיטור במחצית המאה התשע-עשרה לא היה הים האדום מרחב אינטגרטיבי ממש, מכיוון שמשטרי הרוחות השונים פיצלו אותו, הלכה למעשה, לשניים. על כן אפשר לטעון כי מצב זה הפך את הים האדום למחסום בין הים התיכון לאוקיינוס ההודי, ולא לגשר ביניהם. אולם תפיסה זו מתבססת בלעדית על נקודת המבט של הסחר הבינלאומי למרחקים גדולים. ידוע היטב שאתגרי הניווט, גם אם האטו את התקשורת באגן הים האדום, ודאי לא השביתו אותה – והכוונה לתקשורת



בראשית שנות החמישים של המאה העשרים – "סגנון הים האדום"²² מתיוס העלה טענה ולפיה הצורה הבנויה מסביב לשפת הים האדום התאפיינה בסגנון אדריכלי משותף, מאוחד ולכיד.

המרחב וקני המידה ברמה המקומית, האזורית והגלובלית

האתגר העיקרי הניצב לפני היסטוריונים עתידיים של הים האדום הוא בנייתה של סכמה שתשלב קני מידה שונים – החל במקומי, עבור באזורי וכלה בגלובלי – ותחשוף את קשרי הגומלין הדינמיים בין סולמות אלה. אפשר לומר שדרושה לשם כך שזירה של מיקרו-היסטוריה, היסטוריה אזורית והיסטוריה עולמית. בחלק אחרון זה אני מציע מחשבה על מרחב, ניידות ומעגלי תנועה באזור הים האדום, הכוללת התייחסות לבעיית קני המידה. שיטה זו, השואבת השראה מעבודתם של היסטוריונים כגון טופשרה, מציעה ליישם מסגרת קונספטואלית המשלבת קני מידה שונים בבחינה של שלושה מערכי מקרו כלכליים ומסחריים. מסגרת כזאת תסייע בחקר מערכת החלקים הנעים, הקשורים ביניהם, שעשויים לקבע, בין השאר, תצורות מתפתחות של מרחב וגבולות; דפוסי ניידות משתנים; מעגלי סחורות; חילופים

מרחבית, אך גם פוליטית, כלכלית וחברתית. הים עצמו, בתורו, היה יכול למלא תפקיד בקידום התפתחותן של מדינות ובפיתוח שאיפות הגמוניות באזור. עניין זה קשור הדוק לתפקידן של מדינות בביסוס משטרי ניווט ובשיטור המרחב הימי וכמו כן לדרכים שבהן גורמים מקומיים ניסו לעקוף אמצעים אלה (למשל על ידי הברחה ושוד ימי). שאלת האינטגרציה המרחבית מעלה גם את סוגיית התלות הכלכלית ההדדית בין אוכלוסיות הים האדום (תלות כזאת התקיימה הן בין אוכלוסיות לאורך החוף ואוכלוסיות בפנים היבשה, הן בין אוכלוסיות שונות לאורך החוף). מה היה טיבה של התלות הכלכלית ההדדית בין חלקים שונים של אזור הים האדום, ובאיזו מידה יצרה תלות זו מרחבים קוהרנטיים מבחינה כלכלית, חברתית ואולי גם תרבותית בחלקים שונים של אגן הים?

לנוכח סוגיות אלה, האם נוכל לדמיין את הים האדום כאזור קוהרנטי, ומהם הגורמים הפוליטיים, המסחריים והטכנולוגיים המסוימים שהיו עשויים לקדם את האינטגרציה של האזור או לעכב אותה? האם ישנם אזורים שבהם האינטגרציה הדוקה יותר מבאחרים, והאם יש תקופות שבהן היא ניכרת יותר? דוגמה אחת לאופן מחשבה על האינטגרציה התרבותית היא שאלת ההמשכיות האדריכלית, או כפי שכינה זאת דָּרְק ה' מתיוס

תוך-אזוריים ובין-אזוריים; עלייתן ונפילתן של רשתות מסחר ספציפיות; ואת המיקום וההיררכיה המשתנה של ערי הנמל שלחופי הים האדום.

המערכת הראשונה, שתיאמה העברת סחורות למרחקים גדולים או ברמה בינלאומית, חיברה בין האוקיינוס ההודי לים התיכון. זהו המערך, ברמת המקרו, שעיצב את האפיונים המוכרים של הים האדום כנתיב מעבר. כאן אנחנו פוגשים בסחורות שהופקו או יוצרו מחוץ לאזור הים האדום, כגון תבלינים ("סחר התבלינים" המפורסם), טקסטיל, אריגי מלמלה, משי, כלי חרס, כלי זכוכית, כלי ברזל ועץ טיק. ברמה זו שימש הים האדום מרחב מעבר שחיבר בין יצרנים וצרכנים שהיו ממוקמים מעבר לאזורי החוף ולאזורים הפנימיים הסמוכים להם. מערכת זו נשענה על נמלי אחסון, הסדרים פיננסיים בינלאומיים מתוחכמים ורשתות מסחר למרחקים גדולים שנוסדו הרחק מקו המים. תפקידן, ניהולן והשפעתן של רשתות מסחר שונות בים האדום – למשל, הרשת הקהירית, האלכסנדרית, המגרבית, העות'מאנית, הגוג'ראטית, החצר'ומותית והארמנית – מרכזיים בבואנו לשרטט לא רק את מעגלי המסחר, אלא גם את המרחבים החברתיים והתרבותיים שבין האוקיינוס ההודי לים התיכון, אפריקה וחצי האי ערב. יש מקום לנסות ולשחזר את עלייתן, שקיעתן ואת ההשפעה החברתית והתרבותית שנודעה לרשתות מסחר שונות על עיצובן של קהילות עירוניות בים האדום, ועל השינויים שחלו בקהילות אלה. כך למשל, ההיסטוריות של סוחרים ומהגרים מדרום אסיה שנעו ונדו בין הודו לים האדום, או התיישבו במקומות שונים באזור הים באופן זמני או קבוע, מצדיקות מחקר נוסף. כיצד בדיוק התפתחו דרכי התיווך והמימון בדרום אסיה, ומה היו אופני ההתארגנות שלהן? כיצד התחברו דרכים אלה למערכות ייצור, עבודה והפצה? בהמשך אפשר להשוות את הדינמיקה הזאת למאפיינים של רשתות דרום-אסייתיות אחרות, ספציפית במפרץ הערבי/פרסי ובדרום-מערב האוקיינוס ההודי. בתקופות כגון ראשית המודרנה, הגורמים שהביאו לביסוסן, לניהולן ולשקיעתן של רשתות מסוימות מעלים שאלות מסקרנות ורבות משמעות ביחס לגבולות המרחביים של אזור הים האדום. חלוקה זו, ששורשיה נטועים בין השאר במשטר הרוחות הייחודי, הפכה, במובנים מסוימים, את החלק הצפוני של אגן הים – שהיה בשליטתם של סוחרים מצרים – לזרוע של עולם המסחר של הים התיכון, ואת החלק הדרומי – שהיה בשליטתם של סוחרים דרום-אסייתיים – לזרוע של מערכת המסחר במערב האוקיינוס ההודי.

ההעברה הבינלאומית של סחורות הייתה רק זירה אחת של פעילות כלכלית באזור. המערכת השנייה, ברמה

הבינונית, הבין-אזורית, חיברה בין מערכת אזורית של ייצור וצריכה לבין מערך מסחרי בין-אזורי, שבו סחורות שונות שיוצרו בחלקים של אזור הים האדום – בחבלי הפנים ובסביבות הימיות – יוצאו למצרים וליים התיכון ומשם לאירופה, מצד אחד, ולמפרץ הערבי, לדרום ודרום-מזרח אסיה ולמזרח אפריקה, מצד אחר. בדומה לכך, סחורות מן הים התיכון והאוקיינוס ההודי יובאו לים האדום לצריכה באזור האתיופי, בעמק הנילוס, בתימן ובחג'אז וכמו כן בערי הנמל. סחורות שהופקו או יוצרו באזור הים האדום ויוצאו לאזורים אחרים כללו סחר בבשמים – בייחוד מור ולבונה, עורות, זהב, אבני חן, שנהב, הובנה, מלח, פנינים, אם הפנינה ושריונות צבים; מאוחר יותר, המוצר המפורסם ביותר בנתיב מסחר זה היה הקפה. מוצרי יבוא לצריכה באזור הים האדום כללו אורז ודגנים אחרים (מהודו ועיראק), טקסטיל (מהודו ומצרים) ומגוון מתכות וכלים שנשלחו דרך מצרים לים האדום היה גם סחר בעבדים מצפון-מזרח אפריקה מאזור הים האדום לאזורים אחרים. סוחרים-מתווכים ניהלו הסדרים מורכבים בין סוכנים באזור הים האדום אשר ייצגו עסקים רחוקים, ובין סוחרים בעלי עסקים "מקומיים", קרובים יותר לים: מצרים, חג'אזים, תימנים, חצר'ומותים וסומלים, שלרוב התגוררו בערי הנמל ותיאמו את הקשרים בין רשתות תחבורה יבשתיות וימיות. הסדרי השילוח כללו תפעול מקומי של הפצה ואספקה בין הנמלים הגדולים לבין עיירות וכפרי דיג. לתפעול הזה היו אחראים בדרך כלל סוחרים וספנים שבסיסם לחופי הים האדום.

לימוד המסלולים של סחורות מסוימות או סוחרים מסוימים מנקודת מבט "מיקרו-היסטורית גלובלית" עשוי לתרום במידה ניכרת להבנת הקשרים המרובים שנוצרו בין גורמים ורשתות ברמות המקומית, האזורית והגלובלית. המעקב אחר מעגלי עבודה, מימון, מסחר וצריכה של סחורות כגון קפה, פנינים ואם הפנינה מאפשר לחדד את הקשרים הרבים, שלא נחקרו, בין תהליכים היסטוריים מקומיים, אזוריים וגלובליים. שליית הפנינים בים האדום – תעשייה שהיקפה היה אמנם בטל בשישים לעומת תעשייה זו במפרץ הפרסי – מספקת דוגמה מאלפת. ההפקה, הסחר והצריכה של פנינים ואם הפנינה מאיי דְהֶלֶק (אריתראה) ומאיי פֶרְסַאן (קבוצות איים בים האדום) התבססו על תשתיות מובחנות של מימון, עבודה ומסחר שחיברו יחד שורה של גורמים בים האדום ובמערב האוקיינוס ההודי. במקרה של מאגרי הפנינים באיי דה'לכ, הצוללנים היו עבדים או עבדים משוחררים מצפון-מזרח אפריקה וערבים מהארצות שלחופי הים האדום הערבי; בעלי סירות מהמפרץ הערבי, מחג'אז, מתימן או מאיי דה'לכ ניהלו את צוותי הדיג וסיפקו את אמצעי התחבורה; וסוחרים הודים

וערבים מימנו את מפעלי שליית הפנינים ורכשו את מוצרי הים המפוארים הללו, שמצאו את דרכם לבומביי ואל צרכנים בבירות אירופה, אל מפעלים לייצור כפתורים בצפון איטליה, אל אזורים באימפריה האוסטרו-הונגרית ואל תעשיית המזכרות הדתיות המגולפות ששגשה בבית לחם.

המערכת השלישית, המקומית, הייתה בין-חופית ותוך-אזורית. מכמה בחינות חפפה מערכת זו את מערכת הביניים האזורית, והתאפיינה בעיקר, אם כי לא רק, בתלות הכלכלית של הצד הערבי של הים האדום בצידו האפריקני. תושבי האדמות הצחיחות ברובן בחג'אז ובאזורים אחרים בחצי האי ערב קיבלו מוצרי מזון שיוצרו בעמק הנילוס המצרי והסודני או ברמה האתיופית ובסומליה. כך למשל, אזור חג'אז, על ערי הקודש שבו, היה תלוי במידה רבה בתבואה שיוצרה בעמק הנילוס – עובדה שחיברה אזור זה לכלכלה הפוליטית של ייצור המזון וצריכתו בסביבת הים האדום. היבט מעניין נוסף הקושר בין דינמיקה דתית, סביבתית וכלכלית היה ייסודם, במצרים, של הקדשים דתיים (מוסד הוואקף), שתפקידם היה לספק דגנים לחג'אז. כך, כמה מן האדמות הפוריות ביותר בעמק הנילוס יוחדו לגידול חיטה לטובתם של תושבי ערב המערבית. הדינמיקה של גידול הדגנים, מסחרם וצריכתם באזור הים האדום חושפת לעיתים מאזן עדין בין מגבלות אקולוגיות, תנאי אקלים, יחסי מסחר ותנאים פוליטיים. בדומה לזירת הביניים הכלכלית-מסחרית, המערכת הבין-חופית תופעלה בידי סוחרים מקומיים ואזוריים; רבים פעלו מערי הנמל השונות לחופי הים האדום ומכפרי מפרץ קטנים יותר והתבססו על רשתות ספנות והסדרי סחר חופים.

ככלל, את שלוש הזירות האלה הניעו בעיקר כוחות כלכליים ומסחריים. אף על פי שלעיתים הן חפפו או השלימו זו את זו וקיימו ביניהן תלות הדדית, הדפוסים שנבעו מהן היו שונים ומובחנים. שלוש הזירות הרכיבו מבנה דחוס של הסדרי סחר, רשתות שילוח, רשתות עבודה ומערכות פיננסיות שכללו מטבעות חליפין, אשראי והסדרים להחזר חובות. כך הן כוננו מרחבים מגוונים בין הים התיכון לאוקיינוס ההודי. דרך טובה לבחון כיצד נשזרו שלוש הזירות זו בזו היא להתבונן במערכת היחסים שבין מקצבי העונות, מחזורי גידול התבואה (למשל, חיטה במצרים, קפה בתימן, כותנה בהודו) ודפוסי העברה (שהושפעו ממשטר הרוחות, אך גם מהחג'). בחינה כזאת שופכת אור על השפעתם של כל הגורמים הללו על מעגלי התנועה של סחורות ובני אדם.

חקר הים האדום טומן בחובו נושאים רבים ומבטיחים. מקבץ אחד של נושאים כבר מושך את תשומת הלב המחקרית, והוא ראוי לעמוד בחזית המחקר: תחום זה

נוגע להשפעה שנודעה להגירה רחבת היקף, פנים-אזורית ובין-אזורית, ולקשרי חליפין נרחבים, באגן הים ומעבר לו, על ההרכב חברתי והתרבותי של קהילות עירוניות וחברות שהתקיימו באזורי החוף. ערי הנמל של הים האדום תיווכו בין אזורי גידול בעומק היבשה ובין האזורים הקדמיים (forelands) וכמו כן בין הסחר הימי לצרכנים בפנים היבשה. גלי הגירה אל הערים ומתוכן התעצבו לנוכח ההשתנות המרחבית של גלי עבודה ומסחר ולנוכח רשתות שמקורן במחזורי הגאות והשפל בכלכלה המקומית. היו תקופות לא מעטות שבהן היה חלק גדול מהאוכלוסייה של עיר זו או אחרת מורכב ממגורים, אם מהאזורים הקדמיים ואם מפנים היבשה. יתר על כן, במקרים רבים, "זרים" או "הבאים מן החוץ" (כגון חצ'רמותים וגוג'ראטים) היו התושבים הבולטים והחזקים ביותר בערי הנמל (למשל בג'דה, במאסאווה ובעדן). במילים אחרות, כמה מן הערים הללו היו מקום המפגש של גורמים שהיו מעורבים בכל המעגלים שתיארתי לעיל, או לפחות בחלקם. לעיתים הם אף התיישבו יחד והקימו קהילות ומרחבים חדשים, היברידיים וקוסמופוליטיים. האם אפשר להבחין בקהילות ייחודיות, "קהילות קוסמופוליטיות של הים האדום", בערי הנמל? ואם כן, מה היו תכונותיהן המיוחדות וכיווני פעולתן? האם הן היו בנות השוואה זו לזו ולערים אחרות בעולם הרחב יותר של האוקיינוס ההודי?

אולם ההגירה אל ערי הנמל ואזורי החוף של הים האדום לא הייתה מוגבלת לסוחרים ויזמים רבי השפעה. אחד הנושאים שלא נחקרו ברמה מעמיקה דייה הוא האינטגרציה חברתית והתרבותית של יוצאי צפון-מזרח אפריקה הרבים שהיגרו או הועברו כעבדים אל חופי ערב ונשארו בערי החוף. אין ספק שהאפריקנים מילאו תפקיד בעיצוב החברות והתרבויות שבהן נקלטו בהדרגה. חילופים כלכליים, חברתיים ותרבותיים בין-חופיים נרחבים במקומות מסוימים, כגון אזור תיהאמה שבתים, כוננו מרחבי גבול היברידיים, אפריקניים-ערביים, שהקהילות בפנים היבשה תפסו כמובחנים זה מזה מבחינה חברתית ותרבותית. כך למשל, האפריקנים הביאו אל תיהאמה כלי מוזיקה, סגנונות ומקצבים מוזיקליים שהתפתחו במשך הזמן למה שמוזיקולוגים מכנים "מוזיקת הים האדום". ככלל, מהגרים מהמעמדות הגבוהים והנמוכים כאחד – סוחרים, יזמים, סוכנים, פועלים, עבדים ועבדים משוחררים – אשר התיישבו והתבססו בערים, התחרו על התפקידים החברתיים, הדתיים, הפוליטיים והתרבותיים בסביבות העירוניות של האזורים שהם חיו בהם. המחקר העתידי על נושאים אלה עשוי לסייע לנו לזהות צורות חדשות ומאפיינים חדשים של אחדות או לכידות תרבותית באזור הים האדום, או בחלקים ממנו.

העשרים, כינו תושבי פנים היבשה, דוברי התיגרנית, את הערבים העירוניים הקוסמופוליטיים בנמל מאסאוה "טארש אל-בחר" – אלה שהים פלט אל חופי אריתראה. ה"נפליטים" האלה היו לכאורה זרים לאריתראה, ועל כן זכותם להיות חלק מהפוליטיקה הלאומנית הייתה פחותה מזו של אחרים. זוהי דוגמה ליכולתו של כינוי חיצוני לתרום לביסוס זהות תושבי החופים ולביסוס זהות המשותפת להם ולתושבים אחרים של אזורי החוף באגן הים האדום בכללותו.

תרגום: ענת שולץ

* מאמר זה הוא עיבוד של הפרסום המקורי: Jonathan Miran, "The Red Sea", in David Armitage, Alison Bashford & Sujit Sivasundaram (eds.), *Oceanic Histories* (Cambridge, 2018), 156–181. לרשימה מלאה של ההפניות והמקורות המוזכרים בטקסט, ראו במאמר המקורי. המחבר מודה למרכז לתוכניות מחקר של אוניברסיטת וסטרן ושינגטון (Office of Research and Sponsored Programs, Western Washington University) על מימון התרגום וזכויות הפרסום.

1 Simon Winchester, *Atlantic: Great Sea Battles, Heroic Discoveries, Titanic Storms, and a Vast Ocean of a Million Stories* (New York, 2010), 21

2 William Facey, "The Red Sea: The Wind Regime and the Location of Ports", in Paul Lunde & Alexandra Porter (eds.), *Trade and Travel in the Red Sea Region* (Oxford, 2004), 7

3 Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 3 vols (Paris, 1949)

4 Albert Kammerer, "La mer Rouge à travers les âges", *La Revue de Paris* 32:2 (1925), 109–141

5 Albert Kammerer, *La Mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie depuis l'Antiquité* (Cairo, 1929–1935); Albert Kammerer, *La Mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie aux XVIe et XVIIe siècles* (Cairo, 1947–1952)

6 Kammerer, *La Mer Rouge*, vol. I, xxvii–xxxiii

7 Gabriel Hanotaux, "Introduction: Le secret de la mer Rouge. Les origines Érythréennes de la pensée occidentale", in Kammerer, *La Mer Rouge*, vol. I, iii–xxv

8 Hanotaux, "Introduction", viii–ix

9 בהקשר זה בולטים המאמרים הבאים: Michel Tuchscherer, "Trade and Port Cities in the Red Sea-Gulf of Aden Region in the Sixteenth and Seventeenth Centuries", in Leila Tarazi Fawaz & Christopher Alan Bayly (eds.),

נושא מרכזי הדורש מחקר נוסף הוא שאלת הזהות של תושבי האזור. במשך אלפי שנים היה הים האדום אזור שהתאפיין בהיברידיזציה, שבו אנשים מפינים היבשה ובני ארצות אחרות נפגשו ולעיתים התערבבו אלה באלה, ועל ידי כך יצרו תרבויות עירוניות או חופיות אידיוסניקרטיות. במאה העשרים ניסתה מדינת הלאום המודרנית לעיתים קרובות מדי לטשטש ולמחוק את זהויות העבר המורכבות, המקומיות והאזוריות. טוב יעשו חוקרים עתידיים אם יקבלו על עצמם את משימת השחזור של תפיסות זהות מורכבות שביטאו אנשי הים האדום, או תפיסות שיוחסו להם. חשוב לשאול אם התושבים של אזורי החוף והאיים של הים האדום חלקו בעבר, ושמה אף חולקים בהווה, תודעה או מנטליות כלשהי הקשורות באופן מיוחד בחוף או בים, במובן שההיסטוריונים של אסכולת ה"אנאל" השתמשו במונח תודעה. האם תושבי ערי הנמל של הים האדום ותושבי חוף אחרים, ובהם תושבי האיים, פיתחו תודעה או זהות כלשהי בתור "אנשי הים האדום" או האם הם הזדהו עם מרחבים מקומיים או אזוריים יותר? שאלת הזהויות והייצוגים התרבותיים והסימבוליים הקשורים בים האדום, ושבוטאו על ידי תושבי החופים או ביחס אליהם, מתחילה רק עתה לזכות לתשומת לב מחקרית.

דרך מעניינת לחקור תפיסות זהות באזור הים האדום היא לנתח תיאורים היסטוריים "מקומיים" של האזור או של ערי נמל מסוימות, פרי עטם של מחברים והיסטוריונים מקצועיים ולא מקצועיים ממצרים, סודן, ערב הסעודית, אריתראה, ג'יבוטי ותימן. אולם אין להגביל מחקר כזה להיסטוריות מקומיות. מחקר על אודות ביטויים תרבותיים שונים (בשירה, בפרוזה, בפזמונים, באגדות עם ועוד) של חברות שהתקיימו על חופי הים – ובהן תימנים מתיאהמה, עפרים (Afar) מאריתראה וג'יבוטי, רועי צאן ראשידים ממזרח סודן ומאריתראה, ואף קהילות האיים, כגון אלה שאכלסו את ארכיפלג פרסאן וארכיפלג דהלב – עשוי לשפוך אור על הדרכים שתושבי החוף עיצבו זהויות שהיו קשורות לסביבתם הימית.

דוגמה אנקדוטלית מאלפת לכינוי גנאי שהשתמשו בו תושבי פנים היבשה ביחס לקהילות הקוסמופוליטיות שאכלסו את חופי הים האדום ואת עריהם, ואשר נפוץ משני עברי הים, הוא "טארש אל-בחר" ("פליטת הים" או "קיא הים"). ביטוי ערבי זה שימש במקור כינוי לעולי רגל לא ערבים שהגיעו אל חג'או ואל מכה. כיום נשמע הביטוי לעיתים מפיחהם של תושבי אזור נג'ד שבפנים ערב הסעודית ככינוי גנאי לתושבים הקוסמופוליטיים של חג'או ונמל ג'דה. בדומה לכך, מעברו האחר של הים האדום, ובהקשר של הלאומנות האריתראית של המאה

David Armitage, "Three Concepts of Atlantic History", 21
in David Armitage & Michael J. Braddick (eds.), *The
British Atlantic World 1500–1800* (Basingstoke, 2009),
.2nd edition, 18–20
Derek H. Matthews, "The Red Sea Style", *Kush* 1 (1953), 22
.60–87

מקורות האיורים

תמונה בעמוד 12: © Cambridge University Press 2018
תמונה בעמודים 16–17: Bibliothèque nationale de France

*Modernity and Culture: From the Mediterranean to
the Indian Ocean* (New York, 2002), 28–45; Michel
Tuchscherer, "Coffee in the Red Sea Area from the
Sixteenth to the Nineteenth Century", in William
Gervase Clarence-Smith & Steven Topik (eds.), *The
Global Coffee Economy in Africa, Asia, and Latin
America, 1500–1989* (Cambridge, 2003), 50–66
Jonathan Miran, "Mapping Space and Mobility in 10
the Red Sea Region, c. 1500–1950", *History Compass*
12:2 (2014), 197–216; Timothy Power, *The Red Sea
from Byzantium to the Caliphate, AD 500–1000*
(New York, 2012)
John L. Meloy, *Imperial Power and Maritime Trade: 11
Mecca and Cairo in the Later Middle Ages* (Chicago,
2010); Eric Vallet, *L'Arabie marchande: état et
commerce sous les sultans rasūlides du Yémen*
(626–858/1229–1454) (Paris, 2011)
Steven E. Sidebotham, *Berenike and the Ancient 12
Maritime Spice Route* (Berkeley, 2011); Roxani
Eleni Margariti, *Aden and the Indian Ocean Trade:
150 Years in the Life of a Medieval Arabian Port*
(Chapel Hill, 2007); Li Guo, *Commerce, Culture
and Community in a Red Sea Port in the Thirteenth
Century: Arabic Documents from Quseir* (Leiden,
2004); Nancy Um, *The Merchant Houses of Mocha:
Trade and Architecture in an Indian Ocean Port*
(Seattle, 2009); Philippe Pétriat, *Le négoce des Lieux
saints: Négociants hadramis de Djedda, 1850–1950*
(Paris, 2016); Jonathan Miran, *Red Sea Citizens:
Cosmopolitan Society and Cultural Change in*
Massawa (Bloomington, 2009)
Eric Tagliacozzo, *The Longest Journey: Southeast 13
Asians and the Pilgrimage to Mecca* (New York, 2013),
.5, 56
Valeska Huber, *Channelling Mobilities: Migration and 14
Globalisation in the Suez Canal Region and Beyond,*
1869–1914 (New York, 2013)
.Power, *The Red Sea*, 14 15
שם, 9–10. 16
Gerald Randall Tibbetts, *Arab Navigation in the 17
Indian Ocean before the Portuguese* (London, 1971)
Albert Kammerer, *Le routier de Dom Joam de Castro. 18
L'exploration de la mer Rouge par les Portugais en*
1541 (Paris, 1936)
Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville, *Mémoires 19
sur l'Égypte ancienne et moderne, suivis d'une
Description du Golfe Arabique ou de la Mer Rouge*
(Paris, 1766)
Robert Moresby & T. Elwon, *Sailing Directions for the 20
Red Sea* (London, 1841)