

非洲史（四）

孙颖 主编

目 录

非洲古代史 (续)	1
非洲交通与文化发展 (续)	1
对外交通与文化交流 (续)	1
非洲近代史	33
黑奴贸易的繁荣	33
16—17 世纪的黑奴贸易	35
17 世纪中叶后黑奴贸易兴盛	38
各个大国间的斗争	41
贩奴贸易分析	47
贩奴贸易的影响	55
非洲人民的抗争	58
黑奴贸易与早期资本主义发展	62
黑奴贸易与非洲社会经济	68
荷属开普殖民地和法属马斯克林群岛	73
安哥拉、莫桑比克与其他葡属殖民地	101
刚果河流域各国	134

非洲古代史（续）

非洲交通与文化发展（续）

对外交通与文化交流（续）

公元前 4 世纪，希腊人打败波斯，占领了埃及。公元前 332 年，亚历山大死后，他的将领在埃及建立了托勒密王朝，希腊人同阿拉伯人争夺红海—印度洋航线的竞争由此开始。托勒密一世（前 323—前 285 年）希望与印度、东非直接通商，但阿拉伯人控制了各条航道。他决定派水师将领推罗指挥大船队去勘察红海，带回了大量象牙，实现了同印度和肉桂海岸（今索马里海岸）的通商。在托勒密三世当政时，希腊水手希帕勒斯掌握了印度洋季风的规律，开辟了埃及直航印度的航线，也为希腊罗马人进入非洲之角以南奠定了基础。

托勒密五世（前 209 - 前 181 年）当政时，由于丧失了叙利亚，可能紧靠红海沿岸的非洲内陆的大象日趋减少，以及意大利对东方商品需求的增长等原因，迫使托勒密王朝与印度洋诸地保持更紧密的贸易联系。公元前 2 世纪末，索科特拉岛已有外国人居住，其中有克里特人。尤克多苏斯（又译欧都克乌斯）由遇难的印度人领航，约于公元前 120 年首航印度，带回一船宝石和芳香的木材。5 年以后，他再次航行到印度，但返航时，船遇到大风偏离航线，在瓜达富伊角以南失事。但他找

到一位领航员把他带回了红海。希腊人与东非接触开始的确切年代，虽然难于判断，但可能不会晚于公元前 2 世纪末年。尤克多苏斯在遇难地听到了一艘西方的船失事的故事，带回木雕的船头，亚历山大的船工鉴定认为是加的斯建造的船。另外，在达累斯萨拉姆附近还发现了公元前 2 世纪末铸造的托勒密王朝的金币。不过，这种接触可能还没有发展成定期的大规模的海上交通和商业往来。

在罗马取代希腊统治埃及以后，罗马统治阶级对象牙的需求剧增，促使他们把商业边界推进到东非。

《红海回航记》称东非海岸为阿扎尼亚，说当地人“身材魁伟”，沿海各个城镇都有自己的头人，但处在阿拉伯船长和穆扎代理人的宗主权之下。他列举的沿海城镇有萨拉皮昂（可能在梅尔卡以北）、尼康（可能在布尔高，即邓福德港）、皮拉利亚群岛（拉木群岛）以及大陆的最后一个商镇拉普塔。在随后的 1 个多世纪中，罗马同东非的贸易增长很快。把托勒密写的《地理志》与《红海回航记》加以比较便可得知，新出现的一个市镇，名叫埃西纳，拉普塔已被描绘成为一个都会（metropolie），托勒密常用此词表示一个国家的首都，而且阿拉伯的宗主权再也没有提及。罗马人所知道的最南端已不是拉普塔，而是更南的普拉森（Prason）角，“这里住着吃人生蕃”。从考古出土的钱币也大致可以反映这种贸易的增长，公元 1 世纪只有 1 枚罗马钱币，2 世纪中叶增加到 6 枚，3—4 世纪则达到 107 枚罗马帝国和拜占庭帝国的钱币。

随着罗马帝国的衰落和瓦解，阿克苏姆的港口成了红海—印度洋航线的最重要中转港口，公元 525 年夏进

入阿克苏姆海港加巴扎的船只，9 艘来自印度，7 艘来自大法拉桑岛，15 艘来自巴勒斯坦，22 艘来自埃及，另外 7 艘来自伊奥塔巴岛（西兰）。阿克苏姆同拜占庭、阿拉伯半岛、波斯、印度、锡兰和东非保持着密切的贸易往来。阿克苏姆国王通过阿高执政官派代理人到萨苏运回黄金，还有大批商人同行，加起来达到 500 人。由商队运回的黄金，铸成货币，用来支付国王和贵族购买外国人货物的价款。阿克苏姆还从今索马里海岸进口各种香料，乳香，肉桂等。科马斯说，“这些商品由海路运到阿杜利斯……再转运印度和波斯。”

伊斯兰教和阿拉伯帝国的崛起，迅速席卷西亚、北非，渗透到东非，阿克苏姆亦随之衰落。东部非洲海岸的交通和贸易格局发生了新的变化，成为以阿拉伯—波斯为中心的印度洋贸易的一翼。

阿拉伯帝国崛起之后，更多的阿拉伯人和波斯人，其中不仅有商人，而且许多在政治和宗教斗争中失势的部落，一批批相继迁入东非沿海定居。与此同时，已进入铁器时代的班图人逐渐迁徙和定居于东非内陆和沿海地区。西亚文明（伊斯兰文明）和土著文明（班图文明）的结合，在东非沿海出现了东非城邦和斯瓦希里文化。

到 15 世纪末，从摩加迪沙至基尔瓦，沿海城邦共计有 37 个之多。这些城邦同阿拉伯、伊朗、印度，乃至中国和东南亚各国的交往频繁。

在这个时期，海上交通路线大致可以分为四条。

第一条红海—东非航线。从埃及、埃塞俄比亚出港的船只，或从亚丁渡过红海，绕过索马里半岛，沿东非海岸航行，直到桑给巴尔和索法拉。这是一条古老的航线。《红海回航记》已有记述，公元 14 世纪伊本·白图

泰就是经泽拉“海行 15 夜，到达摩加迪沙”。后至基尔瓦。

第二条路线为阿曼—东非航线。从波斯湾或西北印度出航的船只，经阿曼或索科拉特岛，航行到东非各个港口。就利用季风而言，这条航线“特别便利”。公元 10 世纪曾航行于此条航线的马苏迪认为，当时“这是一条主要的贸易路线。”

第三条航线为南印度—东非航线。海船从印度马拉巴尔海岸出发，循西南方向，渡北印度洋到东非海岸。印度在公元前 6 世纪已同东非进行贸易，莫桑比克城有相当数量的印度居民，和专门停泊印度船只的处所。伊德里西说，印度人驾驶船只航行于“僧祇各岛之间”。马可波罗则说，从马拉巴尔海岸开往马达加斯加岛，“航期为二十至二十五天”。郑和下西洋曾走这条航线，“自小噶兰国（奎隆）顺风二十昼夜，可至木骨都束国（摩加迪沙）”。

第四条从印度、锡兰或东南亚出发经马尔代夫至东非沿海的航线。郑和船队曾利用过这条航线，“官屿溜（马尔代夫的马累）用庚酉针……船收木骨都束（摩加迪沙）”。

印度洋贸易在阿拉伯帝国兴起之后更加发展了。阿拉伯、印度和中国对东非自然产品的需求日益扩大。索马里是乳香、没药等香料的主要产区。象牙主要来自东非内陆，是东非沿岸的主要出口货物。黄金在沿海贸易中占有突出的地位，矿区在今赞比亚和津巴布韦，当时已形成一条从索法拉通往矿区的“黄金商道”。索法拉在和平时期每年出口黄金可达 100 - 130 万米特卡尔（约合 5000 公斤）。优质木材主要产于拉木岛和鲁菲季河谷

地，是输往阿拉伯和伊朗的主要商品。其他出口品尚有琥珀、兽皮、龟板以及珍奇异兽等。

奴隶从东非输往阿拉伯、伊朗和印度等地，史籍多有记载。《诸蕃志》载：“诱以食而擒之，转卖与大食为奴，获价甚厚”。10世纪阿曼商人伊斯迈拉维赫到索法拉贸易，诱骗1个国王及其7名随从，连同约200名奴隶运回阿曼。他估计年青的国王可售得30第纳尔，7名随从可售60第纳尔。但是，这个时期东非奴隶贸易的规模不大，每年从东非运到阿曼的奴隶只有200人，尽管每年有1000只船航行于阿曼—东非之间，与后来欧洲人从事的奴隶贸易不能同日而语。黑人奴隶在阿拉伯和伊朗从事什役、商业、建筑、农业和其他工作。例如伊拉克南部水坝工程，是“由数以千计的黑奴修建的。”在这里，黑人受到较为温和的对待，可以结婚、成家，有些黑人还可以发挥自己的才能，成为神学家、音乐家等。例如黑人赛德·伊本·米斯贾被认为“是个伟大的音乐家”，拉巴赫则在麦加成为著名的伊斯兰法理学家因此，把近代资本原始积累时期的奴隶贸易简单诿罪于古代东非奴隶贸易，是不恰当的。

随着海外交通、贸易的发展，以及阿拉伯人和波斯人定居东非沿岸，形成了斯瓦希里语。斯瓦希里语是以班图语为基础，吸收了约15%的外来词汇，用阿拉伯字母书写。伊斯兰教传入东非沿岸诸城邦，在这里建筑了一些伊斯兰清真寺。沿海城镇（例如基尔瓦）采用了阿拉伯建筑风格：圆顶或尖顶、半圆拱、石柱和装饰性浮雕。公元7世纪以后，阿拉伯移民将亚洲的桔子、柠檬、石榴、蜜果等引种东非，通过印度洋海上航路，东非的豇豆、葫芦、咖啡、蓖麻等作物传入了亚洲。

到 15 世纪郑和下西洋航行于印度洋时，东非作为印度洋航道的一翼，已达到其繁荣的顶峰。

二、马来—玻利尼西亚人移居马达加斯加

在古代非洲与世界的交通和文化交流中，一个独特而又争论纷纭的问题，便是印度尼西亚人移居马达加斯加的问题。

马达加斯加岛位于印度洋西部，隔莫桑比克海峡与非洲大陆相望，两者最近距离为 368 公里。偏离了人类古代最繁忙的地中海—红海—印度洋—太平洋航线。

在印度尼西亚人到达之前，这里是否有原始人居住，目前尚无定论。但一般认为，是无人居住的荒岛，即使有一两件石制工具被假定为人类制品，也嫌证据不足。

对马达加斯加的族源及其文化的创造者，依然是个争论不休的课题。肯特认为：“没有非洲人创造的马达加斯加的传统往事，都毫无意义”。根据语言学、人种学、体质人类学的研究，一般认为，马尔加什人既有浅褐色的亚洲型，类似印度尼西亚人，他们有长而直的头发，纤小的体态；又有黑人类型，他们有黑色皮肤，肥厚的嘴唇和扁塌的鼻子；而混合型最为常见。

语言学的研究表明，现代马尔加什语属于马来—玻利尼西亚语系，其基本词汇的 94% 有明显的印度尼西亚影响。班图语的词汇在马尔加什语的各种方言中大量存在，并对马尔加什语词的结构产生了影响。

马达加斯加从马来文化中吸收了不少东西，例如住宅的样式、种植水稻、梯田、弦外有浆托架的独木舟、两个活塞的风箱、可以转动的弓钻、带有支架的锉刀以及崇拜祖先的信仰。然而，在从事畜牧的习惯方面，在西部地区 and 贝齐莱岛对蛇的崇拜，又反映了非洲大陆文

化的影响。

一般认为，印度尼西亚人迁移到马达加斯加可能有两个阶段，即老印度尼西亚人阶段和新印度尼西亚人阶段。

关于老印度尼西亚人何时到达马达加斯加，其说不一，多属推测，我们留待后面再说。

至于新印度尼西亚人，亦即麦里纳人的先民，他们到来的时间，有的估计为 1—10 世纪，这可能与已知的材料不符。

伊朗学者博佐格·伊本·沙姆里亚尔在《印度奇迹大全》一书中写道：“位于与中国隔海相望”的岛屿上的瓦克瓦克人（Waqwaq），“乘了上千只小船于回历 334 年（公元 945—946 年）”，在甘拜卢（Qanbaloh）登陆。他们航行了一年，“在距甘拜卢六天航程的一些岛屿上进行了抢劫，成了索法拉的僧祇人的许多村庄和城镇的主人”。“当地人问他们为什么不到别处去，而非要到这里不可。他们回答说，他们在这里可以找到他们国家和中国都需要的货物，诸如象牙、龟板、豹皮、龙涎香等，而且他们想找一些僧祇人，因为僧祇人体格健壮，做奴隶好使唤。”

瓦克瓦克一词，据德尚考证，是由印尼人乘坐的小船的名称衍变而来，印尼人把弦外有桨托架的小船叫做瓦卡（waka），当时东非和阿拉伯人把有这种特征的船和拥有这种船的人混为一谈了。所以瓦克瓦克人就是印尼人。

另外，瓦克瓦克人与中国“隔海相望”，并曾向中国贡黑奴。查中国史书，在此之前向中国进贡黑奴者有室利佛逝和诃陵两国，前者于公元前 724 年献僧耆女一

人,后者于公元 813 年、815 年和 818 年三次献僧祇奴、僮和女。这也证明,瓦克瓦克人是指位于印度尼西亚的室利佛逝王国和诃陵王国之人。

当时阿拉伯人不但以“瓦克瓦克人”指称印度尼西亚人,也用来指称居住在马达加斯加的印度尼西亚人。在阿拉伯人的著作中,比沙姆里亚尔的著作更早地提到过瓦克瓦克和甘拜卢。例如,公元 916 年曾到甘拜卢(Kanbalu)航行的马苏迪写道:“甘拜卢是……在僧祇海航行的最远点”,“正像中国海止于日本国土一样,僧祇海止于索法拉和瓦克瓦克的国土”。

据考证,甘拜卢可能系今奔巴岛的姆坎布(Mkunbuu)角,《雅库特地理辞典》称作姆甘拜卢(Mkanbalu),而瓦克瓦克则应为马达加斯加,索法拉正与马达加斯加岛隔海相对,都在甘拜卢之南。

从上述阿拉伯、伊朗人的资料可知,印度尼西亚人在 10 世纪已同东非沿海进行贸易,并已定居马达加斯加岛。如果考虑到室利佛逝献黑奴给中国皇帝是 8 世纪初。因此,马来—玻利尼西亚人的第二次迁徙浪潮,应不晚于 8 世纪初之前。

为什么会在此时出现第二次迁徙浪潮呢?

地处东西交通要冲的马六甲海峡两岸,在公元 6 - 7 世纪之间发生了重大的政治和经济变化。6 世纪下半期,扶南衰落,趋于解体,位于苏门答腊的室利佛逝王国(7 - 13 世纪)兴起,其最盛时曾控制了西爪哇、马来半岛和加里曼丹西部。在这一社会激荡时期,可能促使一些马来—玻利尼西亚人远航东非,以避动乱。随后,8 世纪中叶在爪哇岛又兴起了夏连特拉王朝(即诃陵国)。室利佛逝和夏连特拉都是 7—10 世纪的重要航海国家。

“室利佛逝从8世纪直到12世纪控制了印度洋大部分转运贸易。”因为中国的统一和唐朝的繁荣，为重新振兴的东西方贸易提供了条件。室利佛逝和夏连特拉到东非各地采购中国市场需要的象牙、龟板、豹皮、龙涎香等便很自然了。

印度尼西亚人同东非贸易和迁徙马达加斯加的浪潮，一直延续到13世纪。当时，阿拉伯人称马达加斯加和科摩罗为科姆尔（Khmer，Qumr）。这在马吉德和苏莱曼·马赫里绘制的地图上已经标明。伊德里西在12世纪写的手稿中指出，科姆尔常到大陆沿海贸易，“受到僧祇人的良好接待。”又说：“扎贝季（zabaji）岛上的居民乘大小船只，去僧祇人那里做生意，因为他们能听懂对方的语言。”扎贝季岛是指爪哇（Java），也可能是苏门答腊岛。这说明12世纪时，印度尼西亚同东非和马达加斯加的贸易还是很兴旺的。到13世纪，在伊本·赛义德写的著作还谈到，“一些科姆人被中国人驱逐，最后到达了马达加斯加”。如果赛义德的材料可信的话，印度尼西亚人的第二次迁徙应当结束于13世纪。

可能由于伊斯兰教的影响日益增强，印度尼西亚人停止了向西的航海和贸易。伊本·穆贾维尔在一篇文章中叙述说：“科姆尔人入侵，把亚丁据为己有；他们将移民赶走，并在山上用石头垒起房屋。他们在一个季节风里一起航行到亚丁。这批人死后，这种移民活动就终止了。从亚丁到摩加迪沙有一个季节风；从摩加迪沙到基尔瓦是另一个季节风；从基尔瓦到科姆尔还有一个季节风。科姆尔人用一个季风期就完成了这三段航程。回历626年（1228年），一些科姆尔人架着一艘船沿着这条航线航行，他们想驶向基尔瓦，结果他们误航到了亚

丁。他们的船舷外装着桨托架。但巴拉巴尔人把他们逐出了亚丁”。

从上述资料可知，第二批移居马达加斯加岛的印度尼西亚人，其移居时间在 8 - 13 世纪之间，其航线是上述印度洋的印度—东非航线或马尔代夫航线，也可能经印度到亚丁而至马达加斯加。他们使用的是装有舷外桨叉托架的大小船只。这种船只在科摩罗群岛的考古发掘已有发现，是来自印度尼西亚的特有证物。因为在印度尼西亚的婆罗浮屠上的运输工具就有五种类型的舷外装有桨叉托架的小船和独木舟。最先建立这种婆罗浮屠纪念物的是夏连特拉王朝国王毗湿奴（775 - 782 年在位）。

第二批移居马达加斯加的印度尼西亚人，可能在东海岸或者西北海岸登陆，而后逐步向中部高原渗透。这批新到的印度尼西亚人叫霍瓦人（Hova）或麦里纳人，他们遇到了第一批或老印度尼西亚人，即瓦津巴人（vazimba）。霍瓦人同瓦津巴人通婚。一部分瓦津巴人被同化，另一部分则被逐走。因为新来的印度尼西亚人比老印度尼西亚人更先进，武器更精良。麦里纳人的首领安德亚马内罗（1540—1575 年）“使用尖刀进攻塔那那利佛的瓦津巴人。他征服了他们，因为他们的武器安装着土制尖矛的竹竿。”

瓦津巴人除在中部高原残留外，现分布在马达加斯加岛的西部。对他们的族源也有争论。一种说法是起源于非洲。因为瓦（va）或巴（ba）是班图语的前缀，意思是“人”或“族”。津巴（zimba）或辛巴（Simba）的意思是狮子。在马达加斯加岛不曾有过狮子，这就暗示他们来源于非洲。但一般认为瓦津巴人代表了先期到达的印度尼西亚人。首先，他们讲的是纯粹的马尔加什

语，与新到的印度尼西亚人的语言是相通的，只是渗入的梵语较少。“辛巴”一词在马尔加什语中是被驱逐或受损害的意思，或许瓦津巴不是一个人种的名称，而是对迭遭挫折的迁入者的后代的称呼。其次麦里纳人同瓦津巴人的交往并不感到陌生，不但与之通婚，而且容许他们保留一些土地和特权。到了现代，在麦里纳人的名门贵族中一些人仍自称其祖先是瓦津巴人。即使被撵走的瓦津巴人，也被配给其他地区的一块土地。最后，瓦津巴人的祭祀仪式被承袭下来，他们的陵墓一直成为人们祈福消灾的参拜场所。这说明，瓦津巴人与麦里纳人都有崇拜祖先的相同习俗。

以瓦津巴人为代表的老印度尼西亚人于何时来到马达加斯加？各种推测相距甚远，有公元前 1000 年至 600 年之说，有公元前 3 - 2 世纪之说，也有假定公元“5 世纪以后踏上旅途的。”从新老印度尼西亚人的语言差别中判断，在老印度尼西亚人，即瓦津巴人、萨卡拉瓦人的历法中只有少量的梵文，而新印度尼西亚人则有更多的梵文。由此设想老印度尼西亚人是在梵文影响印度尼西亚之初，即公元 4 世纪或者更早一些，迁居马达加斯加岛的。早在公元 2 世纪初，印度商人开始从孟加拉的港口驶往安达曼群岛、婆罗洲、苏门答腊和爪哇。在克拉地峡两岸出现了一些印度化的城邦，婆罗门教和梵文已在这些地区传播。在婆罗洲的马哈坎河口发现了一件 4 世纪或 5 世纪初的梵文碑文。

老印度尼西亚人到达马达加斯加岛之后，可能过着与婆罗洲的伊班人相似的生活。伊班人把一年分为两段，一段过定居生活，从事刀耕火种的农业；另一段从事航海。

老印度尼西亚人为什么在此时迁居马达加斯加岛呢？除了印度人的压迫以外，此时正处于次马来人（即后到的马来人）迁徙的浪潮之中。大约公元前 3 世纪，次马来人从大陆迁居印度尼西亚，迫使原始马来人迁至内陆。在这样一个动荡的形势下，一部分马来人向外迁徙是可以理解的。

这些既从事航海又从事农业的马尔加什的先民是通过什么航线到达马达加斯加岛的呢？现已证实，马来—玻尼利西亚人曾在太平洋，凭藉简陋的设施迁居玻尼利西亚群岛，甚至于公元 4 世纪抵达其东端复活岛，老印度尼西亚人当然也可以利用赤道以南那股各个季节都从东向西的洋流，从印尼到达马达加斯加。这股洋流起于爪哇南边，一直延伸到马达加斯加的东海岸。1883 年，位于爪哇和苏门答腊之间的喀拉喀托亚岛火山爆发，浮石碎片就曾漂流到马达加斯加的东海岸。

但有人提出，这条航线长达 4000 海里，中间没有可供停泊的中继站，很难想象在当时的历史条件下能通过这条航线到达马达加斯加。因此，有人认为当时人是利用锡兰（今斯里兰卡）和南印度作为中继站航行到马达加斯加，或者沿着《红海回航记》所记载的航线，以科摩罗群岛为中继站到马达加斯加。在科摩罗文化中许多印度尼西亚人的影响。在昂儒昂禁止捕捞湖中的一种鳗鱼与马达加斯加人的习俗相同，而其鳗鱼的名称也同马尔加什语一样，都是由印度尼西亚语的词汇派生出来的。又如装有弦外桨叉托架的小船，开椰子使用的锉刀等等，都受到马来—玻利尼西亚文化的影响。

自从新印度尼西亚人（麦里纳人）逐渐向中部高原渗透以后，老印度尼西亚人（瓦津巴人）则向西迁徙，

或者逐渐与之融合。麦里纳人在中部高原建立了以家族为单位的社会组织，称为“福科”（Foko），这与帝汶岛称为“富昆”（Fukum）的社会组织属于同一类型。这些家族组织逐渐联合，终于形成为早期的伊麦里纳国家。

印度尼西亚人还带来了灌溉农业。他们修筑梯田、挖沟筑垒、建立村庄。这类村庄在伊麦里纳约有 1.6 万个，与印度支那半岛和泰国的村庄极为相似。他们还引入了“马来西亚植物群”，例如水稻、芋头、香蕉、椰子、甘蔗等等。这类植物中的芋头、香蕉也传入了东非海岸班图人中间，绍纳人称为“姆比里”的非洲琴，与印度尼西亚人演奏的乐器极为相似，也许脱胎于印尼乐器。

在古代中世纪，马达加斯加与非洲大陆、阿拉伯、伊朗也有交通贸易往来，非洲的班图文化、斯瓦希里文化和阿拉伯文化都对马达加斯加产生过影响。

在马达加斯加西北部的马科阿人，曾说一种与马拉维的尼扬扎语和汤博卡语有关的语言（现讲马尔加什语），在马达加斯加的方言中都有一些班图语词汇。马达加斯加人，像班图人一样，把牛看作是财富和社会地位的一种标志，在牛的耳朵上所烙的印记，是受非洲文化影响的。

马达加斯加与阿拉伯世界之间，有一条从亚丁经非洲东海岸到马达加斯加的航线。在马达加斯加岛的许多遗址中有阿拉伯文物出土。

在马达加斯加东北沿海的伊诺多地区，发现了“萨珊—伊斯兰”（Sasanian—Islam）式的陶器，至少在 9 - 10 世纪马达加斯加同阿拉伯—伊斯兰世界已有贸易和交通往来。在武黑马尔发掘的墓葬，死者按伊斯兰习

俗面对麦加。出土的文物中有元明时期的中国瓷器，有伊朗的玻璃念珠、铜镜和器皿。最有特征的是用绿泥石（chlorite—Schiet）做的容器，大多数是三只脚，与基尔瓦发现的相类似。这些墓葬的发掘使人们知道伊哈拉纳人（Iharana）曾在此居住。据对伊哈拉纳人骨骼的鉴定，他们是具有班图血统的混血儿，类似科摩罗群岛的现代居民。当时，这些混血的穆斯林很可能与东非沿海、阿拉伯、远东乃至中国有着商业往来。

住在武黑马尔以北的翁贾齐人，自称是阿拉伯人后代，并以占卜算命闻名。据口头传说，一些人迁到东海岸南部，形成了一个说马尔加什语的穆斯林族，即现仍生活在马提塔纳河谷和伍希珀诺城的安泰美罗人（Anteimoro）。他们保存下来一部“大书”（索腊布），是用以阿拉伯字母拼写的马尔加什语写的，写在一种特制的纸上，按已鉴定的部分来看，其主要内容是巫医处方和祈祷文。但他们后来被马尔加什人所同化。

在西北沿海，葡萄牙人于 16 世纪初到马达加斯加时，发现了一些繁荣的穆斯林市镇，他们同东非海岸的蒙巴萨、马林迪有着经常的贸易联系。这些镇的居民叫安特劳特腊人（Anteloatra）。每个市镇都建在岛上，以厚实的围墙加以防卫，都有自己的谢赫，说明他们同马尔加什人是互相分离的，甚至是敌对的。

阿拉伯—伊斯兰文化对马岛影响较为显著的是马尔加什人接受了伊斯兰教的占卜凶吉之类的习俗，但他们不信伊斯兰教；马尔加什语中一周每天的名称，与阿拉伯语相似，12 宫星座的阿拉伯名称被马尔加什人使用了 200 年。

综上所述，古代马达加斯加岛与东南亚、阿拉伯和

非洲东海岸的交通、贸易以及迁徙，使马尔加什人在马来—玻利尼西亚文化的基础上，吸收非洲、阿拉伯文化而形成了自己的独特文化。

三、中非交通与文化交流

古代的中非交通，在一定意义上，也就是古代中西交通。因为古代中国人的地理概念还较模糊，他们把位于自己西面的国家一概称之为西方，非洲亦包括在西方之列；而古代中西交往中，北非国家，跟西亚国家一起处于中介的地位。埃及的亚历山大里亚，一直是东西方交通的枢纽和贸易、文化交流的中心。

中西交通线一般说有三条。第一条是沙漠之路，即通常所说的“丝绸之路”，西出玉门关，过葱岭，横穿伊朗高原，经伊拉克、叙利亚、或海路或陆路，经亚历山大里亚到欧洲。第二条，是通过在欧亚大陆北部的茫茫草原上的草原之路。第三条是从闽粤沿海出南海，经印度洋、红海到埃及的海上之路。今天，人们把这三条道路都称为丝绸之路。除草原之路外，沙漠丝绸之路和海上丝绸之路都与中非交通有着密切关系。

中非交通的开辟是以丝绸为媒介的。中国利用蚕丝织布，已有近 5000 年的历史。1950 年在浙江省吴兴县钱山漾新石器时代遗址中，发掘出的丝线、丝带和绢片，经测定其年代距今约 4750 年左右。约在公元前 9 世纪，周穆王带着各种丝、绸、贝币赠给西北各族首领。范文澜认为“穆王是个大游历家，相传到过昆仑山的西王母国。一个天子不会冒险远游，当是西方早已通商的道路”。

丝绸传入伊朗和印度约在公元前 5—4 世纪。希腊人克泰西亚斯(Ctesias)曾于 5 世纪末在波斯宫廷当御医，