

印度洋的古今風雲

著者/陳文樹

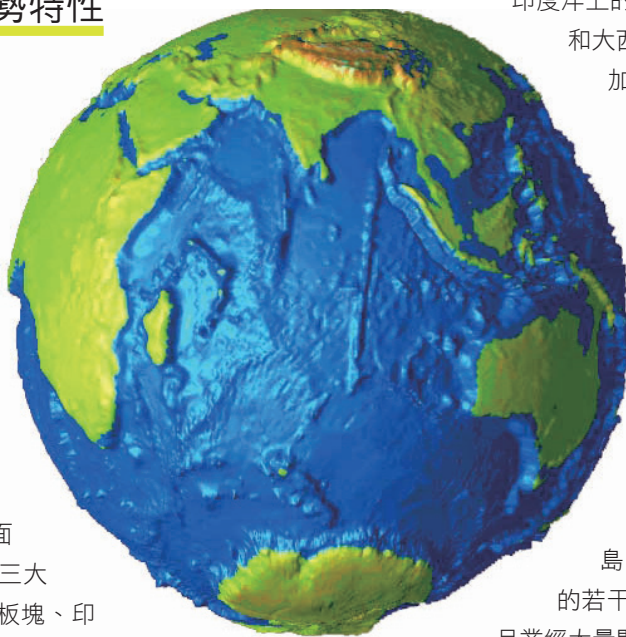
國立成功大學機械系畢業
現職於交通部中華郵政公司工程司

壹、印度洋的形勢特性和屬海

位於亞洲、非洲、大洋洲(含紐澳兩國)和南極大陸之間的印度洋(the Indian Ocean)，係因為在其正北方且海岸線約2,500公里長的印度半島而得名，西起阿拉伯海的荷莫茲海峽，東至麻六甲海峽，海洋總面積接近7,492萬平方公里，占全球海洋面積的五分之一，為世界第三大洋。由於印度洋處於非洲板塊、印度板塊和南極大陸板塊三個巨大板塊的交接處，故形成印度洋特殊的「入」字形「中央海脊」，和大致沿著東90度經線延伸而呈南北走向的「東印度洋海脊」(或稱90度海脊)，並使得海底形貌複雜多變。

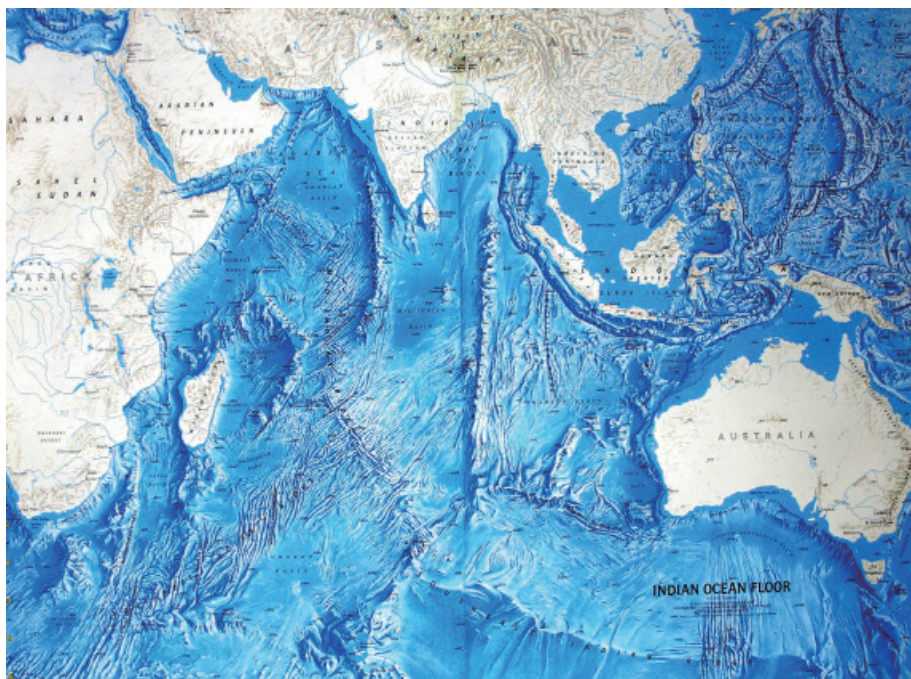
印度洋之大部分海域是在北緯23度以南，主體部分為位於緯度較低的赤道帶、熱帶和亞熱帶範圍區，以致不少人視印度洋為熱帶性海洋。與太平洋和大西洋相比，印度洋具有獨特的形勢，北半部被大陸地形所包圍，故屬於近乎封閉的狀態，瀕臨海域的岸邊多曲折，亦多海灣和海峽；南半部為敞開狀，大致上是以南緯60度為界，再往南而去則是南極大陸了，海岸較為平直並較少有海灣和海峽。

印度洋的主要屬海計有紅海、阿拉伯海、安達曼海和帝汶海等；知名海灣或海峽計為亞丁灣、波斯灣、阿曼灣、孟加拉灣、大澳洲灣和莫三鼻克海峽等。羅布於



印度洋上的島嶼，數量遠遠不若太平洋和大西洋，主要島嶼包括馬達加斯加島、斯里蘭卡島(以上兩島皆各自成國)、尼科巴島、安達曼群島及明達威群島等大陸島嶼或群島，另有留尼旺島、阿姆斯特丹島、科摩羅群島、克羅澤群島及凱爾蓋朗群島諸火山島；此外，馬爾地夫群島、拉克沙群島、查戈斯群島以及座落於印尼和澳洲間的聖誕島、科科斯群島則皆是珊瑚島。瀕臨印度洋的陸域和所涵蓋的若干海灣，蘊藏有儲量極為豐富且業經大量開採的石油礦。波斯灣乃是舉世界最著名的石油盛產區，陸地和近海處皆有豐沛的油田，而紅海、阿拉伯海、孟加拉灣、蘇門答臘島岸邊及澳洲西部沿岸等海陸區，亦皆存藏有豐盛的海底石油。

由於洋面和亞洲大陸地形的相互作用，爰於印度洋北部形成極為特殊的季風洋流。冬季時，印度洋北部係吹拂東北季風，使海域表層之水自東向西漂流而形成逆時針環流，夏季時則吹西南季風，海水自西向東流動，形成與前述反向的順時針環流；印度洋南部由於並未受到陸地影響，低緯帶常吹東南信風，故形成較為穩定少變的逆時針環流。洋流主要是由南赤道暖流、馬達加斯加暖流、西風漂流和西澳大利亞寒流等交相組成，另因印度洋大部分位處於熱帶，遂時常有熱帶氣旋產生，另自阿拉伯海上吹起的強烈季風，則得為印度次大陸帶來豐足的降雨。



印度洋海盆形貌

貳、古時航行於印度洋的船員，以印度人、波斯人和阿拉伯人居多

古時環布於印度洋海域周邊的諸多族裔，在駕船移徙或擴張生活領域的歷史上，以印度裔、波斯裔和阿拉伯裔取得較大的優勢；另一原係居住於印度洋東邊的東南亞馬來族裔係朝向東方，往大太平洋的海島、即今之大洋洲遷徙，成為廣布於南太平洋的南島族；至於泰緬族裔則以陸居型態為主，少有藉由航海遠移他處之事跡。印度人不但廣泛移居至洋中之島嶼、群島，連非洲東岸各地和今之南非、馬達加斯加亦皆有他們的足跡，此乃因地緣關係和其具有製造船筏技術、觀測水文氣象

之能力…等多項因素綜合下演發之歷程，因此在印度的歷史發展上與海洋誠有密切的關連。經由海路遷徙至外地的印度裔居民，在先靠農漁方式維生並於歷經千百年的勤勉耕作下，今已成為當地的主流族裔，擁有大部分的土地且掌握經濟大權，生計狀況和社會地位遠比另支自印度循著陸路遷徙至歐洲，經由多代混血且直至20世紀時，依然習於浪足天涯、漂泊無定的「吉普賽族」為佳。

波斯人自古在航海上亦有相當的文明，但他們是著重於經商以尋求財富，而非著重於遷居移徙，自漢唐時期便有一批批的波斯商賈抵臨中土進行貿易，初時大都是沿循絲路，萬里跋涉而至我國，唐朝時的長安城便



船舶航經蘇伊士運河、印度洋、麻六甲海峽路線

開設有多家的「胡店」，接著連盛行於波斯的拜火教，亦在長安和鄰近城鎮發展為「祆教」並招募信眾、立碑建塔。西元十世紀起，波斯帝國因已較少和周旁的西亞或東歐國家作戰，得分出一大部分的心力以發展海事文明，遂陸續造船載貨航出波斯灣，並穿越印度洋以展開對外貿易，人口多、幅員廣的印度和華夏乃其推行商貿的主力對象。到了蒙古族裔主掌中原政權的元朝，中國東南沿海屢現舟楫繁忙的景象，從印度洋遠航而來的外國船舶經常現蹤於泉州、福州、廣州和揚州等對外貿易港埠，這些外來貨商當中，又以普被元朝政權列為「第

二階級--色目人」（乃眼珠為黑色以外之色澤）的波斯人為最多，明、清兩代迄近代撰成的章回小說當中，便屢有以波斯籍貨商或遊俠奇士作為取材的情節。

另一在中古時期縱橫於印度洋上的族裔則是阿拉伯人，他們的船舶所航行的海域乃是以阿拉伯海、紅海等印度洋西北部的海面為主，停駐的港埠係位於阿拉伯半島海岸和北非瀕靠紅海的岸處，和印度人航臨的印度洋西南部、波斯人往東航去的東印度洋各有不同的範圍，倒也像是因憑默契、互不踩線似的，各自掌握己方族裔的利益。阿拉伯水手還曾將他們觀察彙整出的水文海象

和夜空星象，編織成可供吟唱的歌謠，讓水手從歌謠中習得操舟駕船的技術。國人最普遍熟知的阿拉伯人航海故事，應是1001夜(即「天方夜譚」)中的「辛巴達奇航記」了，或許正因常有船舶從遠洋攜回財富的關係，才能啟迪阿拉伯庶民對海洋的嚮往並編著成美麗動人的故事。

然而自15世紀起，印度人、波斯人和阿拉伯人在印度洋上的航海盛事，卻被東、西兩方更高的海上文明比了下去。東方海上文明乃是大明帝國所派出，由三寶瓏差--鄭和所率領、旨在探索南海和印度洋的西洋遠行，「七下西洋」的航行最遠曾及於今之東非肯亞，他們並不以征服掠奪或商賈財利為目的，而在傳達天朝敕令、宣傳國威，然而在明成祖、鄭和辭世之後航隊倏告解離，而改以固守陸地為後繼之國策，以致對印度洋周遭的影響並不深遠，為時不過二十年，連留下的記載亦不詳盡，不少的事蹟僅止於口傳或僅能從粗略的記錄去推敲。倒是在鄭和之後，由祖籍葡、義的航海先驅--狄亞士和哥倫布等人掀起的「大航海時代」，卻在數千公里開外的印度洋產生了巨變，列強為了追尋財富和勢力競相在洋面周邊陸地殖民統治，自此開啟了長逾四百年且至今仍深具影響力的局勢。

參、16世紀起，葡萄牙人率先航臨印度洋海岸殖民，不列顛則為之後稱霸的最大強權國

西方列強之染指印度洋區域，源起於15、16世紀之交。15世紀後葉，狄亞士的船隊繞過好望角，探知可航越印度洋再東行至印度的新海路，未久哥倫布搶先率領西班牙船隊於1492年西行抵達了新大陸，惟當時他們並不知道那兒是美洲大陸，而是於支持地圓理論之下以為

成功的越過海洋到達了印度，直到數年後世人方才明白真相，並將哥倫布初抵的巴哈馬群島及周圍諸多島嶼另稱為「西印度群島」。急於自海外覓取財富的葡萄牙，先後派出達伽馬和卡布拉爾等人航越印度洋抵達印度，1498年5月達伽馬在阿拉伯水手協助下，航臨了印度西南部的卡里庫特，返國後受到葡王策封獎賞，復於1502年指揮20艘軍艦再度東航，憑恃強大的武力在海路沿岸埋立碑石以宣示佔有，並以在印度建立殖民地為其目標¹。此即列強勢力往東蔓延，將其海權逐步擴展至印度洋、南海和太平洋區之發軔，陸地殖民區亦從非洲延伸至亞洲和大洋洲。

然而，葡萄牙的海權和國勢在風騷不到半世紀之後，即被荷蘭、西班牙、法蘭西和不列顛等國超前，西班牙係以美洲為其主要的掠奪對象，英荷法諸國則覬覦亞、非洲和大洋洲。而不列顛在擊敗西班牙的無敵艦隊後，聲勢更是扶搖直上，在全球各地和各海域大舉殖民，號稱日不落國。從17世紀至20世紀中葉，整個印度洋區除了伊朗和泰國未遭西方列強入侵統治，且部分群島遭荷蘭和法國佔領外，幾乎皆為不列顛所囊括，這些殖民地中面積最遼闊、最具「價值」者當然是印度了。至於面積與印度相當的澳洲，在百餘年前仍只是流放罪犯的不毛之地，尚且比不上兼擁印度洋和大西洋海岸之南非那麼的受到英國政權的青睞²。

就同受侵佔殖民的情形言之，不列顛確比葡萄牙和西班牙文明甚多，英國人曾將各種完備進步的制度和醫藥衛生、住宅交通等科技建設導入殖民地，對促成佔領區的近代化實有若干層面的裨益。直至二次大戰結束後，大英帝國轄下之印度洋殖民地紛紛尋求獨立，印度和巴基斯坦兩國同時於1947年8月14日脫離原來的英屬印度殖民地而宣告建國，係最受國際關切的大事，而本係單獨位處印度半島之東、與現之巴國並不相連的孟加拉

(以前係稱作「東巴基斯坦」)，又是再於1972年時從巴基斯坦麾下分離出來並獨立為國。其他較被國人熟悉的印度洋國家，計有東邊的澳洲和泰緬印尼，北邊中央的斯里蘭卡³，西北邊的阿拉伯半島諸國，以及西邊的東非國家暨南非。

肆、印度獨立後，視北印度洋為其亟欲獨霸之海域

印度自獨立後便視印度洋，特別是接近印度半島的北邊洋面和東邊的孟加拉灣、西邊的阿拉伯海為其勢力區，亟欲防備強權國家在此擴張勢力，其實防備的對象乃是中共以及長期和中共極為友善的巴基斯坦，雖然中、巴的海權武力尚非甚為堅實壯大，且印度洋對中共而言亦屬軍事勢力難以深及之海區，但印度仍頗在意，隨時提防中共海上武力的配置動態。印度倒是與美國之關係相當良好密切，一則美國畢竟是遠難相比的超級強權國，再者可藉以牽掣中共的發展。從未對印度造成嚴重威脅的俄羅斯更是鞭長莫及而瞠乎美國之後，至於其他強權國家如英法雖然在印度洋上仍擁占多處島嶼，但恐難再一如過往般的擴展海事武力以進逼印度了。

19世紀，當英國海軍縱橫於印度洋，幾乎是所向披靡之際，志得意滿的英方媒體曾放言「誰能控制印度洋，就能控制全世界」，固有誇張之處卻亦有些許道理，蓋自大航海時代開始印度洋便是西方列強爭奪利益的戰場，能在印度洋勝出者自然是世界首強而得以控制全世界。在不列顛的壓制下，葡、荷等國的勢力漸告淡出，法國也難和英國抗衡，但不列顛於稱霸印度洋一、二百年後亦趨於式微，改由美國接棒稱雄了。美國自19、20世紀之交漸在國際上嶄露頭角，雖然在太平洋區占得多座島嶼，但究竟因為起步較晚，故未能在朝西挺進的過

程中於印度洋奪取具有良好地勢的島嶼作為軍事基地，遂於1966年與英國簽立協定，向英方租借位於印度洋中部、隸屬查戈斯(Chagos)群島的狄亞哥·加西亞(Diego Garcia)島，該島的陸地面積近僅約28平方公里，在美國主導下旋即軟硬兼施的遷走當地住民，而在短短數年間俟將加西亞島建設成為美利堅在印度洋的重要海、空軍基地暨通訊中心。

嗣後，美國海軍的印度洋戰鬥群，得以加西亞基地為核心，將戰力有效延伸至印度洋沿岸諸港去，特別是阿拉伯海、波斯灣和紅海區域。在1990～1991年的波斯灣戰爭、2001年進擊阿富汗的反恐作戰以及2003年再次對伊拉克的戰爭，即有許多次的軍事行動是從加西亞島整補出發的。美國海軍尚在波斯灣岸的阿拉伯國家--巴林境內，布建有印度洋的第二大軍事基地，而美國派駐中東的艦隊司令部即設立於巴林；另外，在印度洋別處地區如塞昔爾群島的維多利亞港和印尼的科科斯島，還有數處的港口、基地使用權，得以構建堅強的軍事設施。

印度對於美國在印度洋區建置龐大的武裝力量，乃抱持不樂見、亦不明白反對的態度，但是因為擔心降低自己的聲威，遂自前數年起籌組了名為「印度洋海軍論壇」、旨在通過合作建立起印度洋安全保障機制的組織，藉以彰顯其國威，首屆會議已於2008年假首都--新德里舉行，並由印度總理辛哈親自出席開幕典禮，迄2009年該一論壇計有33個會員國，連遠在歐非洲的法國(在印度洋擁有部分島嶼)和埃及(有瀕臨印度洋屬海--紅海的海岸線)亦皆為論壇的成員國，但卻排除了原本有意加入為「觀察員」的中共，其中反對中共最力的印度政府部門乃其外交部。

深知遭到印度防堵的中共自然不是省油的燈，長久以來係採取加強與印度洋周邊國家交好的策略以尋求突破，除了久已關係密切的巴基斯坦外，另則在印度周旁

的孟加拉、斯里蘭卡和緬甸等國援建港口，邇來並在馬爾地夫和模里西斯尋求建立海軍基地，更撥付2.6億美元以援助模里西斯擴建位於路易港的機場，此等舉動讓與模里西斯已維持數十年穩固邦誼的印度，頗有芒刺在身的感覺，印度官方不便潑中共的冷水，媒體則毫不保留的批判中共之動向有向印度挑釁的意味。印度政府認為尋找機會進入印度洋是中國長期的海事戰略目標之一，連中共於2009年派遣軍艦遠赴東非海域，以遏制索馬利亞海盜的劫掠，保護其商船安全，在印度方面亦認為中共有乘機將武力伸入印度洋的野心。

遠從蘇伊士運河鑿通以來，印度洋即是全球極重要的通航海域，從地中海經紅海至東非、西亞和南亞，或再經麻六甲海峽往東南亞、東亞的船舶不絕於途，連帶促成了麻六甲海峽成為舉世船運最密集的海峽；自20世紀中葉波斯灣沿岸諸國陸續發現大量石油以來，印度洋更成為全球最重要的石化能源運補海域和備受關注的政經戰略要衝區域，而本(21)世紀初東南亞的緬甸和東非的蘇丹又次第發現並開採出豐量的石油和天然氣，讓印度洋愈具動見觀瞻的重要地位。眾多油輪所通行的航道宛若一條條的能源命脈，梭行於印度洋海面以運補石化燃料之船隊，則是各國賴以維繫經濟的關鍵。目前，每天通航於印度洋上的油輪已逾百艘之多，2020年時預料更將達到150~200艘，而在2020年時的中國大陸，每日平均石油進口量將躍至730萬桶，其中的85%將乃通過印度洋和麻六甲海峽運往中國。再者，中國大陸順勢和緬甸、蘇丹熱絡交往，投資資金協助其開採油氣的措施，足令更有地緣關係的印度備覺不安，國際觀察家們認為印度之籌設「印度洋海軍論壇」，亦與此有若干程度的關連。

伍、印度洋的航運與沿岸港埠

從印度洋的地理位置和長期的海運實況觀之，可知印度洋是連通亞、非、歐洲和大洋洲的交通要道，朝東經由麻六甲海峽可通往太平洋，朝西繞過好望角可至大西洋，朝西北可穿過紅海和蘇伊士運河進入地中海，航線以亞、歐航線最密盛，並有南亞、東南亞、南非和大洋洲之間的多條航線。印度洋北部接近陸地處，埋布有多條的海底電纜，最重要的線路為亞丁--孟買--馬德拉斯至新加坡的纜線、次為亞丁--可倫坡的纜線，以及其他沿著東非海岸埋布的纜線。模里西斯島、塞普爾群島的馬埃島與科科斯群島，則是主要的海底電纜樞紐站所在地。

由於印度洋屬熱帶性海洋，故分布於各國沿岸、多達數百座的港口終年均不結凍，得四季通航無阻，若不論計波斯灣岸邊諸個大型、深水並以運載石油為主的港埠，在各商港中以孟買、加爾各答和德爾班三港的規模最為宏大，前兩者位於印度的西部和東北部兩地，德爾班則是位於南非東北方之大港，茲將以上三個大港描述如下。

一、孟買港

處於印度半島西岸中部、臨阿拉伯海的孟買，是印度最大港、工商大城和海陸空交通樞紐，港口距全印度最大的國際機場僅約28公里，一直被各國視為南亞大陸對外連通的橋頭堡，亦是馬哈拉施特拉邦首府。早昔，孟買因為盛產棉花故而紡織業極為發達，遂成為世界上最大的紡織品出口港，向有「棉花港」之稱，近年來復因鄰近淺海油田的採掘，使孟買又成為開採石油的整備基地，有直徑為200~600公厘的輸油管得供裝卸原油。港區深水貨櫃碼頭的最大水深可至15公尺，裝載量達6,000 TEU的大型貨櫃船亦得安然泊靠，最大之散裝貨

物碼頭可供重達8萬載重噸的船舶停靠作業，但滿潮和低潮的潮差可達2.8公尺。港埠腹地頗為寬廣，堆放場址有12萬平方公尺之廣，倉庫面積為4.5萬平方公尺，另有面積達15萬平方公尺的貨棚。往返孟買港的眾多船舶中，以航行波斯灣航線者最密集，尤以和杜拜、阿布達比以及巴林、卡達之間的貿易更為頻繁。

二、加爾各答港

加爾各答位於印度東北部恆河三角洲和胡格里河出海口附近之處，瀕臨孟加拉灣，是印度東部的最大港口和工商大城，也是印度東部的聯外交通樞紐，港口距離國際機場僅約22公里，而且還是內陸國家如尼泊爾、不丹等國的出海口，因過去曾大量出口黃麻，故又有「黃麻港」之稱。港埠設施和裝卸能力與孟買相近，但滿、低潮時的潮差更大，在滿月之際出現的最大潮差竟可逾3公尺，大船宜配合潮位以進出港區。因地緣關係，靠泊於加爾各答的船舶常係航行於孟加拉及中南半島諸國港口者，故加爾各答好比於印度的「東方海運大門」。

三、德爾班港

瀕臨印度洋納塔爾灣的德爾班市係南非最大港和東部工商大城，因為印度移民極多，以致城內洋溢著十分濃厚的印度風情。德爾班的海運主要係和亞洲的阿拉伯國家暨印度相往來，另一南非名港--開普敦則肩負和歐美諸國間的海運，過去德爾班港的貨物(櫃)運載量尚遜乎於開普敦港，但近十餘年來由於亞洲國家經濟成長遠比歐美國家明顯，消費能力急增，故德爾班港所裝卸運載貨物(櫃)的總量已於上(20)世紀底超越了開普敦港。2003年，德爾班港的貨櫃吞吐量突破了百萬TEU，且後續數年皆有穩定的漲幅，且不乏有年逾10%的漲幅者，近年間在全世界各貨櫃港的排名上，德爾班港大都是居於第50~55之位。前數年，德爾班港務當局動工新建一

處納格突拉港區，俾與附近的工業區相接連，並已分階段完工營運，且港務機關亦另完成規劃，選定於理查德海灣擴建新的貨櫃碼頭區，故預計到2011年時德爾班貨櫃碼頭的年吞吐量將屆達250萬TEU，斯時預估將超過南非所有港口全年450萬TEU之貨櫃吞吐總量的一半。

陸、結語

相較於第二次大戰時期戰況頗為激烈的太平洋和大西洋，印度洋在彼時的海戰似較平靜，蓋日、德的海軍戰力難以延展至該洋面，少有的慘烈海戰乃是在1941年12月10日，英方主力艦--威爾斯親王號和護航的戰艦--反擊號，在缺乏空中掩護之下被由西貢起飛的86架日本俯衝魚雷轟炸機擊沉，不列顛遠東艦隊旋告解體，所幸日本陸軍尚因整補未及而只能將戰況限定於中南半島處，並未擴及於印度，故而不列顛尚得保住其在印度洋區的大本營，並逐漸展開牽掣和反撲。

倒是大戰結束後的印度洋竟比太平洋和大西洋紛擾難靖，南亞的印巴兩國頻生衝突，六次的以阿戰爭讓印度洋的屬海--紅海、波斯灣局勢緊張，之後兩伊戰爭長達八年致使船舶飽受兵燹威脅，且在世紀更迭之交還掀起「沙漠之盾」和「沙漠風暴」的多國對伊(伊拉克)作戰，俟戰亂告停卻又有索馬利亞海盜橫行於西印度洋劫掠商船，令多國船舶備感憤慨，只得派出戰艦護航捕盜，平白增添軍備經費，航次繁密之商船、油輪，也因此而增加了為數不貲的保險費用。

孰料慘痛淒烈的天災竟隨著人為的戰禍踵繼而至，本即屢有地震肆虐的南亞在2004年12月爆發因強烈地震所引起的劇烈海嘯，導致逾十萬民眾的死亡和逾百萬居民流離失所，令人油生天地不仁的慨歎。然而，較諸發生於短暫時間內的地震和海嘯，另有影響層面愈大愈深的長期性人為禍害，乃因溫室效應造成的地球暖化、海平

面上升惡況，卻又因各國之間互持立場、無法達成確切的決議而猶難有效克止溫室效應之為害，即便是民眾之間亦因生計狀況有別，以致不少人至今依然漠視不理，殊為不智。

因而世人應深刻體認，落實節能減碳乃為現今實踐愛護地球、珍惜海洋的首要法則，否則有朝一日地球從海洋向陸地反撲，吾人將無法冀望可再如同聖經舊約中「諾亞方舟」的故事一般，讓現代諾亞再次製造可容留陸地上各類物種的方舟，而徒將自食惡果。在印度洋方面，面臨地球暖化現象將受到最直接災害的國家，應是舉國最高位置僅高於海平面約兩公尺左右的馬爾地夫群島國了，倘若全球未能妥善控制暖化現象，不數年馬國容有盡遭淹淪之虞，再則是模里西斯等蕞爾島國以及留尼旺、查戈斯等星羅棋布於印度洋上的諸多小島，即使是陸地大國的印度，亦有上百座的海岸城市面臨被淹覆的危機，此時再思求如何稱霸印度洋，亦皆了無意義了！

至印度，再遷徙至馬島，這群馬來族裔還在島嶼內建立了梅利那(Merina)王國。15世紀時，阿拉伯人曾在其西北方海岸設立貿易據點，16世紀葡萄牙人曾登臨此島，原本存於島上的巨形「嘟嘟鳥」即在西方水手登島濫行獵殺後的半世紀內滅絕。17世紀底，法國人佔有馬島東岸，但英國的勢力也自18世紀起從模里西斯向西滲進馬達加斯加，並控制梅利那王國，但法國勢力畢竟較大，後則直接據為己有，二次大戰時期馬島先後輪由英法佔領，但在戰後帝國主義難再續存，馬達加斯加終於在1960年宣告獨立。不過，馬島周旁的留尼旺島和科摩羅群島，今仍被法國佔領。



- 1 曾數度東航至印度的達伽馬，自16世紀初起即在葡王擢升授權下，儼若印度的統治者，他則以殘暴手腕鎮壓民眾，聚斂財富運返葡國作為回報，達伽馬最後身故於卡里庫特，先於火化後埋在鄰近城鎮--克茲的聖法蘭西斯教堂，1539年遺骸甫被運回葡萄牙，重葬於Vidiqueira。史學家和航海業界咸認為達伽馬是最先肇建非洲與亞洲航線的開創者，也是為葡萄牙擁占廣袤海外領地的勳臣，但達伽馬在佔領統治印度期間，殘酷迫害當地住民的惡行，則為他所奠建的事功蒙上陰影。
- 2 有部分地區如東非的大島--馬達加斯加島，則原是英法兩國勢力同時存在。實際上，馬島的早期住民有一大部分可溯自印尼的婆羅洲，他們先從婆羅洲移徙至印度，再遷徙至馬島，這群馬來族裔還在島嶼內建立了梅利那(Merina)王國。15世紀時，阿拉伯人曾在其西北方海岸設立貿易據點，16世紀葡萄牙人曾登臨此島，原本存於島上的巨形「嘟嘟鳥」即在西方水手登島濫行獵殺後的半世紀內滅絕。17世紀底，法國人佔有馬島東岸，但英國的勢力也自18世紀起從模里西斯向西滲進馬達加斯加，並控制梅利那王國，但法國勢力畢竟較大，後則直接據為己有，二次大戰時期馬島先後輪由英法佔領，但在戰後帝國主義難再續存，馬達加斯加終於在1960年宣告獨立。不過，馬島周旁的留尼旺島和科摩羅群島，今仍被法國佔領。
- 3 斯里蘭卡在我國歷代各朝皆有不同名稱，明代稱為錫蘭，早期印度泰米爾族和阿拉伯人的勢力皆曾進入到斯島，各係著重於統領權力和經商利益。西南岸處的最大城市和商港--可倫坡係源自本意為「芒果港」的僧伽羅語，恰巧和哥倫布之名相近，故於1517年航臨該島的葡萄牙人遂將其拼寫為“Colombo”。之後，葡、荷、法、英等國分別佔領部分或全部的斯里蘭卡島，但最後以勢力已遍及於印度洋的英國占了上風，直至大戰結束後獨立。因19世紀英國政權曾疏遷印度南部的大群泰米爾人至斯里蘭卡，並扶持其獨當一面，爰與原之僧伽羅族裔結下深怨。斯里蘭卡建國後，泰米爾人於1972年成立了「泰米爾之虎」的組織並冀求獨立，卅餘年來一直和斯國政府武裝對抗，後經泰國、挪威等國調停，加上組織領導人紛遭擊斃或入獄，乃接受和談並締結協議，使歷經多年的內戰得以告停。