

NHỮNG NGƯỜI ÂU ĐÃ THẤY HOÀNG SA – TRƯỜNG SA XƯA

Nguyễn Lục Gia

[TÓM TẮT: Nhận thức của người Âu lúc đầu về Hoàng Sa – Trường Sa là một khối đảo Pracels hay Frael không phân biệt. Hội Truyền giáo Paris ấn định bằng danh xưng Paracels. De Kergariou Locmaria phát hiện cụm đảo độc lập, trong đó có Pulo Sapate. Daniel Ross chính thức khai sinh ra quần đảo Spratly Islands.

Tập *Mémoire sur la Cochinchine* ngay những dòng đầu tiên đã khẳng định Paracels thuộc chủ quyền vương quốc Việt Nam. *A Voyage to Cochinchina* cùng *Ghi chú về xứ Nam Hà* lưu tại Sở Lưu trữ Pondichéry cung cấp hoạt động khai thác sản vật tại Paracels của cư dân xứ Đàng Trong. *Chuyến đi đến Nam Hà* hướng dẫn các tuyến hải lộ ngang qua Paracels và ngả Poulo Sapata... Đây cũng chính là những mảnh tư liệu chưa được kiến giải logic khi đề cập vấn đề chủ quyền lãnh thổ Hoàng Sa – Trường Sa của Việt Nam trước nay]

Hoàng Sa – Trường Sa trong thời kỳ thuộc chủ quyền xứ Đàng Trong và vương quốc Champa

Những hạn chế về phương tiện và kiến thức đã khiến các nhà hàng hải trong thế giới cổ trung đại chẳng hiểu biết được bao nhiêu vùng biển ngoài khơi vương quốc Champa, nổi tiếng với các bãi đá ngầm, san hô, cồn cát và bão tố. Phải đến cuối thế kỷ XV đầu XVI, sự tiến bộ vượt bậc của kỹ thuật thuyền buồm đã hỗ trợ đắc lực cho những chuyến chinh phục đại dương xuất phát từ các hải cảng Tây phương. Chắc chắn rằng người Bồ Đào Nha và Tây Ban Nha là những nhà thám hiểm tiên phong nhìn thấy rõ chứng ngại vô cùng nguy hiểm trên chặng hành trình xuyên Biển Đông nối liền giữa khu vực Đông Nam Á hải đảo với đại lục châu Á và cụm đảo Đông Bắc Á. Bản đồ *Livro da Marinharia* năm 1560 được cho là của nhà hàng hải Bồ Đào Nha Fernao Mendez Pinto thể hiện một dải cồn cát và bãi đá hình cờ đuôi nheo chưa có tên gọi, trải dài ngoài biển dọc theo vùng đất Thuận Quảng mà chúa Nguyễn Hoàng vừa chiếm cứ một cách hợp pháp và vương quốc Champa còn đang sở hữu vùng lãnh thổ từ dãy Cù Mông cho đến tả ngạn sông Đồng Nai. Nhưng cuốn du ký của F.M. Pinto ấn bản năm 1614 mà nguyên tác có tên *Peragrinacao*, kể về chuyến hải hành năm 1545 lại có nhắc đến cụm đảo Pulo Pracela với nghĩa là Cù lao San hô⁽¹⁾.

Tuy nhiên, biểu kiến bằng đồ bản đầu tiên với tính cách một dấu hiệu nguy hiểm cần né tránh có danh xưng xác tín trên các tuyến hải lộ ngang qua khu vực thuộc về người Hà Lan. Công trình có tên *Carte de la Peninsule Indochinoise* (Bản đồ Đông Dương), ấn hành năm 1595 mà tác giả là nhà địa lý học Frères Van Langren, dựa trên phác đồ của các nhà du thám Bồ Đào Nha đã ký tự bằng thuật ngữ Pracel, như về sau Pierre Yves

Manguin chỉ ra rằng danh từ Parcel trong cụm Ilhas do Parcel (tức Pracel) do người Bồ đặt ra có nghĩa là đá ngầm⁽²⁾; hoặc theo một cách giải thích khác của A. Brébion: Pracel có xuất xứ từ tên con tàu đắm Paracelsse của chính người Hà Lan tại quần đảo này trong thế kỷ XVI⁽³⁾. Có thể cuốn *Tresoor der Zeevaert* (Giá trị của Hàng hải) xuất bản năm 1592 và *Carte de la Peninsule Indochinoise* đã đồng hành với hạm thuyền của nhà nước Cộng hòa Hà Lan non trẻ⁽⁴⁾ gồm 4 chiếc cùng 240 thủy thủ lên đường sang vùng quần đảo hương liệu Viễn Đông kéo dài hơn hai năm, từ tháng 4.1595 đến 8.1597, dẫn đến sự kiện thành lập Công ty Đông Ấn Hà Lan (VOC) năm 1602 và mở đầu thời đại bá chủ đại dương của cường quốc tư bản chủ nghĩa đầu tiên thế giới này.

Mặc dù người Hà Lan đã có những cuộc tiếp xúc với xứ Đàng Trong từ năm 1601, song những nỗ lực thiết lập bang giao về thương mại giữa hai đối tác đều không đạt được kết quả mong muốn. Một trong những sự kiện khiến cho mối quan hệ này càng thêm rạn nứt xảy ra vào năm 1634, liên quan trực tiếp đến vùng đảo Pracel. *Journal de Batavia* (Ký sự Batavia) của VOC do chính người trong cuộc cung cấp cho biết: ngày 20.7.1634 có 3 chiếc tàu Hà Lan mang tên Veenhuizen, Schagen và Grooteboek khởi hành đi Trung Hoa từ hải cảng Batavia (Java); ngày 21 gặp bão giữa biển khơi nên thất lạc nhau; trong vòng 10 đến gần 20 ngày sau, tàu Veenhuizen và tàu Schagen lần lượt tới Formose (Đài Loan), trong khi chiếc Grooteboek bị đắm tại quần đảo Pracels, ngang vạch vĩ tuyến 17⁰ Bắc, khiến 9 thủy thủ mất tích với gần phân nửa hàng hóa bị chìm xuống đáy biển; chỉ huy tàu Grooteboek là Huijich Jansen cùng với 12 trên tổng số 62 thủy thủ đem theo 5 thùng bạc và 17 bao hàng đi thuyền nhỏ vào hải cảng xứ Đàng Trong tìm phương tiện cứu hộ; các quan chức địa phương tại cửa biển đã tịch thu toàn bộ số tiền hàng nói trên trước khi cho phép người Hà Lan quay trở lại Pracels trên chiếc Kiho mua của người Nhật; tất cả đã được 3 chiếc tàu khác cùng đang trú bão hộ tống đưa về Batavia⁽⁵⁾. Chính viên thuyền trưởng Huijich Jansen viết bản tường trình báo cho VOC toàn bộ chi tiết về sự vụ đắm tàu nói trên cũng là người Hà Lan biết một cách tường tận khu vực gây ra tai nạn khủng khiếp này.

Như vậy, trong nhận thức của công dân Hà Lan Huijich Jansen nói riêng và người phương Tây nói chung, quần đảo Pracels vừa thuộc chủ quyền của xứ Đàng Trong vừa thuận tiện cho việc cứu hộ đối với các sự cố tàu thuyền nên họ đã kỳ vọng tìm đến. Chỉ đáng tiếc là do cách hành xử thiếu trách nhiệm của giới chức trách địa phương, thủy đoàn tàu Grooteboek phải một phen gánh chịu những hành động những lạm từ phía chính quyền chúa Nguyễn Phúc Nguyên. Để bù lại những tổn thất không đáng có của người ngoại quốc bị nạn, chúa Nguyễn Phúc Lan thừa nhiệm dành nhiều ưu đãi cho VOC, trong đó có việc đồng ý cho thiết lập một

thương điểm miễn thuế cùng các hạng tặng phẩm tại hải phố Faifo vào năm 1636.

Trong khi ngành Bản đồ học vẫn không bổ sung thêm một sáng kiến nào về cụm đảo Pracels cho đến giữa thế kỷ XVII, bởi bản đồ của W. Blaeu năm 1645 với ký tự Frael, quần đảo này vẫn gộp chung các đảo nối liền từ vùng biển Bắc Đàng Trong đến hết biển Champa, kể cả đảo Pulo Secca de Mare (Cù Lao Thu), thì vào thập niên kè cuối thế kỷ nói trên, nhà địa lý Bồ Đào Nha Jean Baptiste Nolin đã có một ghi nhận quan trọng về phương diện Địa danh học. Bản đồ vẽ khu vực Đông Nam Á ấn hành năm 1687 của J. B. Nolin chỉ định vị trí nằm dưới Golfe de la Cochinchine (vịnh Cochinchine) là Baixos de Chapar de Pulls Scir (Bãi cát của Champa là Bãi đá ngầm). Chú dẫn mang tính phân cách Golfe de la Cochinchine giữa đảo Hải Nam, thường được ký tự là Ainan trên các bản đồ phương Tây, với Baixos de Chapar de Pulls Scir cho thấy một cách hiển nhiên Pracels hoặc Fraels hoàn toàn không liên quan gì đến chủ quyền của đế chế Đại Thanh hùng mạnh đang trong thời kỳ tìm cách triệt xóa những dấu ấn của Minh triều đồng thời với quá trình xác lập nền cai trị ngoại tộc của mình trên vùng lãnh thổ nội địa Trung Hoa⁽⁶⁾.

Cùng lúc này, năm 1688 William Dampier mệnh danh một trong những nhà du hành vĩ đại với kỷ lục 3 lần thực hiện vòng quanh thế giới cùng nhiều chuyến thám hiểm nối liền giữa các lục địa đã khởi hành chuyến viễn du kỳ thú mới tới xứ Đàng Ngoài nhằm khảo sát tiềm năng thương mại cho Công ty Đông Ấn Anh (EIC). Hồi ký của ông cho biết có hai hải lộ băng qua Biển Đông dọc theo quần đảo Pracels mà cùng lúc có đến 5 tàu đang đi tại lối rẽ Côn Đảo: “chúng tôi song hành đi cho tới lúc nhìn thấy Côn Đảo – nơi chúng tôi cùng ghé lại để hội đàm và quyết định chia tay để mỗi đoàn đi theo hướng hành trình riêng của mình. Tàu Cesar và hai chiếc khác đi Trung Quốc quay sang hướng Đông từ mạn phía Nam của Côn Đảo – lối đi tốt nhất cho họ để tránh các dải cát ở quần đảo Prancel. Chúng tôi cùng tàu Saphir của pháo đài St. George (...) đi quá lên phía Bắc... để Champa ở về bên trái trong khi các bãi nguy hiểm của quần đảo Prancel chỉ cách sườn phải chúng tôi chừng 12-14 hải lý (60-70km). Chúng tôi tiếp tục đi men theo bờ biển đến phía dưới Cù lao Ré [Pulo Canton]”⁽⁷⁾.

Theo cách mô tả của W. Dampier, quần đảo Pracels kéo dài từ hải phận Champa đến xứ Đàng Trong và rồi lên tận vịnh Tonkin, tức vịnh Đàng Ngoài: “Lối vào vịnh như bị đóng lại bởi những bãi lớn của Prancel trải dài ra ở phía trước, nhưng còn trừ ra lối vào ở hai bên cho nên tàu bè có thể ra vào bằng một trong hai lối ấy. Vì thế những tàu đi từ eo biển Malacca hay từ Xiêm sang Trung Quốc có thể đi lại qua những hải lộ này mà không sợ những dải cát”⁽⁸⁾. Như vậy, quan niệm về quần đảo Pracels của người Anh bao gồm một thực thể chung cho ba xứ Champa, Đàng

Trong và Đàng Ngoài, không có phần nào dành riêng cho đế chế Trung Hoa.

Hoàng Sa – Trường Sa trong thời kỳ thuộc chủ quyền xứ Đàng Trong

Nhật ký dưới hình thức thư từ trao đổi của các giáo sĩ phương Tây đi tàu Amphitrite trên đường sang Trung Hoa năm 1701 để lại những chỉ dẫn xác thực về bãi đá san hô giữa vùng biển khơi dọc xứ Đàng Trong như sau: “Tàu nhỏ neo, gió rất thuận và chỉ trong một thời gian ngắn đã đến ngang tầy mỏm đá Paracel. Paracel là một quần đảo thuộc Vương quốc An Nam. Đó là bãi đá ngầm khủng khiếp có đến hàng trăm dặm, rất nhiều lần đã xảy ra các nạn đắm tàu ở đó – Nó trải dọc theo bờ biển xứ Cochinchina (Đàng Trong). Tàu Amphitrite lần đầu tiên du hành đến Trung Quốc đã suýt nữa thì bị đắm... có chỗ lối đi chỉ có 4, 5 sải nước⁽⁹⁾, nếu thoát được nguy hiểm ở đây thì như có một phép lạ... Bị đắm tàu trên những tảng đá khủng khiếp đó hoặc bị lạc mất không còn tí nguồn dự trữ nào thì hầu như cũng như nhau mà thôi”⁽¹⁰⁾. Đã rõ, đây chỉ là một vùng đảo đá đầy chướng ngại và bất trắc đối với giao thông hàng hải, song Paracels là một bộ phận lãnh thổ không tách rời trong tổng quan địa dư của vương quốc Cochinchina, như theo cách gọi của người Âu. Cũng từ thế kỷ XVIII trở đi, danh xưng Paracel do các vị thừa sai của Hội Truyền giáo Paris ấn định đã trở thành tên gọi quen thuộc đối với quần đảo có Nôm tự Cát Vàng, tức Hoàng Sa trong các văn bản của người Việt từ thế kỷ XV⁽¹¹⁾.

Cũng thông qua thư từ trao đổi giữa các thừa sai người Pháp, một vụ tai nạn khác xảy ra tại quần đảo Paracels mà nạn nhân vẫn lại là hạm tàu Hà Lan trong chuyến hành trình từ Nhật Bản theo hướng Batavia cách vụ lần trước gần 80 năm. Thư gửi cho giám đốc các chủng viện đề ngày 31.5.1715 của giám mục Charles Marin Labbé, một trong những người trực tiếp thăm hỏi các thủy thủ Hà Lan lâm nạn nhưng đa phần may mắn sống sót cập cảng Nha Trang cho biết: “Vào tháng mười 1714... Lúc tiến ngang Hoàng Sa (Paracels) [Paracelse] những chiếc tàu buồm bị cơn bão lớn đánh lâm nạn. Trận bão này xuất hiện đột ngột đến nỗi các thủy thủ không kịp cuốn buồm, [cột buồm của một trong] 3 tàu bị gãy bởi những cơn gió thổi dữ dội. Họ đã không điều khiển nổi, sóng và gió đã cuốn chiếc tàu này xô giạt vào bãi cát, húc vào tảng đá và đã vỡ tan tại đó. 17 người đã tử nạn, 87 người khác đã thoát nạn bơi vào bờ, phần thì bám vào những tấm ván áp vô Hoàng Sa leo lên những cồn cao cũng chỉ bao phủ bằng cát khô... Bọn họ đã sống nơi đó trong một tháng trời bằng thịt của một loại chim cư trú trên đảo Hoàng Sa [Paracelse] này. Vì loại chim đó chưa bao giờ mục kích người nên chúng bị thủy thủ bắt bằng tay không và những người Hà Lan đã bắt khá nhiều để nuôi sống họ trong một tháng, họ cư ngụ trên cồn cát này. Trong thời gian đó họ đã bắt được vài

tấm ván đóng bè nhỏ, nhờ phương tiện này họ đã đáp vô Nam Hà và tiến tới cửa biển Nha Trang...⁽¹²⁾.

Tuy nhiên, trong một bức thư khác đề ngày 16.10.1718, giám mục C. M. Labbé đính chính và đồng thời thông tin thêm một số chi tiết như sau: “Một chiếc tàu Hòa Lan từ Nhật Bản trở về Batavia, chất nhiều hàng hóa đã bị đắm vào cuối tháng 11 năm 1714 trên những bãi đá ngầm của Hoàng Sa (Paracel), chỉ cách bờ biển Nam Hà khoảng 15 hay 20 dặm. Trừ 17 tù nhân dưới tàu bị chết chìm, tất cả thủy thủ đoàn đã thoát nạn vào những điểm cao nhất ở những bãi cát này và bọn họ đã làm một chiếc xuồng lớn bằng những mảnh vỡ của những chiếc tàu đắm của họ, trên chiếc xuồng này 84 người đã qua Nam Hà bằng cách theo sau từ đằng xa, những dân chài Nam Hà đang trở về hải cảng sau chuyến đánh cá từ ban sáng... Những người Hòa Lan khốn khổ này tiêu tụy vì đói, khát, đã lên bờ vào 6.1.1715 tại một hải cảng, nơi mà ông Heuste [Pierre Heutte] ở và nơi đó chúng ta có một ngôi nhà thờ lớn... người ta đã gọi ông Heuste tới, ông này đã tìm ra trong bọn người Hòa Lan này nhiều người trẻ có thể nói được tiếng la tinh và tiếng Pháp. Vì vậy người ta giữ ông lại để làm thông ngôn và ông đã ở cùng với bọn họ từ ngày ấy...”⁽¹³⁾. Khi nghe tin có người ngoại quốc tỵ nạn ở miền bờ biển thuộc dinh Thái Khang, chúa Nguyễn Phúc Chu đã sai thuộc quan đưa họ về triều đình Thuận Hóa. Tại đây, họ đã hội kiến trước viên thái giám có quyền lực nhất bên cạnh Minh Vương mà “Viên thái giám này vô cùng sợ tất cả những người công giáo bởi vì ông ta rất thù ghét tôn giáo và rất nguy tín. (Tuy nhiên viên thái giám đã tỏ ra tốt với ông Heuste và cảm ơn ông Heuste đã chịu cực nhọc cùng chịu tổn phí để nuôi ăn những người Hòa Lan)”⁽¹⁴⁾. Bản tấu mà vị linh mục Pierre Heutte trong vai trò phiên dịch đọc trước Minh Vương với một khoảng cách khá xa, có đoạn “Chúng tôi, những người Hòa Lan, thành khẩn nhà vua ban tự do cho chúng tôi và chấp thuận cho chúng tôi một chiếc tàu và lương thực để đưa chúng tôi trở về xứ sở chúng tôi” lại do triều đình soạn ra, vì thế “Nhà vua chắc không nghe được bản tấu, nhưng bởi ngài đã biết rõ những gì ông Heuste phải nói, nên ngài đã đáp lại một cách thuận lợi theo điều ông Heuste tâu xin...”⁽¹⁵⁾.

Như vậy, khác với sự cố năm 1634 xảy ra tại khu vực phía Bắc Paracels, lần này hạm tàu Hà Lan bị nạn tại các cụm đảo phía Nam, được xác định thuộc phạm vi quản lý chủ quyền của xứ Đàng Trong mà một trong những bằng chứng xác quyết là vùng biển đảo Paracels đã đang có thần dân của triều đình chúa Nguyễn khai thác các nguồn lợi hải sản. Thái độ biết ơn của triều đình thông qua viên thái giám đối với giáo sĩ P. Heutte về việc cứu trợ thủy thủ đoàn Hà Lan bị nạn cũng như bản tấu xin do chính triều đình soạn thảo với khoản trợ cấp được nhận lãnh ngay sau đó gồm 50 quan tiền, 10 bao gạo, 20 chĩnh nước mắm và một chiếc tàu Trung Hoa xuất phát từ Hội An để chở thủy thủ đoàn về Batavia đã

chứng tỏ quyền uy lẫn trách nhiệm mà với tư cách người chủ tối cao, chúa Nguyễn Phúc Chu phải đứng ra nhận lãnh hoặc giải quyết. Đây không chỉ đơn thuần là chính sách “nhu viễn” (yên ủi người phương xa) về mặt bang giao, bởi còn biểu thị phương châm hành xử về phương diện quản lý lãnh thổ của nhà nước Đại Việt nói chung, xứ Đàng Trong qua các đời chúa Nguyễn nói riêng.

Cuộc khảo sát hàng hải kéo dài trong 3 năm liền của tàu Calypso Jle de France do bá tước De Kergariou Locmaria chỉ huy tại Viễn Đông đem lại những hiểu biết quan trọng về quần đảo Paracels bằng một phương pháp cổ điển mà ông khiêm tốn tóm lược rằng “Dù sao, những ghi chép rất thường xuyên sẽ cho một kết quả tạm được...”⁽¹⁶⁾. Bởi chỉ từ sau cuộc khám phá này, các nhà địa lý và hàng hải thế giới mới bắt đầu phân biệt một cách tương đối chính xác giữa một quần đảo vẫn giữ nguyên danh xưng cũ là Paracels với một số lớn đảo khác chưa từng xuất hiện trên bất cứ bản đồ địa lý nào. Đó là nhóm đảo trải rộng tách biệt hẳn so với Paracels về phía Nam khoảng 500km mà thuyền trưởng K. Locmaria gọi một trong các hòn đảo này là Pulo Sapate, vì trông có hình dáng một chiếc giày.

Hành trình tàu Calypso Jle de France từ Macao theo hướng Pondichéry trong thư của chỉ huy trưởng K. Locmaria đề ngày 28.8.1788 mô tả đoạn qua quần đảo Paracels như sau: “tôi căng buồm xuất phát từ Macao ngày 29.4.1788 vào một ngày trời yên, biển lặng. Theo ý kiến chung, tôi cho rằng sẽ gặp gió mùa và các dòng nước ngược nhưng không nghĩ đến việc bất ngờ đổ bộ lên bờ biển Cochinchine (Nam Kỳ) ngày 8.5 vào lúc tôi đi tìm nhóm đảo có tên là Queue du Scorpion (Đuôi con Bò cạp): sau khi đi xuyên qua quần đảo Paracels, vào lúc có gió vừa phải, trời trong và biển lặng không có dấu hiệu gì về đáy và các mỏm đá ngầm được vạch trên bản đồ. Tôi công nhận là các dòng nước đã đưa tôi... đến Comty 28 dặm ở phía Tây. Lúc đó, chắc chắn về hướng của các dòng nước, tôi đã đến đảo Pulo-Sapate, và để không mất thời gian chống lại gió thổi ngược chiều với con đường bình thường, tôi đi theo đường để tìm các đảo Natmal, và tôi đã đi sang phía Đông. Nhờ con đường ngắn hơn này, người Anh trong cuộc chiến tranh vừa rồi đã tránh được các tàu tuần tra; vả lại vào mùa này, con đường này chắc chắn hơn con đường cũ... Được khuyến khích vì vẻ đẹp của trời và biển, tôi đã khám phá được nhiều đảo không ghi trên các bản đồ cũ hay mới nào. Tôi chỉ dựa vào những điểm đáng chú ý trên con đường của người Anh nhưng không nhắm mắt đi theo. Thậm chí tôi còn bỏ hẳn con đường đó khi đến gần khu vực bờ biển đảo Borneo...”⁽¹⁷⁾. Vậy là, tàu Calypso Jle de France đã phải bắt buộc ghé vào bờ biển xứ Đàng Trong trước khi vượt qua dãy đảo Paracels theo hướng Đông Nam và khám phá ra một loạt đảo mới và những tuyến đường hàng hải mới.

Đáng lẽ sự khai sinh Pulo Sapate hay quần đảo Sapates nói rộng ra, tức Spratly Islands hay quần đảo Trường Sa như tên gọi về sau phải được ghi nhận ngay tại thời điểm 1788. Tuy nhiên, phát kiến của nhà thám hiểm người Pháp De Kergariou Locmaria về các đảo mới cũng như con đường mới xuyên qua Paracels có vẻ quá mạo hiểm nên đã không được các nhà địa lý và hàng hải thế giới hưởng ứng, để rồi bị người Anh vượt qua bằng sự kiên trì đứng ra chinh phục với sức mạnh thực tế của mình vào nửa đầu thế kỷ sau.

Hoàng Sa – Trường Sa trong thời kỳ thuộc chủ quyền vương quốc Việt Nam

Cùng thời điểm nói trên, tác giả của cuốn *Memoir* là Jame Horburg vào năm 1789 tỏ ý than phiền rằng các nhà hàng hải phương Tây vẫn chưa biết một cách tường tận về quần đảo Paracels, kể cả khu vực phía Bắc bởi thực tế có quá nhiều vụ tai nạn tàu thuyền xảy ra ở đây. Năm 1807, với sự vận động của ông, cơ sở của Công ty Đông Ấn Anh tại Pondichéry đã triển khai cuộc khảo sát quy mô từ vùng biển Palawan tới miền Nam Trung Hoa. Nhà Bản đồ học và thám hiểm nổi tiếng Daniel Ross được chỉ định cương vị chỉ huy đoàn gồm hai tàu Discovery và Investigator đã đến Tourane và dâng thư lên hoàng đế Gia Long xin tiến hành cuộc khảo sát tại vùng biển của vương quốc Việt Nam. Được sự cho phép và tạo điều kiện thuận lợi từ phía triều đình, việc đo đạc và vẽ bản đồ cơ bản đã hoàn thành vào năm 1808 đối với phía Bắc quần đảo Paracels, năm 1809 đối với một phần vùng bờ biển Việt Nam, năm 1810 đối với vùng đảo phía Tây Palawan, tức một bộ phận thuộc Spratly Islands sau này. Năm 1815, Jame Horburg cho ấn hành các bản đồ do đoàn khảo sát của Daniel Ross vẽ, trong đó bộ phận bao gồm các đảo phía Bắc của quần đảo Paracels đều được định vị tương đối chính xác với đầy đủ tên gọi. Trong lần ấn hành năm 1821, phần phía Nam quần đảo Paracels được tách riêng ra và đặt bằng danh xưng Dangerous Ground (Vùng đất Nguy hiểm).

Phái bộ Macartney của chính phủ Anh quốc trong hành trình sang Trung Hoa những năm 1792 – 1793 có chuyến ghé qua Tourane gần ba tuần lễ đã thu nhận một số thông tin đáng lưu ý về nguồn sản vật quý hiếm ở tại quần đảo Paracels. Hội ký của quản trị viên phái bộ đồng thời là sáng lập viên Hiệp Hội Địa lý Hoàng gia Anh John Barrow thể hiện qua tập ghi chép nhan đề *A Voyage to Cochinchina* (Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà) xuất bản năm 1806, đưa ra chỉ dẫn đặc biệt rằng “những tổ chim yến thu lượm được rất nhiều trên những cụm lớn các đảo chạy song song với bờ biển mà trên hải đồ có tên là Paracels [Hoàng Sa]”⁽¹⁸⁾. Để khai thác nguồn tài nguyên có giá trị thương mại hàng đầu này, cư dân duyên hải xứ Đàng Trong đã vượt lên trong kỹ thuật đóng ghe thuyền vận hành qua lại quần đảo Paracels, được J. Barrow lưu ý: “Và những tàu

thuyền đi thu lượm giống Trepan [hải sâm] và những tổ chim yến trong quần đảo có tên gọi là Paracels [Hoàng Sa] thuộc nhiều loại được mô tả khác nhau. Nhiều chiếc trong số đó giống như những thuyền sampan [tam bản] của Trung Quốc, dựng chòi phủ chiếu, bạt, cả gia đình thường xuyên ở dưới mái che. Những chiếc khác giống như những thuyền buồm proa thông dụng của người Mã Lai ở cả thân thuyền lẫn dây chèo neo thuyền... Cũng vì người ta chưa bao giờ có ý định dùng những tàu thuyền này làm tàu chiến, nên không cần thiết nó phải có tính năng thật mau lẹ để truy đuổi hoặc trốn chạy, mà mục đích của người chủ tàu chỉ là sự an toàn hơn là tốc độ... để khỏi bất tiện, con tàu được chia thành những khoang riêng biệt... Một con tàu, khi đã được củng cố bằng những vách ngăn ngang như vậy, có thể va đập vào tảng đá mà không bị hư hại nghiêm trọng. Nước rò rỉ vào một khoang ngăn của lòng tàu sẽ không gây thiệt hại cho những hàng hóa đặt trong các khoang ngăn khác. Và bởi vì con tàu được ghép nối chặt chẽ với nhau như vậy, nó sẽ trở nên đủ vững chắc để chịu đựng một cú va chạm mạnh hơn bình thường⁽¹⁹⁾. Rõ ràng, những quan sát cụ thể về sinh hoạt cư dân vùng cận duyên cùng kinh nghiệm hàng hải từng trải của J. Barrow đã cho phép ông cũng như những công dân đến từ các cường quốc biển Tây phương nhận thức rằng hoạt động khai thác sản vật ngoài khơi thuộc quần đảo Paracels là một bộ phận quan trọng của nền kinh tế hàng hóa và thương mại xứ Đàng Trong. Ngược lại, đối với các thiết chế quân chủ hiện thời⁽²⁰⁾, việc quản lý tài nguyên biển đảo nói chung, quần đảo Paracels nói riêng là một trong những nhân tố đảm bảo sự tăng cường quản lý toàn vẹn chủ quyền vương quốc, dù là Đàng Trong hay Đàng Ngoài, Tây Sơn hay họ Nguyễn trung hưng.

Người Pháp Jean Baptiste Chaigneau gần trọn một đời gắn bó với sự nghiệp trung hưng họ Nguyễn và đế triều Gia Long, được chính phủ Pháp quốc triệu hồi về nước để cung cấp những thông tin toàn diện về vương quốc Việt Nam, ngõ hầu đặt quan hệ bang giao thương mại. Đầu tháng 5.1820, ông đã đệ trình lên Bộ trưởng Hải quân tập *Mémoire sur la Cochinchine* (Khảo luận về Cô-Sen-Sin) mà những dòng đầu tiên được dành để thông tin về quần đảo Paracels: “Nước Cô-Sen-Sin hiện nay dưới quyền của người có quyền tối thượng mang danh tước Hoàng đế, là gồm có Cô-Sen-Sin đúng nghĩa của nó, xứ Bắc Kỳ, một phần của vương quốc Cam Bốt, một số hải đảo có người ở xa đất liền, và quần đảo Hoàng Sa [Paracels], gồm có những đảo nhỏ, những đá ngầm, và đá nổi không người ở. Năm 1816, vua hiện nay đã xác lập chủ quyền trên quần đảo này⁽²¹⁾. Không nghi ngờ gì nữa, J. B. Chaigneau đã khẳng định điều mà ông trực tiếp chứng kiến trong khi đảm nhận vai trò tham vấn cho vị hoàng đế Việt Nam tại kinh thành Huế. Nên lưu ý rằng theo quan niệm của J. B. Chaigneau, cho đến lúc này quần đảo Paracels vẫn bao gồm tất cả cụm đảo không người ở nằm về phía Đông lãnh hải của vương quốc

Việt Nam. Chính vì sở hữu một vương quốc với lãnh thổ bao gồm đất đai và biển đảo rộng lớn như vậy nên những mô tả của tác giả về chuyên mục kinh tế, thương mại và dân cư hoàn toàn tương hợp: “Cơm và cá là thực phẩm chính. Họ ăn nhiều một cách kỳ lạ; nhưng đất đai rất màu mỡ, biển rất nhiều cá, nên hai nguồn tài nguyên này dường như vô tận”; hoặc “Cá khô: là một loại hàng hóa mà người Trung Hoa thích buôn bán nhất. Tôi thấy cá khô được mua 2 đồng 1 pít tại miền Nam Kỳ thì bán 12 đồng tại Macao”⁽²²⁾. Chỉ trên cơ sở làm chủ một ngư trường rộng lớn, trong đó có quần đảo Paracels, cư dân duyên hải Việt Nam mới có thể khai thác nguồn hải sản rẻ gấp nhiều lần so với vùng cận duyên Trung Hoa biển hẹp dân đông.

Liên quan đến kho tàng thiên nhiên vô tận tại quần đảo Paracels này, bản *Ghi chú về xứ Nam Hà* lưu tại Sở Lưu trữ Pondichéry của Pháp đã tiết lộ vị trí hải cảng Tourane trong định hướng chiến lược thương mại của Công ty Đông Ấn Anh (EIC) từ những năm cuối thế kỷ XVIII với ý đồ can thiệp vào cuộc nội chiến Nguyễn – Tây Sơn như sau: “Vịnh Đà Nẵng này là một vụng tàu và cũng là một cảng biển chắc chắn nhất; và một nước đã xây dựng thương điểm ở đó khá vững thì có thể làm cho nơi này trở thành trung tâm thương mại rất phồn thịnh, về phía Bắc thì buôn bán với nước Trung Hoa và xứ Bắc Hà, về phía Đông thì nhờ nghề đánh bắt cá của người Cauri trên đảo Hoàng Sa; về phía Nam thì buôn bán với các vương quốc Cambodja, Xiêm, Tigrano; nói chung là tất cả bờ biển phía Đông Mã Lai”⁽²³⁾. Người Cauri không ai khác hơn là người Giao Chỉ cổ xưa theo cách gọi Trung Hoa, tức cư dân Việt chuyên hành nghề đánh bắt hải sản miền duyên hải Đông Trường.

Vào lúc Jean Baptiste Chaigneau chuẩn bị rời Huế lên tàu Henri tại hải cảng quốc tế Tourane trở về Pháp sau rất nhiều năm cách xa tổ quốc, tàu Franklin mang cờ Hợp Chúng quốc Mỹ do thuyền trưởng John White chỉ huy có mặt tại đây với mục đích yết kiến hoàng đế Gia Long xin giấy phép buôn bán với thương cảng Sài Gòn. Chuyến đi của J. White bất thành do vị hoàng đế có quyền uy tối thượng này đã tuần du lên khu vực phía Bắc, tàu Franklin thất vọng quyết định rời khỏi vương quốc Việt Nam chuyển hướng thương mại sang các hải cảng thuộc Philippine. Hồi ký của J. White ấn hành năm 1823 nhan đề *Chuyện của một người đi du hành trong biển Trung Hoa* tại Boston lập tức được tái bản vào ngay năm sau tại London với tên gọi mới *Chuyến đi đến Nam Hà* cho thấy sự hấp dẫn mà tác phẩm đem cho độc giả, đồng thời dường như đã có một sự cập nhật những nhận thức mới liên quan đến tên gọi Biển Đông, vì rằng trước nay không ít các nhà địa lý và hàng hải Tây phương gọi tên Biển Đông là biển Trung Hoa hoặc biển Nam Trung Hoa hay biển Hoa Nam. Có thể chính tác giả J. White hoặc nhà xuất bản A. & R. Spottiswood tại New-Street Square của Anh quốc đã kịp nhận ra sự bất cập này mà thay đổi

danh xưng từ “biển Trung Hoa” thành “Nam Hà”, tức xứ Đàng Trong cũ của vương quốc Việt Nam hiện tại.

Việc đổi hướng hành trình của tàu Franklin đã đem lại những mục kích thú vị cho thủy thủ đoàn người Mỹ về quần đảo Paracels thuộc Biển Đông của vương quốc Việt Nam mà thuyền trưởng J. White xác định gần chính xác giới hạn vĩ độ như sau: “chúng tôi đi dọc theo bờ biển phía Nam, vì chúng tôi đã quyết định theo hướng gió để đi ngang qua một nhóm đảo và những chỗ cạn gọi là Paracel (tức quần đảo Hoàng Sa) mà chúng tôi hy vọng là chúng tôi sẽ hưởng được những luồng gió thuận cho đến Manille. Khi chúng tôi đi đến gần vĩ độ 14^0 , đối diện với Qui Nhơn, thì chúng tôi tách khỏi bờ biển xứ Nam Hà và chúng tôi nhắm theo hướng thẳng đến đảo Lucon. Dọc theo bờ biển, chúng tôi hưởng được thời tiết đẹp với những gió thổi đều từ lục địa ra và từ biển tới, một dòng nước mạnh chảy ngược lại về hướng Tây Bắc. Ngày xưa, và ngay cả vừa mới đây, các nhà hàng hải đều rất sợ dãy quần đảo Hoàng Sa. Người ta bù đầu với chúng theo hình dạng một dãy liên tục các đảo thấp, những dãy san hô ngầm và những dải cát, trải dài từ 12^0 đến 17^0 độ vĩ Bắc và theo hướng Bắc – Đông Bắc, Nam – Tây Nam. Người ta cho rằng dãy quần đảo này giống với một bàn chân con người mà ngón cái nằm ở cực Nam, và quần đảo ấy chạy cho đến 16 dặm cách bờ biển xứ Cochinchine. Ở cái phần rộng nhất của nó, khoảng 16^0 , người ta cho rằng, nó đo được khoảng 30 dặm. Quần đảo này ngày xưa rất đáng sợ bởi sự dàn trải quá lớn và cái tính chất rừng rợn mà đầu óc tưởng tượng đã gán cho nó, thì sau sự khám phá, nó chỉ còn một nhóm đảo không rộng lắm và những dãy đá ngầm thường được tách rời nhau bởi những lạch rất chắc chắn. Người ta cũng tìm thấy ở đây những chỗ tàu đậu rất tốt. Quần đảo này trải dài giữa $15^046'$ và $17^06'$ độ vĩ Bắc, giữa $111^012'1/2$ và $112^042'$ độ kinh Đông”⁽²⁴⁾. Rõ ràng, kết quả các cuộc khảo sát địa lý và hàng hải cuối thế kỷ XVIII đầu thế kỷ XIX, đặc biệt là chuyến khảo sát do hai vị thuyền trưởng người Pháp Daniel Ross và Philips Maughan hướng dẫn từ năm 1807 đã cung cấp những kiến thức mới giúp cho hải thuyền Franklin tự tin vượt qua dãy đá ngầm và bãi cạn nổi tiếng nguy hiểm, như phần nhận xét của J. White trong đoạn tiếp theo của hồi ký: “chúng tôi đi ngang trên một vùng biển xanh và sâu không dò được, nơi đó các bản đồ xưa đều đã chỉ ra những mỏm đá ngầm và những vùng cạn rất nhiều. Những cuộc thám hiểm, được khám phá và nêu lên mới đây của các trung úy Ross và Maughan, từ cảng biển Bombay, trên những chiếc tàu chạy bằng hơi nước là chiếc Discovery và chiếc Investigator, đã cho phép vẽ nên những bản đồ chính xác và đã cung cấp những thông tin đứng đắn, chúng đã đưa lại cho ngành hàng hải ít nỗi khó nhọc và ít nguy hiểm hơn”⁽²⁵⁾.

Như vậy, quần đảo Paracels đã trở nên không quá đáng sợ đối với thế hệ tàu thuyền chạy bằng động cơ máy hơi nước của thời đại Cách mạng công nghiệp mà còn nhờ bởi những thành tựu của ngành Bản đồ

học và Hàng hải học phương Tây. Không chỉ tàu thuyền hiện đại của các cường quốc thương mại mà ngay cả phương tiện thuyền buồm của các vương quốc khu vực cũng mạnh dạn qua lại Biển Đông theo con đường mới chéch về phía Đông Paracels. Bất lợi của nền ngoại thương Việt Nam xuất phát từ đây, khi mà các hải cảng ven bờ đã không còn đón lấy được thường xuyên luồng mậu dịch quốc tế trong vai trò trung chuyển từng hưng thịnh vào những thế kỷ trước. Đó là một trong những nguyên nhân khiến các vị hoàng đế nhà Nguyễn phải sai tàu thuyền trong nước chở hàng hóa đến các thương cảng quốc tế mạn Đông Nam Á hải đảo, Pondichéry của Ấn Độ hoặc Quảng Đông của Trung Hoa để trao đổi và mua sắm những mặt hàng cần thiết đem về.

Những thông tin mới có tính cách thuận lợi về việc giao dịch thương mại tại hải cảng Sài Gòn đã đưa đến quyết định quay trở lại Việt Nam của tàu Franklin cùng với một chiếc tàu Mỹ khác mang tên Marmion. Ngày 6.9.1819 cặp tàu này ra khơi từ hải cảng Cavite của Philippine hướng về bờ biển xứ Đàng Trong cũ. Nhật ký của J. White cho biết hành trình của họ đã băng qua các cụm đảo phía Nam Paracels, trong số đó có đảo Pulo Sapate mà thuyền trưởng bá tước De Kergariou Locmaria đã đề cập trong chuyến thám hiểm năm 1788: “Để đặt chúng tôi vào đúng hướng gió, chúng tôi đã vận hành theo cách đi qua vại dậm đến hướng Bắc các dải san hô và đá ngầm nằm rải rác một số lớn trong phần này của biển Trung Hoa, về phía Tây đảo Palaivan [Palawan], và chúng tôi trải dài cho đến nửa đường của xứ Cochinchine. Chúng tôi phải có sự dự phòng có sự rút ngắn đáng kể chuyến vượt biển, vì khi chúng tôi đạt đến 112⁰ kinh Đông, thì gió lại quay về hướng Nam và hướng Tây... Ngày 19, chúng tôi nhìn ra được mũi Padaran và ngày 22 chúng tôi đã thấy rõ đảo Poulo Cécil de Mer... Ngày 24, chúng tôi đi ngang giữa Poulo Cécil de Mer và Poulo Sapata, tên đảo này bằng tiếng Bồ Đào Nha vì sự tương tự giống như một chiếc giày hoặc một chiếc giày vải. Ngày 25, Cap S^t Jacques xuất hiện và vào lúc 7 giờ tối hôm sau thì hai chiếc tàu đã thả neo ở Vũng Tàu”⁽²⁶⁾. Như vậy, cuộc hành trình qua quần đảo Sapates, tức Trường Sa từ Cavite đến Vũng Tàu dài gần 20 ngày trong tình hình thời tiết tương đối thuận lợi. J. White đã rút ngắn khoảng cách lộ trình và thời gian đáng kể nhờ vào các chỉ dẫn địa lý và hàng hải mới cập nhật. Điều đáng lưu ý là viên thuyền trưởng người Mỹ dù mới lần đầu đến vùng Biển Đông nhưng cũng đã xác định rõ ràng rằng, trừ một số đảo gần Palawan về phía Tây, các cụm đảo phần phía Nam Paracels của Biển Đông trải dài trên “nửa đường của xứ Cochichine”. Giống như phần Paracels ở phía Bắc từng được gắn danh xưng cho phía bờ đối diện là Costa de Prancel trên bản đồ của Frère Van Langren năm 1595 hay bản đồ mang tên Latin *Insulae Indiae Orientalis* năm 1613, việc gắn phần biển phía Nam với xứ Đàng Trong cũ của J. White chứng tỏ mối quan hệ không tách rời trong phạm vi quản lý lãnh thổ của vương quốc Việt Nam.

Cho dù con đường hàng hải xuyên qua Biển Đông nằm về phía Đông quần đảo Paracels trở nên thông dụng hơn đối với các tàu động cơ hơi nước, song không ít thương nhân phương Tây ưa chuộng việc buôn bán tại các hải cảng thuộc xứ Đàng Trong cũ, nhất là cảng Hội An nên vẫn thường xuyên đáp thuyền đi theo các tuyến hải lộ truyền thống. Những khảo sát của Felice Ripamonti trong *Storia delle Indie Orientali* (Lịch sử Đông Ấn) cho biết: “Thuyền trưởng các tàu buôn phải thường xuyên qua lại vùng này vì thích nhập cảng Hội An hơn, cảng này không xa thủ đô Huế. Những người đi biển ở ba hải cảng này [Hội An, Đà Nẵng, Huế] là những người lão luyện nhất của quốc gia này và hàng năm có chuyến đi biển đến chuỗi đảo và bãi đá nhỏ có tên là Paracel nằm cách bờ biển Đàng Trong khoảng 20-30 dặm”⁽²⁷⁾. Đây hẳn là Hải đội Hoàng Sa tuần tra và khai thác sản vật hoặc ghe thuyền của ngư dân đánh bắt.

Một vài năm sau khi Jean Baptiste Chaigneau rời Việt Nam về Pháp, người cháu của ông là Eugène Chaigneau đến Huế trong vai trò phó tổng lãnh sự của Chính phủ Pháp. Sự cố xảy ra đối với tàu Saint Michel được E. Chaigneau thuật lại: “Khốn nỗi, tàu này đã đắm ngày mùng 9 tháng 8 năm 1830 trên ghềnh đá thuộc Paracels cách Tourane chừng 80 hải lý...”⁽²⁸⁾. Những mối hiểm nguy vô hình tại tâm điểm Paracels vẫn luôn rập rình đe dọa các phương tiện chinh phục đại dương của nền kỹ nghệ Tây phương.

Giám mục Jean Louis Taberd có nhiều năm quản đạo dưới đế triều Minh Mạng đã tích lũy một vốn kiến thức uyên bác về địa dư Việt Nam. Sách *Univers, histoire et description de tous les peuples, de leurs religions, moeurs et coutumes* (Thế giới, lịch sử và mô tả tất cả các dân tộc, các tôn giáo, phong tục, tập quán của họ) ấn hành năm 1833 khẳng định lại sự kiện năm 1816 của hoàng đế Gia Long về chủ quyền đối với Paracels bằng những diễn từ mang tính pháp lý như sau: “Chúng tôi không đi vào việc kê khai những hòn đảo chính yếu của xứ Cochinchine. Chúng tôi chỉ xin lưu ý rằng từ hơn 34 năm nay, quần đảo Paracels, mà người Việt gọi là Cát Vàng (Hoàng Sa), gồm rất nhiều hòn đảo chằng chịt với nhau, lờm chờm những đá nhô lên giữa những bãi cát, làm cho những kẻ đi biển rất e ngại, đã được chiếm cứ bởi người Việt xứ Đàng Trong... Chúng tôi không rõ họ có thiết lập một cơ sở nào tại đó không; nhưng có điều chúng tôi biết chắc chắn là hoàng đế Gia Long đã chủ tâm thêm cái đóa hoa kỳ lạ đó vào vương miện của ngài, vì vậy mà ngài xét thấy đúng lúc phải thân chinh vượt biển để tiếp thu quần đảo (Hoàng Sa), và chính là vào năm 1816, mà ngài đã long trọng treo tại đó lá cờ của xứ Đàng Trong”⁽²⁹⁾.

Dường như vẫn thấy chưa đủ, trên tờ tạp chí *The Journal of the Asiatic Society of Bengal* (Hội Á châu ở Bengal) ấn bản tại Ấn Độ năm 1837, giám mục J. L. Taberd tiếp tục hùng biện trong một tiêu đề có tên “Pracel or Paracels” rằng: “Tuy quần đảo này không có gì ngoài đá tảng

và những cồn lớn, nó hứa hẹn nhiều bất tiện hơn là thuận lợi, vua Gia Long vẫn nghĩ rằng ông sẽ tăng thêm lãnh thổ bằng cách chiếm thêm cái đất buồn bã này. Năm 1816, ông đã tới long trọng cấm cớ và chính thức chiếm hữu mà hình như không một ai tranh giành với ông⁽³⁰⁾. Có lẽ một trong những động cơ khiến vị giám mục công giáo này nhiều lần khẳng định việc mở rộng lãnh thổ một cách hòa bình của hoàng đế tiền triều Gia Long là nhằm đối kháng, nếu không nói lên án những hành động mang tính cách cưỡng bức và bạo lực của hoàng đế Minh Mạng kế tục mà thêm vào đó là chính sách cấm đạo gắt gao. Chính bản thân giám mục J. L. Taberd cũng là nạn nhân của những hành động nói trên, bởi ông đã phải rời khỏi Việt Nam vào năm 1833 trước khi triều đình Minh Mạng ban hành lệnh truy nã các giáo sĩ ngoại quốc trên toàn lãnh thổ.

Chưa hết, chứng cứ mang tính pháp lý đầy sức thuyết phục về chủ quyền quần đảo Paracels của vương quốc Việt Nam mà giám mục J. L. Taberd cung cấp là tấm bản đồ mang tên Latin *Tabula Geographica imperii Anamitici* (An Nam Đại quốc họa đồ) ấn hành kèm theo cuốn *Dictionarium Anamitico – Latinum* (Nam Việt – Dương Hiệp Tự Vĩ) tại Serampore (Ấn Độ) năm 1838. Tấm bản đồ có cỡ khổ 40x80cm, thường được gọi là *Bản đồ Taberd*, lớn nhất và hoàn chỉnh nhất Việt Nam cho tới giữa thế kỷ XIX, là bản đồ phương Tây vẽ về vùng Biển Đông duy nhất không có đảo Hải Nam thuộc lãnh thổ Trung Hoa, trong khi đó lại chỉ dẫn một cách đặc biệt cụm đảo có tên Paracel seu Cát Vàng (Paracel hay là Cát Vàng), tức Hoàng Sa nằm chệch phía trên vạch 16⁰ vĩ Bắc⁽³¹⁾. Xác quyết về quần đảo Paracels thuộc chủ quyền vương quốc Việt Nam trên *Bản đồ Taberd* có lẽ được tác giả đặt trong bối cảnh đế triều Gia Long hơn là đương thời Minh Mạng, bởi cấp loại hành chính “trấn”, “đinh” vẫn chưa được thay thế bởi “tỉnh” hay các tên gọi cũ vẫn được sử dụng kèm theo danh xưng mới với căn ý như một sự giải thích, chẳng hạn: Trấn Bình Định Seu Qui Nhơn, Nha Trang Seu Bình Hòa trấn, Phú Yên trấn, Bình Thuận trấn, Phú Yên dinh, Bình Thuận dinh... Việc đẩy lùi niên đại thực tế của *Bản đồ Taberd* càng chứng tỏ quy mô quản lý về phương diện chủ quyền lãnh thổ của một vương quốc Việt Nam thống nhất đã được tiến hành ngay từ buổi đầu dựng đặt Nguyễn triều chứ không phải đợi đến triều đại tiếp nối. Có lẽ ý nghĩa lớn lao của *Bản đồ Taberd* hay *An Nam Đại quốc họa đồ* nói riêng cùng các công trình khảo cứu về Việt Nam nói chung của giám mục J. L. Taberd thể hiện một cách sâu sắc ở khía cạnh niên đại này.

Cựu phái viên của chính phủ Pháp tại Viễn Đông M. A. Dubois de Fancigny trong sách viết nhan đề *Nhật Bản, Đông Dương, đế quốc Miến Điện (Ava), Siam, Annam (Cochinchine), bán đảo Mã Lai* tiếp tục minh định vấn đề chủ quyền quần đảo Paracels của Nguyễn triều mà giám mục J. L. Taberd đề cập bên trên ở phần “Annam ou Empire Cochinchinois” vào năm 1850.

Tạp chí *The Journal of the Royal Geographical Society of London* (Hội Á châu tại London) năm 1849 tiếp tục có những mô tả khá sinh động liên quan đến hoạt động khai thác của người Việt trên các đảo thuộc Paracels. Tác phẩm *Geography of the Cochinchinese Empire* của tiến sĩ Gutzlaff được đăng tải trên tờ tạp chí này ghi nhận: “Đây chúng tôi đáng lẽ không kể đến quần đảo Paracels (Katvang) nó ở gần bờ biển An Nam 15 đến 20 dặm và lan giữa các vĩ tuyến 15 và 17 độ Bắc, và các kinh tuyến 111 và 113 độ Đông, nếu vua xứ Cochichina đã không đòi quần đảo ấy là của mình, với nhiều đảo và ghềnh rất nguy hiểm cho người hàng hải. Không biết vì san hô hay vì lẽ khác mà các ghềnh đá ấy lớn dần; nhưng rõ ràng nhận thấy các đảo nhỏ ấy càng năm càng cao, và một vài cái bây giờ đã có người ở vĩnh viễn, thế mà chỉ mấy năm trước sóng đã vỗ mạnh dập qua. Những đảo ấy đáng lẽ không giá trị nếu nghề chài ở đó không phồn thịnh và không bù hết mọi nguy nan cho kẻ phiêu lưu. Từ lâu đời, những thuyền, phần lớn từ Hải Nam tới, đã hằng năm đến thăm các bãi nổi này và tiến hành cuộc viễn du xa xa đến tận bờ đảo Borneo. Tuy rằng hằng năm hơn phân mười bị đắm, nhưng cá đánh được rất nhiều, đến nỗi không những bù hết mọi thiệt thòi, mà còn để lại món lợi rất to. Chính phủ An Nam thấy những lợi có thể mang lại nếu một ngạch thuế đã đặt ra, bèn lập ra những trung thuyền và một trại quân nhỏ ở chỗ này để thu thuế mà mọi người ngoài tới đây đều phải trả, và để bảo trợ người đánh cá bản quốc. Vậy nên một cuộc giao dịch lớn dần dà gây nên và có cơ bành trướng nhờ sự có rất nhiều cá tới trên các bãi này đẻ trứng. Một vài đảo có cây cối cần còi, nhưng thiếu nước ngọt; và những thủy thủ nào quên mang theo nước trữ đầy đủ, thường bị lâm vào cơn khốn đốn lớn”⁽³²⁾. Rõ ràng, từ sự chiếm hữu mang tính danh nghĩa ban đầu, vương quốc Việt Nam đã tiến tới hành động chiếm cứ mang tính pháp lý đối với quần đảo Paracels.

Đến năm 1841, một số phát hiện và mô tả của Kergariou Locmaria, Daniel Ross, John White về các cụm đảo phía Nam Paracels cùng những ghi nhận về chủ quyền vương quốc Việt Nam đối với quần đảo Paracels nói chung của Jean Louis Taberd được Cristoforo Negri nhắc lại rằng “Đảo Hòn Hải [Pulo Sapata có hình chiếc giày - TG] nằm cách biển Đông Trong 100 hải lý. Nước này năm 1816 đã chiếm hữu quần đảo Paracels, nhóm các đảo đá nguy hiểm nằm xa bờ Biển Đông mà thuyền trưởng Ross người Anh đã tiến hành khảo sát”⁽³³⁾. Sự nhắc nhở của C. Negri đã thúc đẩy những chuyến thám hiểm tiếp theo đối với Paracels, nhất là xung quanh khu vực Pulo Sapata hay Dangerous Ground (Vùng đất Nguy hiểm).

Năm 1843, thuyền trưởng người Anh Richard Spratly chỉ huy tàu Cyrus mở cuộc thám sát trực tiếp kết hợp đo đạc và mô tả chi tiết một loạt các đảo thuộc Dangerous Ground. Kết quả nghiên cứu của R. Spratly được Hiệp Hội Địa lý công nhận và vinh danh ông bởi một danh xưng

hoàn toàn mới: Spratly Islands, phân biệt với Paracel Islands. Từ đây, lịch sử địa lý và hàng hải vùng Viễn Đông ghi nhận sự tồn tại hai thực thể địa dư khác nhau nhưng cùng thuộc phạm vi chủ quyền lãnh thổ của vương quốc Việt Nam.

Tuy vậy, danh xưng Spratly Islands vẫn chưa được biết đến một cách phổ biến. Trên phiên bản các bản đồ của Daniel Ross ấn hành từ năm 1859, tên gọi Storm Islands (Đảo Bão tố) được thay cho địa danh Dangerous Ground (Vùng đất Nguy hiểm) hoặc cả hai luân phiên nhau tồn tại. Tình hình kéo dài cho đến năm 1877, khi hai người Anh có tên Simpson và James cùng một người Mỹ là Graham đặt ra yêu sách chiếm hữu đối với quần đảo được gọi Spratly Islands, thông qua việc cắm cờ Anh trên các đảo và đăng ký quyền chiếm hữu này tại tổng lãnh sự quán Anh ở Borneo. Mặc dù không phản đối, chính phủ Anh quốc cũng không tiến thêm bước nào với mục đích xác lập trên thực tế chủ quyền lãnh thổ các đảo này trong khu vực Spratly Islands.

Hoàng Sa – Trường Sa trong thời kỳ Pháp thuộc

Vào thời kỳ lịch sử từ nửa sau thế kỷ XIX, các bộ phận lãnh thổ của vương quốc Việt Nam lần lượt bị đế quốc Pháp xâm chiếm, chủ quyền quốc gia bị nước Pháp tước đoạt. Từ đó, việc quản lý hai quần đảo Paracel Islands và Spratly Islands cũng do chính phủ Pháp nắm lấy và quyết định thông qua chính quyền thuộc địa hay Liên bang Đông Dương. Vào thập niên cuối, liên tiếp các tai nạn hàng hải xảy ra tại Paracel Islands, trong đó có hai vụ đắm tàu liên quan trực tiếp đến cách hành xử chủ quyền của các bên trong cuộc, có cả Trung Hoa. P. A. Lapicque thuật lại như sau: “Trong số nhiều vụ đắm tàu xảy ra ở quần đảo Hoàng Sa, có hai vụ: vụ đắm tàu của Đức Le Bellona năm 1895 tại Đá Bắc và vụ đắm tàu Nhật Imezi Maru năm 1896 tại cụm đảo An Vĩnh, đã gây ra những phản đối nay nhắc lại không phải là không bổ ích... Hai tàu đó chở một số đồng được các công ty Anh bảo hiểm. Việc cứu hộ không có kết quả và các tàu đắm phải bỏ lại. Có những người Trung Quốc trên các thuyền tam bản hay các thuyền nhỏ cướp phá các tàu và chuyển lên Hải Nam số đồng thu được. Các công ty bảo hiểm đề nghị công sứ Anh ở Bắc Kinh và lãnh sự ở Hoihow can thiệp, lãnh sự Anh muốn các quan chức địa phương phải chịu trách nhiệm. Nhưng những người này phản đối, nói rằng quần đảo Hoàng Sa không thuộc Trung Quốc, rằng chúng không được sáp nhập về hành chính vào bất kỳ huyện nào của Hải Nam và khước từ mọi trách nhiệm”⁽³⁴⁾. Văn thư từ Phủ Toàn quyền Đông Dương đề ngày 6.5.1921 nhấn mạnh đoạn cuối này trong sự liên đới trách nhiệm giữa Trung Hoa với Việt Nam rằng “Nhưng các quan (Trung Hoa) đã phản đối, cho rằng các đảo ở Hoàng Sa là những đảo vô thừa nhận, chúng không thuộc quyền sở hữu của cả Trung Quốc lẫn An Nam; các đảo đó không sáp nhập về mặt hành chính vào bất kỳ quận nào của Hải Nam, và

không có nhà chức trách đặc biệt nào chịu trách nhiệm về việc canh sát của đảo”⁽³⁵⁾.

Ý đồ của Trung Hoa trong sự vụ chỉ nhắm đến mục đích rũ bỏ toàn bộ trách nhiệm của mình, trong đó có trách nhiệm của thiên tử đối với chư hầu Việt Nam mà phía Trung Hoa sợ bị chính phủ Anh truy cứu. Thực ra, chế độ chư hầu của Việt Nam, dù chỉ là chư hầu trên danh nghĩa, đã kết thúc ngay sau khi Hiệp ước ngày 6.6.1884 phê chuẩn với sự thừa nhận chính thức nền bảo hộ của Pháp quốc. Do đó, lời tuyên bố của chính quyền Trung Hoa về việc phủ nhận chủ quyền của Việt Nam trên quần đảo Paracels nói trên là không có giá trị pháp lý.

Trong khi đó, trước tình hình bành trướng của Nhật Bản trên vùng biển Hoa Đông và hành động yêu sách về cụm đảo Pratas (Đông Sa), để chế Trung Hoa lật ngược thái độ, can thiệp và tuyên bố chủ quyền của mình trên quần đảo Paracels. Sự kiện xảy ra vào năm 1909, được viên chức người Pháp P. A. Lopicque đang thực thi công vụ tại Hongkong mô tả bằng thứ ngôn ngữ báo chí pha lẫn châm biếm như sau: “Vào thời gian này, sự xúc động gây ra ở Trung Quốc do các yêu sách của người Nhật đối với các đảo Đông Sa còn chưa lắng dịu. Bằng cách tổ chức một cuộc thám hiểm các đảo Paracels, hay bằng cách thực hiện một cuộc sáp nhập giả vờ, chắc chắn là các nhà chức trách muốn gỡ lại thể diện. Dù sao đi nữa vẫn có một cuộc thám hiểm và cuộc thám hiểm này đáng được tường thuật. Vào cuối tháng 5.1909, hai pháo hạm nhỏ ở Quảng Châu chuẩn bị ra khơi, trên tàu có hai người Đức thuộc Maison Carlowitz, ngoài ra còn có các thủy thủ Trung Quốc, trong đó hình như có một đô đốc *đường sông*⁽³⁶⁾, nếu như hạm đội nhỏ đó, nhờ có đất liền che chắn, đến được cảng Du Lâm, một cảng ở phía Nam đảo Hải Nam một cách khá dễ dàng, thì nó vẫn bị nghẽn ở đó đến nửa tháng, chắc là để chờ ra khơi khi các đợt gió Fong-Sani trở nên thuận lợi và không làm cho các nhà hàng hải dừng cảm đó say sóng... Cuối cùng, ngày 6.6 (tức là ngày 19 âm lịch), phái đoàn trông thấy một đảo trong quần đảo Hoàng Sa rồi thăm vài đảo, và đến ngày 7.6, lúc 4 giờ chiều, hai pháo hạm thẳng đường quay lại Quảng Châu... Dường như chính quyền Pháp, nếu biết tin này, cũng sẽ không xúc động lắm về cách biểu lộ đó. Tuy nhiên, lẽ ra họ cần tiến hành nghiên cứu kỹ về phái đoàn này, ít nhất là để dạy cho Cục Thủy văn Hải quân Quốc gia của chúng ta các phương pháp cho phép chỉ trong vòng 36 giờ thực hiện được việc thăm dò và lập bản đồ tổng quát của quần đảo Hoàng Sa, cộng thêm 15 bản đồ chi tiết khác của các đảo đó, và ngoài ra còn có 10 ảnh chụp, không kể đến việc nghiên cứu 2 cảng thương mại và một cầu nối liền 2 đảo!!!”⁽³⁷⁾.

Không có hành động nào chứng tỏ việc tiến hành quản lý các đảo được khảo sát này từ năm 1909 cho đến khi chính quyền dân sự tỉnh Quảng Đông sáp nhập chúng về mặt hành chính vào huyện Nhai (Hải Nam) năm 1921 và tổ chức đấu thầu công khai ở Quảng Châu các quyền

khai thác phân chim tại quần đảo Hoàng Sa năm 1932. Trước tình thế trở nên khẩn trương, chính phủ Pháp bắt đầu tuyên bố yêu sách dựa trên cơ sở thừa kế các quyền của vương quốc Việt Nam.

Một công hàm đề ngày 4.2.1932 được gửi tới công sứ quán Trung Hoa nhằm khẳng định các quyền của nước Pháp đối với toàn bộ quần đảo Paracels. Đến 1939, các đại lý hành chính của Paracel Islands lập ra được giao cho tỉnh Thừa Thiên quản lý.

Đối với Spratly Islands, việc chiếm hữu các đảo của Pháp được tuyên bố long trọng và sáp nhập vào tỉnh Bà Rịa cuối năm 1933. Mặc dù các công dân Anh từng đăng ký chủ quyền ở một số đảo, song chính phủ Anh quyết định không đòi các quyền này. Chỉ có Nhật Bản với sự lớn mạnh của chủ nghĩa quân phiệt đã biểu thị sự tranh chấp bằng vũ lực.

Cuối cùng, Chiến tranh thế giới thứ hai bùng nổ đã buộc Pháp phải tạm thời nhượng bộ quyền chiếm hữu hai quần đảo Paracels và Spratlys cho Nhật Bản, không phải vì chứng cứ pháp lý mà bởi ý chí của kẻ mạnh.

Lấy lời thượng thư Bộ Binh Thân Trọng Huề trong thư đề ngày 3.3.1925 để khẳng định chủ quyền vĩnh viễn của Việt Nam đối với quần đảo Hoàng Sa với tính cách là một thực thể lãnh thổ không phân biệt thành hai bộ phận Paracel Islands và Spratly Islands: “các đảo nhỏ đó bao giờ cũng là sở hữu của nước An Nam, không có sự tranh cãi về vấn đề này”⁽³⁸⁾.

CHÚ THÍCH

Nhan đề bài viết tác giả lấy theo tên chuyên mục “Những người Âu đã thấy Huế xưa” trong Tập san BAVH (Bulletin des amis du Vieux Hué/ Những người bạn cố đô Huế). Theo đó, khái niệm người Âu bao hàm cả các dân tộc văn minh ở Mỹ châu.

1. Nguyễn Nhã (2002), *Quá trình xác lập chủ quyền của Việt Nam tại quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa*, Luận án Tiến sĩ, Tp. HCM, tr.52.
2. Pierre Yves Manguin (1972), “Les Portugais sur les Côtes du Vietnam et du Campa”, *BEFEO*, Paris, tr.74.
3. A. Brébion (1935), *Dictionnaire de bio-bibliographie générale, ancienne et moderne, de l'Indochine Française*, Société d'Éditions Géographiques, maritimes et Coloniales, 17 Rue Jacob, Paris.
4. Nền Cộng hòa Hà Lan thành lập năm 1581, sau cuộc cách mạng giải phóng dân tộc đánh đuổi thực dân Tây Ban Nha.
5. J. M. Buch (1936), “La Compagnie des Indes Néerlandaises et l'Indochine” (Công ty Đông Ấn Hà Lan và Đông Dương), *BEFEO*, tome XXXVI, page 134.
6. Triều Thanh xác lập năm 1644 nhưng vẫn còn phải đương đầu với các lực lượng phản kháng của con cháu nhà Minh cho đến cuối thế kỷ XVII, trong đó từng diễn ra tranh chấp quyết liệt ở vùng quần đảo Đài Loan.

7. William Dampier (2006), *Một chuyến du hành đến Đàng Ngoài năm 1688*, Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.25-26.
8. William Dampier (2006), *Một chuyến du hành đến Đàng Ngoài năm 1688*, Sđd, tr.29.
9. Sải: đơn vị hàng hải biểu thị độ sâu hay bề rộng trên biển, tương đương 1,83 mét.
10. Jean Yves Clayes (1941), “Mystère des atolls – Journal de voyage aux Paracels” (Điều huyền bí của các vành đai san hô – Nhật ký chuyến đi quần đảo Paracels), Tạp chí *Đông Dương*, số 46.
11. Dẫn theo: Hãn Nguyên (1975), “Những sử liệu chữ Hán minh chứng chủ quyền của Việt Nam trên quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa qua nhiều thế kỷ”, Tạp san *Sử Địa*, số 29 (Đặc khảo về Hoàng Sa – Trường Sa), Sài Gòn, tr.115-179.
12. Bản chép tay của Đặng Phương Nghi từ Văn khố của Hội Truyền giáo Ba Lê (Archives des Missions Etrangères de Paris).
Dẫn theo: Nguyễn Nhã (2002), *Quá trình xác lập chủ quyền của Việt Nam tại quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa*, Sđd, tr.260.
13. Bản chép tay của Đặng Phương Nghi, Sđd, tr.263-264.
14. Bản chép tay của Đặng Phương Nghi, Sđd, tr.264.
15. Bản chép tay của Đặng Phương Nghi, Sđd, tr.265.
16. Monique Chemillier Gendereau (1998), *Chủ quyền trên hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, Phụ lục 7, tr.186-189.
17. Monique Chemillier Gendereau (1998), *Chủ quyền trên hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa*, Sđd, tr.186-189.
18. John Barrow (2008), *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1792 – 1793)*, Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.114.
19. John Barrow (2008), *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1792 – 1793)*, Sđd, tr.92-93.
20. Đây là thời kỳ xáo trộn nhiều nhất tại Đàng Trong. Khi Tây Sơn khởi nghĩa, quân đội Lê – Trịnh ở Đàng Ngoài tiến chiếm Phú Xuân, chúa Nguyễn bỏ chạy vào Gia Định. Triều đại Tây Sơn thành lập tại Qui Nhơn, sau đó chiếm lấy Thăng Long. Hậu duệ chúa Nguyễn là Nguyễn Ánh trung hưng, lần lượt đánh bại các thế lực anh em nhà Tây Sơn, lập ra vương quốc Việt Nam thống nhất. Phái bộ Macartney ghé hải cảng Tourane năm 1793 đang lúc triều đình Quang Toản bắt đầu yếu thế trước sự mạnh dần lên của lực lượng Nguyễn Ánh tại vùng Gia Định.
21. Phan Xung, Hà Xuân Liêm (dịch) (2002), *Những người bạn cố đô Huế*, tập X, năm 1923, Nxb Thuận Hóa, Huế, tr.263.
22. Phan Xung, Hà Xuân Liêm (dịch) (2002), *Những người bạn cố đô Huế*, tập X, năm 1923, Sđd, tr.276-277, 280.
23. Hà Xuân Liêm (dịch) (2010), *Những người bạn cố đô Huế*, tập XXIV, năm 1937, Nxb Thuận Hóa, Huế, tr.571-572.

24. Hà Xuân Liêm (dịch) (2010), *Những người bạn cố đô Huế*, tập XXIV, năm 1937, Sđd, tr.257-258.
25. Hà Xuân Liêm (dịch) (2010), *Những người bạn cố đô Huế*, tập XXIV, năm 1937, Sđd, tr.258.
26. Hà Xuân Liêm (dịch) (2010), *Những người bạn cố đô Huế*, tập XXIV, năm 1937, Sđd, tr.319-320.
27. Felice Ripamouti (1925), *Storia delle Indie Orientali* (Lịch sử Đông Ấn), Milano, phần Libro XXII, tr.127.
28. Le Consulat de France à Huế par H. Cordier, tr.127.
Dẫn theo: Hoàng Xuân Hãn (1975), “Quần đảo Hoàng Sa”, *Tập san Sử Địa*, số 29 (Đặc khảo về Hoàng Sa – Trường Sa), Sài Gòn, tr.7-18.
29. Jean Louis Taberd (1938), “Additional Notice on the Geography of Cochinchina”, *Journal of the Royal Asiatic Society of Bengal*, Caneutta, bộ VII, pp.317-324.
30. Jean Louis Taberd (1937), “Notice on the Geography of Cochinchina” (Ghi chép về địa lý xứ Đàng Trong), *Journal of the Royal Asiatic Society of Bengal*, Caneutta, tập VI, pp.745.
31. Nguyễn Đình Đầu (2009), “Thử nhận xét về An Nam Đại quốc họa đồ”, *Tạp chí Xưa & Nay* (số 339), tr.6-10.
32. Gutzlaff (1849), “Geography of the Cochinchinese empire”, *Journal of the Royal Geographical Society of London*, Vol the 19th, page 93.
33. Cristoforo Negri (1841), “Del Vario grado d’importanza degli Statii dierni”, Minalo, tr.421.
34. P. A. Lapicque (1929), *Về các đảo Hoàng Sa*, Nxb Viễn Đông, Sài Gòn, tr.4.
35. Monique Chemillier Gendereau (1998), *Chủ quyền trên hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa*, Sđd, phụ lục 12, tr.201-206.
36. Đô đốc Lý Chuẩn, rất thân với Đức quốc, đã tỏ ra thất vọng sau chuyến khảo sát bởi nhận thấy các đảo này “chỉ có đá, cát và vài giếng nước lợ bên những cây dừa, khí hậu nóng như thiêu và độc hại, nhiều san hô, rất nhiều trai, sò nhưng không có trai ngọc”.
Dẫn theo: Monique Chemillier Gendereau (1998), *Chủ quyền trên hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, Phụ lục 16, tr.212-214.
37. Monique Chemillier Gendereau (1998), *Chủ quyền trên hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa*, Sđd, tr.114.
38. Monique Chemillier Gendereau (1998), *Chủ quyền trên hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa*, Sđd, phụ lục 8, tr.190-192.

Nguyễn Lục Gia – NCS. Chuyên ngành LSVN.

Trường THPT Trần Quốc Tuấn – Phú Hoà – Phú Yên

ĐT: 0973433617

Email: vanjack.nguyen@gmail.com