

Modificazioni in corso alla carta politica dell'Asia.

La recente proclamazione dell'Impero mancese, che segue, a meno di due anni di distanza, la proclamazione della indipendenza della Manciuria dalla Cina e la fondazione del Manciu-quo, ed il conseguente avvento di Pu Yi, l'ultimo spodestato Imperatore della Cina, al trono del nuovo Impero sono avvenimenti che apportano modificazioni profonde e definitive alla carta politica dell'Asia e che meritano tutta l'attenzione, oltrecchè degli uomini di Stato, anche dei geografi d'ogni paese.

Sembra tuttavia opportuno, prima di discorrere delle caratteristiche essenziali della nuova entità geografica, che viene così a costituirsi nella parte orientale del Continente asiatico, riassumere per sommi capi gli avvenimenti che hanno preceduto e preparato il nuovo — e forse non ultimo! — assetto politico di quelle regioni dell'Estremo Oriente.

Prima della conquista della Cina da parte dei Manciu, la Manciuria — che era allora quasi il doppio della regione attuale, poichè comprendeva anche un vastissimo arco di territorio siberiano a nord del fiume Amur e tutta quella che fu poi la Provincia Orientale Marittima dell'Impero russo — era l'*habitat* di varie tribù di stirpe tungusa, disseminate lungo i grandi fiumi. Delle dinastie locali sorsero fra queste tribù che tentarono a varie riprese di imporsi alla confinante Cina; sinchè, verso la metà del decimosettimo secolo, riuscirono a rovesciare la Dinastia cinese dei Ming e ad impadronirsi dell'Impero che, sotto il nome di Tsing, dominarono sino a ventitrè anni fa. Ne conseguì, tra Cina e Manciuria, una unione personale, nella quale la Dinastia mancese regnante considerava il proprio paese d'origine come una specie di *Crown land*, di territorio della Corona; e tale unione e tale considerazione si manifestavano anche

colla designazione di Manciu, cioè di persone del clan imperiale, a certi alti posti dell'organizzazione amministrativa cinese, con particolari privilegi consentiti ai Manciu, eccetera.

Così, se non è lecito dire che vi fosse mai vero e proprio vassallaggio della Cina alla Mancuria, neppure si può dire che vi fosse mai vassallaggio della Mancuria alla Cina: vi fu, ripetiamo, una unione personale tra i due territori, determinata dal fatto che per quasi tre secoli sedettero sul trono di Pechino degli Imperatori di una Dinastia mancese. Epperò, logicamente, colla detronizzazione della Dinastia dei Tsing, avvenuta nel 1911, e colla conseguente instaurazione della Repubblica cinese, ogni legame tra i due paesi avrebbe dovuto automaticamente decadere.

Senonchè, la stessa Dinastia regnante dei Tsing aveva tenuto ad affermare, per la Mancuria, la qualità di parte integrante del territorio cinese; e precisamente sin da quando, per resistere alla sempre più grave e minacciosa pressione esercitata sui margini del territorio cinese dall'Impero russo, essa Dinastia era stata costretta, nel 1860, a cedere tutta la parte settentrionale e nord-orientale del territorio mancese — e cioè le regioni a nord dell'Amur e ad est dell'Ussuri — alla Russia. Colla quale necessaria, seppur non spontanea, automutilazione, la Dinastia mancese dimostrava implicitamente di considerare la Mancuria come facente parte intrinseca del territorio dell'Impero cinese. E tale principio fu ancora riaffermato e consacrato nel 1907, alla vigilia della fine dell'Impero, quando, in occasione della riorganizzazione amministrativa del territorio, quel che restava della Mancuria — e cioè le regioni a sud dell'Amur e ad ovest dell'Ussuri — fu ripartito in tre provincie dell'Impero: le Tre Provincie dell'Est; nelle quali tuttavia, per tentare di resistere alla crescente minacciosa pressione delle Potenze straniere, la Dinastia sostituiva il Governatorato militare con un Vicereame, naturalmente manciu, affidato al Maresciallo Ciang-so-lin.

Per tal modo, la Mancuria veniva ad essere considerata come una specie di « marca » ai margini dell'Impero cinese. Ma il Vicerè era un personaggio troppo importante e potente per non tentare di rendersi sempre più indipendente dal potere centrale; ed infatti atteggiamenti di sempre più accentuata indipendenza si manifestarono da parte del Maresciallo Ciang-so-lin durante il lungo ventennio del suo governo della Mancuria, protrattosi anche dopo la costituzione della Repubblica cinese e troncato il 4 giugno 1928 dall'attentato

ferroviario che costò la vita al Maresciallo e nel quale molti vollero vedere un attentato politico giapponese. Succedutogli al potere il figlio, Ciang-siu-liang, questi non tardò ad accostarsi al nuovo Governo nazionalista cinese di Nanchino e, nel dicembre del 1929, la bandiera nazionalista sostituì dovunque, in Manciuria, la preesistente bandiera della Repubblica cinese, a malgrado della vivace opposizione dei Giapponesi.

Per finire di caratterizzare la posizione della Manciuria in rapporto all'insieme della Cina, basterà accennare a due punti: al prodigioso sviluppo economico della Manciuria, fondato sulla quantità e sulla varietà delle sue ricchezze naturali. Il suo commercio esterno, che rappresentava circa la terza parte del commercio esterno della Cina, era passato da 50 milioni di taels, che era nel 1907, a 616 milioni di taels — pari a circa sette miliardi e mezzo di lire italiane — nel 1927. L'altro punto riguarda l'accrescimento notevolissimo della popolazione cinese. L'Impero vietava l'emigrazione cinese al di là della grande muraglia; la Repubblica l'aveva, non soltanto consentita, ma favorita, per modo da accentuare la « cinesizzazione » della Manciuria e da costituirvi una enorme riserva di forza demografica suscettibile di controbilanciare la duplice espansione russa e giapponese: tale emigrazione, proveniente specialmente dalle provincie del Ho-pei — già Ci-li — e dello Scian-tung, nella sola annata 1927 aveva oltrepassato il milione di individui. Cosicché, sul territorio mancese, oggi vasto di oltre un milione e 400 mila chilometri quadrati, vivono attualmente 29 milioni e mezzo di abitanti, de' quali quasi 24 milioni sono cinesi! È questa ancora una delle ragioni per le quali a nessuno — forse neppure allo stesso Giappone — era venuto in mente, sino a pochi anni fa, di contestare la sovranità cinese sulla Manciuria.

Durante il trentennio successivo alla Convenzione russo-cinese del 1860, che aveva fissato alla Manciuria le sue attuali frontiere settentrionali e nord-orientali, questa regione non attirò più l'attenzione del mondo: soltanto, in conseguenza del Trattato anglo-cinese di Tien-sin del 26 giugno 1885, il porto di Niu-ciuang (o Cai-ceu: *vedasi il nostro schizzo*) nel Liao-tung fu aperto al commercio straniero. Se la Manciuria incominciò sin da allora a presentare, per gli stranieri, un certo interesse economico, la sua importanza politica non era che potenziale: essa doveva precisarsi colla guerra cino-giapponese.

È noto che quella guerra ebbe per obiettivo il regolamento della questione della Corea, fonte di continue difficoltà tra Giappone e Cina. La Cina, battuta, fu costretta, pel Trattato di pace di Scimonosechi del 17 aprile 1895, a riconoscere la completa indipendenza della Corea; a cedere al Giappone in perpetua e piena sovranità la penisola del Quan-tung, con Port Arthur e Dairen, e a corrispondere al vincitore una cospicua indennità di guerra. La Russia si allarmò e, ottenuto l'appoggio della Germania e della Francia, riuscì a costringere il Giappone a rinunciare all'annessione del Quan-tung, accontentandosi di aumentare l'indennità di guerra.

Incominciava così per la Manciuria il periodo russo, che doveva durare un decennio. La Russia, d'accordo colla Francia, faceva alla Cina un prestito di 400 milioni di franchi-oro; costituiva la « Banca russo-asiatica » alla quale la Cina partecipava con cinque milioni di taels; e, nello stesso tempo, mediante opportuni accordi col Giappone, si assicurava certi vantaggi in Corea. Inoltre, la Russia stipulava colla Cina il Trattato di alleanza del 3 giugno 1896 contro una eventuale aggressione giapponese; col quale Trattato la Cina autorizzava la Russia a costruire in Manciuria quella specie di grande « scorciatoia » del transiberiano che è il C. E. R. (come si è indicata comunemente la ferrovia orientale cinese dalle iniziali, adottate dall'uso comune, del *Chinese Eastern Railway*) per facilitare il trasporto e il rapido accesso delle truppe russe in caso di guerra contro il Giappone. In fine, la Russia non esitò a chiedere e ad ottenere dall'alleata Cina la cessione in affitto di quella penisola del Quan-tung della quale aveva interdetto il possesso al Giappone: ciò che le consentiva la possibilità di una eventuale estensione del C. E. R. verso la Manciuria meridionale.

In virtù di quella colossale impresa che era il C. E. R., la Russia doveva estendere in ogni senso la sua influenza sulla Manciuria. L'affare dei Boxers gliene fornì un eccellente pretesto: le sue guarnigioni si allargarono nel paese occupando gran numero di villaggi: ciò che allarmò grandemente, non soltanto il Giappone, ma altresì le Potenze europee. Poi, nonostante la Convenzione russo-cinese del 1902 per l'evacuazione da parte delle truppe russe del territorio mancese, la Russia esitò: il Giappone iniziò allora quella serie di proteste che condussero alla guerra russo-giapponese; e il Giappone vincitore impose alla Russia il Trattato di Portsmouth del 22 dicembre 1905.

Incominciava così, per la Manciuria, il periodo giapponese. Il Giappone riprendeva l'affitto del Quan-tung — che aveva dovuto aspettare dieci anni! — e otteneva il trasferimento a proprio vantaggio di tutti i privilegi realizzati già dai Russi nella Manciuria meridionale: quindi, anche del tronco meridionale del C. E. R. da Ciang-ciün (oggi Sinking) a Port Arthur (*vedasi il nostro schizzo*): quello che doveva poi costituire, assieme al tronco Mukden-Antung, l'S. M. R. (*South Manchuria Railway*: ferrovia della Manciuria Meridionale). Tutto ciò esigeva, naturalmente, il consenso della Cina, che fu ottenuto col Trattato cino-giapponese del 22 dicembre 1905, al quale fu aggiunto un protocollo segreto.

Gli anni che seguirono segnarono un consolidamento delle rispettive posizioni dei Russi e dei Giapponesi, quelli nella Manciuria settentrionale, questi nella meridionale, mercè una politica d'accordi. Ciò attirò l'attenzione e le rimostranze, più che della stessa Cina, incapace di opporsi da sola alla formidabile pressione dei due concorrenti, di tutte le grandi Potenze, e specialmente degli Stati Uniti, i quali sin dal 1899 avevano dichiarato ed affermato la loro politica della « porta aperta » in tutta la Cina, sotto un controllo internazionale. La Russia e il Giappone protestarono energicamente, e la proposta americana restò lettera morta: ciò che dimostrò chiaramente come Russia e Giappone intendessero fare in Manciuria una rigida politica della..... « porta chiusa »!

Nello stesso tempo, il Giappone procedeva a consolidare in tutti i modi la sua posizione nel Continente asiatico, mediante una abilissima politica di trattative e di accordi con tutti gli interessati: colla Russia, coll'Inghilterra, cogli Stati Uniti, colla Francia, e numerosissimi anche colla stessa Cina circa lo sfruttamento di tutte le sue svariatissime concessioni mancesi. Nei riguardi della Corea, l'indipendenza e l'autonomia, solennemente stabilite nel 1895, si mutavano in protettorato e controllo nel 1905 e, cinque anni più tardi, in annessione pura e semplice.

La guerra mondiale dette al Giappone un'occasione eccezionale per ampliare la sua politica d'espansione in Cina, mentre l'improvviso crollo dell'Impero russo lo liberava, per lo meno temporaneamente, della pressione di un formidabile concorrente. Impadronitosi del territorio di Chiao-ceù, già in affitto alla Germania, il Giappone ne profittava per far percorrere alle sue truppe in lungo e in largo l'interno della provincia cinese dello Scian-tung: alle proteste della

Repubblica cinese rispondeva, il 18 gennaio 1915, colla presentazione di una nota detta delle « ventuna richieste » che, se fossero state accettate, avrebbero equivalso a stabilire sulla intera Cina un vero protettorato nipponico. Il secondo gruppo di quelle richieste concerneva la « posizione speciale » del Giappone nella Manciuria meridionale e — l'appetito viene mangiando ! — nella Mongolia interna orientale. La Cina, naturalmente, protestò e si indignò; e buona parte di quelle richieste fu riveduta o abbandonata, sinchè si giunse al Trattato cino-giapponese del 25 maggio 1915.

In forza di questo trattato, l'affitto del Quan-tung e il controllo giapponese sull'S. M. R. furono protratti a 99 anni; i sudditi giapponesi ottennero diritto speciale di residenza in Manciuria e privilegi di giurisdizione; dei mercati liberi furono aperti nella Mongolia Interna. Mediante numerose note addizionali, il Giappone si assicurava poi gran numero di vantaggi finanziari, economici e politici per la messa in valore della Manciuria: fra i quali specialmente importante quello del monopolio, che il Giappone si riservava, di tutti i prestiti di che la Cina avrebbe bisogno per lo sviluppo economico delle regioni mancesi ancora libere da ogni ipoteca russa o giapponese: particolarmente per la costruzione di nuove ferrovie. E il Giappone riuscì ad ottenere il riconoscimento delle grandi Potenze, e persino degli Stati Uniti, tutti allora occupati e preoccupati della guerra mondiale, degli enormi vantaggi che s'era così assicurati in Cina.

La Russia, sin dall'inizio della grande guerra, non aveva più potuto occuparsi attentamente dei suoi interessi in Manciuria. Il C. E. R. era pervenuto ad uno stato di disorganizzazione completa. La rivoluzione bolscevica aggravò questo stato di cose. Successe un periodo caotico e turbinoso, durante il quale le Potenze alleate cercarono di sostenere, senz'alcun successo, i diversi tentativi anti-bolscevichi in Siberia e in Manciuria stessa. Col ritiro delle forze alleate, che avevano frattanto presidiato il C. E. R., chi guadagnò effettivamente fu la Cina; la quale poté sottrarsi a buona parte degli oneri che gravavano su di essa verso l'Impero degli Tsar, e riuscì a concludere coi Sovieti l'accordo del 31 maggio 1924, che stabiliva una specie di condominio russo-cinese sul C. E. R.

Ma questa forma di condominio non tardava a dare origine a numerosi conflitti, che culminavano e scoppiavano nel 1929, quando le Autorità cinesi di Harbin penetrarono colla forza nella sede del

Consolato sovietico, scoprendovi le prove di una cospirazione e di una vasta organizzazione di propaganda bolscevica; e ne seguì l'arresto di gran numero di agenti russi della ferrovia. Da ciò, un uragano di proteste della Cina e dei Sovieti: quella che accusava questi di propaganda bolscevica; questi che accusavano quella di essersi violentemente appropriata, in ispregio alle convenzioni, del condominio ferroviario. Ne seguì un'azione militare, alla quale fu posto termine, dopo aver fatto appello al Patto Kellog e dopo l'intervento pacificatore degli Stati Uniti, col Protocollo di Habarovsk: il quale ristabiliva il regime del C. E. R. quale era stato definito nel Trattato del 1924; mentre tutti gli inconvenienti ai quali quel trattato aveva dato luogo nell'applicazione sarebbero riesaminati in una conferenza cino-sovietica da tenersi a Mosca alla fine del 1930.

Frattanto, dopo gli accordi del maggio 1915, la posizione del Giappone in Manciuria non aveva subito modificazioni sostanziali: neppure come conseguenza della Conferenza di Washington del 1922, la quale era pur stata convocata dagli Stati Uniti per rallentare la espansione nipponica in Manciuria e per riaffermare il principio della « porta aperta ». La porta mancese non si dischiuse gran che, a dir vero; ma, tuttavia, il Giappone effettuò la retrocessione alla Cina dell'antico territorio d'affitto germanico di Chiao-ceu, e sgombrò totalmente lo Scian-tung, mentre si accentuava il carattere internazionale della questione mancese.

Il periodò che seguì, sino alla fine del 1931, segnò un'accentuazione della politica ferroviaria giapponese in Manciuria; mentre, d'altro lato, il Giappone chiariva i suoi rapporti coi Sovieti, giungendo alla conclusione del Trattato del 20 gennaio 1925; col quale l'U. R. S. S. era riconosciuta *de jure* dal Giappone, si conveniva che il Trattato di Portsmouth del 1905 conservasse piena ed intera efficacia, mentre tutti gli altri accordi russo-nipponici anteriori alla rivoluzione sovietica farebbero oggetto d'esame in una ulteriore conferenza dei due paesi, che, frattanto, si impegnavano ad astenersi da ogni propaganda politica nei territori l'un dell'altro.

Quanto alla Cina, specialmente dopo il 1925, essa praticava in Manciuria una politica ferroviaria particolarmente attiva, appoggiata, come s'è già accennato, su di una politica di emigrazione interna cinese estremamente accentuata. Era questo un fattore nuovo e di grandissima importanza per la questione mancese, che coincideva

colla ripresa di vitalità apportata alla Cina dal movimento nazionalista e col miglioramento generale della sua posizione internazionale, derivatole soprattutto dalla grande guerra.

Come s'è visto, dunque, sino alla fine del 1931, la questione mancense, su di una impalcatura mobile e complessa, poteva ricondursi sinteticamente ad un problema ferroviario; perchè era precisamente attorno a linee e reti ferroviarie che gravitavano, in quella regione, tutti i movimenti di espansione economica e politica e le reazioni che essi determinavano.

Il C. E. R. poteva essere allora considerato come un'impresa di carattere puramente economico. Prima, l'Impero russo possedeva il vantaggio di innumerevoli imprese annesse: concessioni di terre, di miniere, di foreste, diritti di navigazione fluviale, municipî, poteri di polizia, eccetera; cosicchè il C. E. R., al tempo degli Tsar, aveva rappresentato un vero e proprio Stato nello Stato. Il fatto che la Compagnia era autorizzata ad acquistare territori « effettivamente necessari » per la ferrovia, per il suo servizio e il suo sviluppo, aveva portato all'acquisizione di immense distese di terre, sulle quali si erano rapidamente stabilite numerose e fiorenti colonie: un miserabile villaggio mancense, com'era una volta Harbin, si era trasformato in pochi anni in una grande città russa di oltre 200.000 abitanti, naturalmente con un municipio russo; e tutte quelle colonie erano amministrate e rette in regime giudiziario russo.

Ma tutto ciò era scomparso sin dal 1920. Le forze russe di guardia alla ferrovia erano state sostituite da truppe cinesi; tutte le concessioni statali erano decadute; il municipio di Harbin era ritornato ad esser cinese; la stessa impresa ferroviaria s'era trasformata in un condominio cino-sovietico. L'accordo del 1924, riconfermato dal Protocollo di Habarovsk del 1929, prevedeva il riscatto della ferrovia da parte della Cina; la durata della concessione ferroviaria da 80 anni era stata ridotta a 60: al termine dei quali, la Cina sarebbe entrata gratuitamente in possesso della ferrovia e delle sue dipendenze.

In sostanza, l'U. R. S. S., pur perdendo una quantità dei privilegi acquisiti dall'amministrazione della ferrovia sotto il regime tsarista, aveva saputo abilmente associarsi la Cina, rispettandone così formalmente la sovranità, ma in realtà esercitando, a proprio grande profitto economico, politico e militare, il controllo di quel sistema ferroviario essenziale, se non addirittura indispensabile, per il suo diretto e

rapido accesso al Pacifico: del quale sistema, comunque, essa teneva, e tiene, saldamente le due estremità, potendo in poche ore concentrare forze notevoli di fronte a Man-ciu-li, come a Nicolsk (*vedasi il nostro schizzo*).

L'S. M. R. era invece ancora quel che era stato il C. E. R. sotto il regime tsarista: cioè uno strumento possente e diretto di espansione politica e di dominio. Non era soltanto un'impresa ferroviaria, ma un'organizzazione politica ed economica complessa, che comprendeva concessioni di miniere, diritti di navigazione, istituzioni militari, finanziarie, di giustizia, di polizia, di scuole, di laboratori, di alberghi, di amministrazioni municipali, eccetera. Basterà ricordare che, sino alla fine del 1931, il Giappone teneva normalmente nella Manciuria meridionale una divisione delle proprie truppe, più quattro battaglioni di fanteria per la guardia delle linee ferroviarie!

Sul capitale sociale dell'S. M. R. di 200 milioni di yen — pari a circa 2 miliardi e 800 milioni di lire italiane — lo Stato giapponese ne aveva fornito la metà. Il resto avrebbe dovuto essere sottoscritto tra Governo cinese e privati giapponesi e cinesi. Ma il Governo cinese si era astenuto dal partecipare ad una società nella quale il Giappone esercitava un così assoluto controllo; e le azioni sottoscritte da privati cinesi rappresentavano meno di un millesimo (esattamente 1/1066) di quelle sottoscritte da privati giapponesi. Da notarsi che, lungo tutte le linee ferroviarie della rete, esisteva una zona di territorio affittata pure per 99 anni al Giappone, e che tutta quella impalcatura si appoggiava alle solide basi dell'affitto giapponese del Quan-tung e del territorio giapponese della Corea.

Inoltre, il Governo giapponese — avvalendosi di quel monopolio di finanziamento, assicuratosi dal Trattato del 25 maggio 1925, del quale s'è più sopra discorso — aveva avanzato fondi ad imprese cinesi per la costruzione e la gestione di linee o tronchi ferroviari destinati, nell'intento del Giappone, ad estendere la sua influenza in Manciuria e nella Mongolia Interna orientale, e quindi a controbattere la influenza russa facendo concorrenza al C. E. R. Giacchè è chiaro (siccome si può desumere facilmente dall'esame del nostro schizzo) che, come il C. E. R. rappresentava una « scorciatoia » del transito russo-siberiano verso il Pacifico, così altre linee che si imbrancassero sul C. E. R. sempre più verso ponente e venissero a sboccare, non più sul Mar del Giappone, ma nel golfo del Pe-ci-li (Mar Giallo) rappresenterebbero altrettante « scorciatoie » sul transito lungo lo

stesso C. E. R. Una linea che si fosse imbrancata a Tsi-tsi-har, per esempio, e avesse convogliato il traffico verso Dairen (Port Arthur) — qual'è precisamente il tronco, oggi esistente, che passa per Tao-nan e Ceng-chia-tun — avrebbe ridotto automaticamente la produttività della metà orientale della rete del C. E. R.: Tsi-tsi-har-Nicol'sk. Ma così una linea puramente cinese che si fosse imbrancata a Hailar, per esempio, ed avesse convogliato il traffico verso un porto del Mar Giallo — ciò che, anche allora, s'avviava rapidamente ad essere un fatto compiuto — avrebbe minacciato di uccidere, nello stesso tempo, il traffico russo del C. E. R. e quello giapponese dell'S. M. R. Da ciò si deduce la importanza somma di quel colossale problema ferroviario.

Fra le linee allora cinesi, finanziate dal Giappone, aveva particolare importanza la Sinking (allora Ciang-ciun)-Kirin, che era la base della espansione nipponica a levante dell'S. M. R.; mentre la espansione verso ponente, e cioè verso la Mongolia Interna orientale, era basata sul finanziamento della linea Ceng-chia-tun-Tao-nan-Tsi-tsi-har, col tronco Ceng-chia-tun-Tao-liang, destinato ad essere prolungato verso la lontana Ceng-te. Altro tronco cinese, finanziato dal Giappone, era il Kirin-Tun-hua, destinato ad essere prolungato — com'è stato, infatti, recentemente — sino alla ferrovia orientale coreana ed al porto giapponese di Seiscin sul Mar del Giappone, con scopi militari così trasparenti che... è inutile insistervi.

Ai due sistemi ferroviari russo e giapponese si aggiungeva allora la rete delle ferrovie esclusivamente cinesi. A proposito delle quali importa osservare che esisteva una questione di massima controversa e, per così dire, pregiudiziale, determinata da un protocollo segreto che sarebbe stato annesso al Trattato cino-giapponese del 22 dicembre 1905. Il Giappone sosteneva che, con quel protocollo, l'allora Governo imperiale cinese si sarebbe impegnato a non costruire in Mancuria linee nè nelle vicinanze dell'S. M. R., nè ad esso parallele, nè tronchi secondari che comunque potessero recar danno o pregiudizio all'S. M. R. La Cina contestava quell'affermazione, e sosteneva che vi erano state soltanto in proposito, nel 1905, delle dichiarazioni verbali, da essa non accettate. Il Giappone insisteva, argomentando che di quella convenzione pregiudiziale era fatto cenno anche nel documento delle « ventuna richieste ». La questione rimaneva controversa ed insoluta.

Comunque, in virtù di quella asserita convenzione pregiudiziale, il Giappone aveva incominciato, nel 1909, per opporsi alla costruzione d'un piccolo tronco cinese parallelo all'S. M. R. nella zona immedia-

tamente a nord-ovest di Mukden. Poi, la Cina aveva ideato un grande progetto di una linea che avrebbe dovuto attraversare tutta la Manciuria da sud a nord, da Ching-ceu ad Aigun (*vedasi il nostro schizzo*) per Tao-liang, Tao-nan e Tsi-tsi-har: progetto che aveva dovuto abbandonare in seguito alle energiche proteste sollevate, nel 1910, dalla Russia, dalla Francia e dal Giappone.

A partire dal 1925, la Cina aveva, come s'è detto più sopra, fatto affluire milioni di emigranti in Manciuria e moltissimi ne aveva impiegati in un vasto programma di costruzioni ferroviarie. Tra il 1925 e il 1931, tre nuove linee erano state costruite, con capitali esclusivamente cinesi: la Mukden-Kirin; la linea che si sbranca dalla Ching-ceu-Mukden per Tong-liao, in direzione di Ceng-te; e la Harbin-Hailun. Un'altra linea prettamente cinese, già aperta al traffico, era la Tao-nan-Soluen, destinata a raggiungere Hailar.

La reazione del Giappone a quell'attività pericolosa e a quel minaccioso programma ferroviario cinese non aveva tardato a manifestarsi. Poi, s'era venuti a dei negoziati: effettivamente, la Cina si trovava in una posizione assai vantaggiosa per fare la concorrenza all'S. M. R., il ribasso dell'argento costituendo un fattore assai utile per la sua politica; e, d'altra parte, il Giappone non poteva prevedere quel che fosse per risultare dalla conferenza di Mosca: si poteva anche temere una intesa cino-sovietica. In ogni modo, meglio valeva, per momento, trattare.

E delle trattative furono aperte, nel gennaio del 1931, attraverso il Dittatore della Manciuria, Maresciallo Ciang-siu-liang, e la Direzione dell'S. M. R. Nel corso delle quali, il Giappone insisteva sulle seguenti proposte: partecipazione finanziaria del Giappone alla costruzione di nuove linee cinesi, con coesistenza di interessi cino-giapponesi nelle linee così costruite e storno di una parte dei benefici in favore dell'S. M. R.; riconoscimento dalla parte del Giappone delle linee cinesi Ching-ceu-Tong-liao e Mukden-Kirin, con accordi di traffico colla rete dell'S. M. R.; interdizione alla Cina di costruire il tronco Tong-liao-Tao-nan; rimborso dei prestiti fatti dal Giappone alla Cina per la costruzione delle linee Tao-nan-Tsi-tsi-har e Kirin-Tun-hua; congiungimento delle reti cinese e coreana tra Yenchi e Kainei; interdizione alla Cina di costruire nuove linee in dispregio dell'art. 6 del contestato Protocollo segreto del 22 dicembre 1905.

Naturalmente, tali proposte furono, nel loro complesso, giudicate assolutamente inaccettabili dal Governo nazionalista di Nanchino. Il quale, anzi, preoccupato dell'atteggiamento nipponico e ricco di

probanti esperienze intorno ai pericolosi sviluppi della politica giapponese, escogitava e non tardava ad attuare tre metodi di resistenza e d'azione: mentre incominciava a tempestare di memoriali e di proteste la Società delle Nazioni per attirare l'attenzione delle grandi Potenze sulle gravi minacce di conflitto addensantisi in Estremo Oriente, proclamava, o lasciava proclamare, il boicottaggio della produzione giapponese in tutto il territorio della Repubblica, ed incitava i Cinesi residenti in Manciuria ad un'azione metodica di grande brigantaggio politico in tutta la regione. A quest'ultima azione non tardavano a partecipare, dopo avervi assistito compiacentemente, le stesse forze regolari cinesi del Maresciallo Ciang-siu-liang.

Il Giappone reagì subito con decisa energia: col pretesto di difendere l'S. M. R., le concessioni e gli interessi giapponesi nella regione, altre forze nipponiche erano rapidamente trasportate in Manciuria, e ben presto briganti e non briganti, regolari ed irregolari, Cinesi o Manciu, erano dovunque premuti, attaccati, bombardati, sbaragliati, inseguiti, distrutti. Dalla Manciuria meridionale e dalle zone dell'S. M. R. le truppe giapponesi dilagavano rapidamente e facilmente nelle altre Province mancesi, nonostante i rigori del durissimo inverno del 1932. E, mentre i rappresentanti nipponici a Ginevra affrontavano e sostenevano brillantemente il prolisso battibecco diplomatico coi rappresentanti cinesi, un dei soliti inevitabili e... providenziali incidenti di simili momenti di tensione internazionale permetteva al Giappone di sbarcare e di prender piede nel territorio del Chiang-su, a ponente del *Settlement* di Sciangai.

L'attenzione del mondo fu così violentemente distratta dalla Manciuria e dalla questione mancese per concentrarsi su questo nuovo punto delicatissimo del conflitto, nel quale si profilava la minaccia ad ingenti interessi europei e nord-americani, e si accennava persino alla possibilità di una invasione in grande stile e di una marcia giapponese su Nanchino. È da ricordare che persino un certo numero di uffici del Governo cinese fu allora trasportato da Nanchino nella remota Provincia interna dello Sze-ciuàn! L'emozione fu intensa e diffusa: la stessa Società delle Nazioni non esitò a... nominare varie commissioni e numerosissime sotto-commissioni.

Ma tutto questo non era — lo si è visto chiaramente poi — che una grandiosa e magistrale manovra dimostrativa. Quando, in omaggio alle ripetute affermazioni del Governo di Tokio del suo assoluto

disinteresse territoriale in quel di Sciangai, l'ultimo soldato e l'ultimo marinaio giapponesi lasciarono mogli mogli il *Settlement* internazionale, la conquista militare della intera Manciuuria poteva dirsi un fatto compiuto! Senonchè, anche qui il Governo nipponico aveva dichiarato il suo disinteresse territoriale; e non sembra che convenisse ai Giapponesi, seppure appartandosi dall'accademia ginevrina, di abusare eccessivamente della pazienza mondiale: onde la Manciuuria, militarmente conquistata e ferreamente ordinata con imponenti misure di polizia, era dichiarata Stato indipendente, col nome di Manciu-quo (1), al quale era abilmente preposto come Amministratore perpetuo il sig. Enrico Pu Yi, un bravo e modesto giovane, autentico Manciu, ed anzi di ottima famiglia mancese, in quanto si trovava ad essere proprio quell'Imperatore che, ancora fanciullo, i repubblicani cinesi avevano deposto, nel 1911, dal trono.

Il mondo continuò a mormorare e la Società delle Nazioni a comiptare le elaborate relazioni redatte dalle proprie commissioni e sotto-commissioni; ma le cose sembravano assai placidamente assestarsi in Estremo Oriente, quando i Giapponesi, o i Manciu, o gli uni e gli altri assieme, dovettero amaramente constatare che il Manciu-quo, così com'era sbocciato dagli avvenimenti, non comprendeva naturalmente che l'antica, la tradizionale Manciuuria, il territorio che, dopo la rivoluzione cinese, s'era trasformato nelle Tre Province Orientali ed era stato messo sotto il governo diretto dei Vicerè manciu-cinesi: non comprendeva, dunque, neppure una fetta di quella Mongolia Interna orientale, nella quale pure esistevano tanti interessi nipponici, che certamente non conveniva trascurare nè, tanto meno, lasciare in balia delle molto probabili rappresaglie del Governo cinese.

Fatta questa constatazione, i Giapponesi — o, se vogliam dire più correttamente: i bravi cittadini del Manciu-quo — si accorsero che notevoli forze regolari cinesi permanevano schierate lungo la Grande Muraglia, *grosso modo* tra Pechino e Tien-sin, ed altre erano concentrate in atteggiamento scarsamente amichevole nella Provincia del Gehol. Nella quale ben presto apparvero anche i famosi briganti, che consigliavano un pronto intervento moderatore e risanatore delle truppe nipponiche e delle nuove formazioni regolari mancesi. Seppure fossero trascorsi soltanto pochi mesi, si poteva tentare di ripetere il giuoco diversivo così ben riuscito a Sciangai... Ed infatti

(1) A partire dall'8 aprile 1934 in nome ufficiale è stato modificato in Manciu-quo-Regno dei Manciu.

le forze nippo-mancesi non esitarono a superare, per così dire, d'assalto la Grande Muraglia e a dilagare a sud di essa nel Ho-pei, minacciando da un lato Pechino e dall'altro Tien-sin, di fronte alla quale incominciavano ad apparire, sulle torbide acque del Mar Giallo, i funerei incrociatori del Sol Levante...

Nuovo grave patema d'animo per il Governo di Nanchino, per la Società delle Nazioni e per il mondo intero. Di fronte al quale e di fronte alla minaccia in atto di una invasione giapponese della Cina propria settentrionale, mentre gli infelici Cinesi si affrettavano a sgomberare la millenaria ex Capitale del Celeste Impero, è chiaro che nessuno aveva tempo o voglia di preoccuparsi di quel che, frattanto, accadesse nella Mongolia Interna orientale. E quando, in omaggio alle solite dichiarazioni di disinteresse territoriale dalla parte di Tokio, l'ultimo drappello di Giapponesi e di Mancù ripassò la Grande Muraglia, la conquista militare della Provincia del Gehol era un fatto compiuto, e l'annessione della medesima al giovane e famelico Mancù-quo fu universalmente accolta con un sospiro di sollievo. Se non si trattava che di quello !...

Da pochi mesi soltanto, il Mancù-quo, accresciuto del Gehol, ha nuovamente mutato la propria... ragione sociale nel nome più rispettabile di Impero Mancese, e l'Amministratore perpetuo sig. Enrico Pu Yi, assunto il nome meno vezzeggiativo di Kang-te, ne è stato solennemente incoronato Imperatore.

Sembrerebbe... che la interessante istoria dovesse finire qui, e che la carta politica dell'Asia non dovesse aver a temere ulteriori sensibili modificazioni. In verità, non si vede ora che un pericolo: quello che gli storici e i geografi giapponesi o mancù si sostituiscano ai... ferrovieri nell'esame della situazione mancese. Visto che oramai tutti i problemi ferroviari, sui quali s'erano per tanti anni logorate le meningi di tutte le grandi Cancellerie mondiali, sono stati felicissimamente risolti... a colpi di cannone, e persin gli ultimi strascichi ferroviari pare che stieno assestandosi colle trattative dirette tra Tokio e Mosca per il riscatto definitivo del C. E. R., non c'è veramente più che il pericolo che i sullodati storici e geografi s'avvisino, un di questi giorni, di ricordare che, effettivamente, la Mancuria storica, la Mancuria di prima del 1860, si adagiava placidamente anche sulla sinistra riva dell'Amur, comprendendo la Transbaicalia orientale, buona parte di quella che fu poi la Provincia moscovita dell'Amur e la intera Provincia Orientale Marittima col suo bravo porto di Vladivostok... Ehl a dir vero, storia e geografia darebber ragione ad eventuali pretese

in questo senso; e, siamo giusti! se si potesse confinare quei noiosi Russi, bolscevichi o no, lassù, verso le gelide steppe della Jacuzia, della Ciukcia e del Camciatca, si respirerebbe un po' meglio nel Mar del Giappone... Non è forse vero?... Già! tutto ben considerato, potrebbe anche darsi che la carta politica dell'Asia dovesse subire ancora qualche lieve ritocco...

Il nuovo Impero Mancese comprende gli interi bacini dei fiumi Sungari e Liao-ho, la parte destra delle vallate dei fiumi Argun e Amur (sino alla confluenza coll'Ussuri), la parte sinistra della vallata dell'Ussuri, il bacino dei laghi Dalai-nor e Buir-nor. I suoi confini sono determinati: a settentrione, dai corsi dell'Argun e dell'Amur; a levante, dal corso dell'Ussuri, dal lago Cianca e, in generale, dall'antico confine politico tra la Provincia cinese di Kirin e la Provincia Orientale Marittima russa; a mezzogiorno, dallo spartiacque dei monti Pei-scian e, in generale, dal confine politico della Corea, dal Mar Giallo e dal tratto di Grande Muraglia che va da Scian-hai-quan a Cu-giuan; a ponente, dallo spartiacque della catena del Grande Singan (o Chingan) e infine dall'antico confine amministrativo tra la Provincia di Hei-lung-chiang e la Mongolia Esterna.

Entro tali confini, il territorio dell'Impero misura una superficie che è più che quattro volte e mezzo quella del Regno d'Italia (precisamente 1.416.383 kmq.) con una popolazione di 29.606.117 abitanti: appena 21 per chilometro quadrato.

L'Impero comprende cinque Provincie, che sono piuttosto cinque grandi regioni amministrative: una è la Provincia del Gehol, avulsa recentemente dalla Mongolia Interna cinese, e le altre quattro risultano da un rimaneggiamento dei preesistenti confini amministrativi delle Tre Provincie Orientali cinesi. A queste che, com'è noto, erano chiamate Hei-lung-chiang, Kirin e Liao-ning, sono subentrate le nuove Provincie di Singan, Hei-lung-kiang, Kirin e Fengtien (*vedasi il nostro schizzo*) le quali hanno oggi le seguenti caratteristiche:

Provincie	Capoluoghi	Superficie	Popolazione	per kmq.
Singan	Hailar.....	kmq. 383.409	920.400	2,5
Hei-lung-kiang	Tsi-tsi-har..	» 441.294	3.672.777	8
Kirin.....	Kirin	» 264.720	7.815.215	30
Fengtien	Mukden....	» 191.953	15.143.420	79
Gehol.....	Ceng-te	» 135.007	2.054.305	15
TOTALE GENERALE...		kmq. 1.416.383	29.606.117	21

In questo totale, la popolazione di razza mancese raggiunge appena i quattro milioni e mezzo di anime; 24 milioni circa sono cinesi originari delle varie regioni della Cina propria, ma più particolarmente del Ho-peì e dello Scian-tung; poco più di un milione di stranieri, dei quali 750.000 Coreani e circa 200.000 Giapponesi.

La Capitale del nuovo Impero Mancese è stata fissata nella città di Ciang-ciùn, che fu già il nodo ferroviario di collegamento tra il C. E. R. e l'S. M. R. La città, che ha preso il nome di Sinking e sorge ai margini occidentali della Provincia di Kirin, sul confine di quella di Fengtien, conta oggi circa 150.000 abitanti. Le popolazioni delle altre città principali dell'Impero sono attualmente le seguenti:

Mukden capoluogo della Provincia di Fengtien	ab.	450.000 circa
Harbin nella Provincia di Kirin	»	385.000 »
Kirin capoluogo della Provincia omonima	»	190.000 »
Gingkou già Niu-ciuang, nella Provincia di Fengtien ...	»	145.000 »
Tsi-tsi-har capoluogo della Provincia di Hei-lung-kiang	»	90.000 »
Fuscìun nella Provincia di Fengtien	»	80.000 »
Tie-ling nella Provincia di Fengtien	»	45.000 »
Ceng-cia-tung nella Provincia di Fengtien	»	40.000 »
Cai-giuan nella Provincia di Fengtien	»	30.000 »
Ceng-te capoluogo della Provincia del Gehol	»	20.000 »
Cung-ciù-ling nella Provincia di Fengtien	»	20.000 »
Su-ping-cai nella Provincia di Fengtien	»	20.000 »
Hailar capoluogo della Provincia di Singan	»	15.000 »

Il paese ha clima continentale, ancorchè esistano rilevanti differenze di temperatura tra il settentrione e il mezzogiorno e tra il ponente e il levante dovute all'influenza del mare, delle pianure e delle foreste. A Sinking e a Mukden, per esempio, le differenze di temperatura, tra la massima estiva e la minima invernale, oscillano tra i 65° e i 70°; mentre a Harbin e a Tsi-tsi-har salgono sino a 78°. In una stessa giornata la corsa termometrica raggiunge e supera i 20° in certe zone. Il paese ha lunghe estati ed inverni (tre mesi d'estate e sei d'inverno) e brevi primavere ed autunni. Il rigore dell'inverno è fortunatamente temperato da un ciclo costante di quattro giorni caldi che succedono a tre giorni freddi; mentre il caldo estivo è temperato dalla relativa frescura delle sere e delle notti. Nella giornata più calda, a Sinking, il termometro può salire a 39°; mentre nel colmo dell'inverno, in febbraio, può scendere a -28°.

L'agricoltura è la base dell'economia nazionale mancense. La produzione agricola della regione è tale, anche oggi, da bastare ai bisogni della popolazione e da costituire un importante cespite d'esportazione, seppure l'area coltivata sia appena la undicesima parte della superficie del territorio (13.180.747 ettari su 1.416.383 kmq.). Il prodotto globale dei campi, nel 1932, è stato di 15.703.428 tonnellate, così ripartite:

Prodotti	Areae coltivate	Raccolti
Soia	ettari 3.300.000	tonn. 4.267.893
Kaoliang	» 2.400.000	» 3.729.369
Miglio	» 2.200.000	» 2.966.077
Granturco	» 900.000	» 1.541.843
Grano	» 1.000.000	» 1.123.080
Fagioli	» 290.000	» 277.688
Riso a secco	» 100.000	» 137.314
Riso	» 60.000	» 109.775
Altri cereali	» 1.070.000	» 1.550.389
TOTALI GENERALI...	ettari 11.320.000	tonn. 15.703.428

Il patrimonio zootecnico del paese è valutato ad oltre 16 milioni di capi di bestiame, tra grosso e minuto. Alla fine del 1932, un censimento rigoroso per le sole tre provincie orientali, ha dato i seguenti risultati:

Specie	Pengtien	Kirin	Hei-lung-kiang	Totali
Bovini	n. 479.917	n. 65.109	n. 131.648	n. 682.874
Cavalli	» 500.337	» 167.847	» 292.497	» 969.681
Muli	» 281.855	» 70.240	» 55.484	» 407.579
Asini	» 217.352	» 10.951	» 15.414	» 243.717
Ovini	» 355.386	» 14.273	» 56.045	» 425.704
Suini	» 2.072.422	» 335.574	» 202.674	» 2.610.670
Animali da cortile	» 6.269.447	» 886.992	» 786.517	» 7.942.956
TOTALI GENERALI.	n. 10.176.716	n. 1.550.986	n. 1.590.279	n. 13.283.091

Le foreste coprono all'incirca un quarto della superficie dell'intero territorio mancense: precisamente 35.880.000 ettari, ripartiti come si vedrà più sotto, e comprendenti una quantità di legname stimata complessivamente in oltre quattro miliardi di metri cubi. Le varietà di questo legname sono molto numerose: quelle utili sono 21. Per il 40 % gli alberi sono conifere: abbonda il pino di Corea,

seguito dall'abete argentato, dall'abete di Corea, dall'abete comune e dal larice. Nel rimanente 60 % predominano la quercia di Corea, la betulla, il tiglio dell'Amur, l'olmo e il salice. La ripartizione topografica delle foreste è la seguente:

Regioni	area forestale	Legname stimato in
Vallata del Yalu	ettari 896.000	mc. 100.925.000
Id. Sungari	» 1.425.000	» 243.475.000
Id. Matan	» 629.000	» 117.250.000
Id. Tumen	» 826.000	» 117.100.000
M.i Grandi Singan	» 13.889.000	» 1.559.875.000
M.i Piccoli Singan	» 9.920.000	» 974.925.000
Altre regioni	» 8.295.000	» 1.062.420.000
	ettari 35.880.000	mc. 4.175.970.000

La pesca, tanto di mare che d'acqua dolce, dà in Manciuuria rilevante prodotto. Nell'anno 1932, la pesca d'acqua dolce ha dato un prodotto valutato a circa 45 milioni di lire italiane; mentre il prodotto della pesca di mare superava il mezzo miliardo di lire. Le qualità di pesce più abbondanti nelle acque del golfo di Pe-ci-li e del Mar Giallo sono i merluzzi, le reine, i « guci », i *cybia niphonica*, le passere, i cani di mare, le sogliole, le triglie grige, nonchè pescicani, ostriche e gamberi. Ricchi di pesce d'acqua dolce sono il Sungari, il Nonni, il lago Hulun, l'Amur, l'Ussuri, il Yalu e il Liao-ho.

Le saline di Fu-ciù-sien, di Ciuang-ho ed alcune altre hanno dato, nel 1932, un prodotto complessivo di 592.000 quintali di sale.

Ma la risorsa di gran lunga più cospicua del territorio mancese è rappresentata dai suoi giacimenti minerali, forse ancora non tutti sufficientemente noti e, a tutt'oggi, soltanto in parte sfruttati. Le ricerche, gli studi e i sondaggi quanto più possibile accurati, eseguiti nella maggior parte del territorio dagli ingegneri minerari del Governo giapponese, consentono di dare una valutazione sommaria ed approssimativa della ricchezza dei giacimenti mancesi. Predominano, come importanza di prodotti, il ferro e il carbone. I giacimenti di ferro sono stimati a circa un miliardo e 300 milioni di tonnellate e situati quasi tutti nelle zone più settentrionali della Provincia di Fengtien. I giacimenti di carbone di Fu-sciun, Pen-si-fu ed altri, sul confine tra le Province di Fengtien e di Kirin, sono ritenuti capaci di un prodotto

di circa tre miliardi e 900 milioni di tonnellate. I giacimenti di altri minerali sono stimati come segue:

Calcarei	circa	1	miliardo e 700 milioni tonn.
Schisti bituminosi	»	5	miliardi e 400 milioni tonn.
Argille	»	80	milioni tonn.
Sabbie aurifere	»	900	mila tonn.
Magnesite	»	700	milioni tonn.

Le varie Società industriali, per lo sfruttamento di queste ingenti risorse minerarie, stabilite in Manciuria, alla fine del 1932 comportavano un impiego globale di capitale ammontante a 32 miliardi, 130 milioni e 686 mila lire italiane, così ripartito:

Capitale giapponese	L. it.	22.637.524.000	70,45 %
Id. sovietico	»	8.260.000.000	25,71 %
Id. britannico	»	554.260.000	1,73 %
Id. nord-americano	»	369.600.000	1,15 %
Id. francese	»	295.204.000	0,92 %
Id. svedese e danese...	»	14.098.000	0,04 %
TOTALE...	L. it.	32.130.686.000	100,00 %

La Manciuria essendo un paese essenzialmente agricolo, il commercio non vi si è sviluppato che da pochi decenni; mentre le industrie manifatturiere son venute fiorendovi mediante l'intervento del capitale e dell'iniziativa stranieri. Per l'anno 1932, il commercio esterno del Manciù-quo ha dato le seguenti cifre: per l'esportazione: 505.728.000 taeli (L. it. 6.068.736.000) per l'importazione: 467.412.000 taeli (L. it. 5.608.944.000) e cioè per un totale di 973.140.000 taeli (L. it. 11.677.680.000) e con una bilancia attiva di 38.316.000 taeli (L. it. 459.792.000). Valutato in lire italiane e diviso tra i vari paesi importatori ed esportatori, tale commercio si ripartisce nel modo seguente:

	Esportazione	Importazione	Totale	Bilancia
Giappone	3.086.688.000	3.519.792.000	6.686.480.000	+ 752.880.000
Cina	416.832.000	889.872.000	1.306.704.000	— 473.040.000
Germania	1.017.120.000	86.400.000	1.103.520.000	+ 930.920.000
Impero Brit. .	144.432.000	411.984.000	556.416.000	— 267.552.000
Stati Uniti ..	72.240.000	345.120.000	417.360.000	— 272.880.000
U. R. S. S. ...	301.920.000	101.520.000	403.440.000	+ 200.400.000
Olanda	129.312.000	12.720.000	142.032.000	+ 116.592.000
Italia	30.816.000	9.168.000	39.984.000	+ 21.648.000
Francia	27.504.000	7.968.000	35.472.000	+ 19.536.000
Belgio	2.976.000	7.920.000	10.896.000	— 4.944.000
Altri Paesi ..	838.896.000	216.432.000	1.055.328.000	+ 622.464.000
TOTALI	6.068.736.000	5.608.944.000	11.677.680.000	+ 459.792.000

La rete ferroviaria dell'Impero Mancese ha oggi uno sviluppo complessivo di 6.344 chilometri e 400 metri di linee, così ripartite: delle ferrovie ex cinesi km. 3488,3; del C. E. R. (oggi chiamato: ferrovie della Mancìuria settentrionale: N. M. R. ossia *North Manchuria Railway*) km. 1.727; dell'S. M. R. km. 1.129,1. Le cifre del traffico globale di queste linee, nel 1932, sono date dalla seguente tabella:

Sviluppo	chilometrico		Passeggeri		Merci		Utili
Linee ex ci-							
nesi.....	km. 3.488,3	n.	5.725.000	tonn.	7.158.536	L.it.	531.849.612
N. M. R. . .	» 1.727	»	280.005	»	682.273	»	51.257.724
S. M. R. . . .	» 1.129,1	»	6.231.846	»	15.180.586	»	1.055.198.616
TOTALI...	km. 6.344,4	n.	12.236.851	tonn.	23.021.395	L.it.	1.638.305.952

La rete stradale ordinaria è tuttavia in uno stato quasi primitivo: in tutto il territorio le strade idonee al traffico automobilistico costituiscono una rete di soli 13.200 chilometri di sviluppo.

Il servizio di trasporti aereo, per passeggeri, bagaglio e posta, è oggi limitato ad 8 linee per lo sviluppo complessivo di 2490 chilometri.

Alla fine del 1932, i lavoratori dei campi, in Mancìuria, ammontavano a 11.879.816; gli operai delle industrie erano 2.168.804; le persone dedite al commercio 1.507.341; i militari 337.177; i funzionari 164.598. Le scuole primarie erano in numero di 12.877, con 460.633 allievi; le scuole medie e normali 400, con 35.950 allievi; le università e i collegi 75, con 7.190 studenti.

Si pubblicano attualmente, nell'Impero Mancese, 30 giornali: de' quali, 10 in lingua mancese, 13 in lingua giapponese, 6 in lingua russa, 1 in lingua inglese.

Il bilancio statale del Mancìu-quo, per l'esercizio finanziario 1932-33, è rappresentato dalle seguenti cifre:

Entrate		Spese	
ordinarie.....	L.it. 1.168.632.000	ordinarie.....	L.it. 1.253.785.056
straordinarie .	» 486.852.000	straordinarie .	» 401.698.944
	L.it. 1.655.484.000		L.it. 1.655.484.000

Sino a tutto il 1932, le forze armate del Mancìu-quo erano costituite da un contingente di circa 100.000 uomini, dislocati nelle città di Sinking, Mukden, Kirin, Tsi-tsi-har ed in altri punti strategici. A

queste truppe bisogna aggiungere circa 200.000 uomini di polizia: tra metropolitani, polizia speciale politica, guardie di frontiera, polizia mobile e polizia di marina. Permangono inoltre nel territorio dell'Impero Mancese, per... la repressione del brigantaggio, due divisioni giapponesi sul piede di guerra con notevoli forze aeree.

Le forze navali mancesi si limitano, a tutt'oggi, a poche cannoniere sul Sungari e ad alcuni guardacoste nel Pe-ci-li e nel Mar Giallo.
