

Abstract: *From the end of the nineteenth century all along the first half of the twentieth century, Manchuria was a contested and disputed territory between China, Russia, and Japan, and its sovereignty depended on the Russian and Japanese commercial penetration too. Taking the example of Suifenhe, a small town located on the border between China and Russia, this article examines through the lens of trade and customs duty, the development of the taxation system along the railway infrastructure. The article examines the complexity of the region using digitised maps, it employs historical geography and GIS methodology to show the issues of governmentality in the region.*


Suifenhe è una località di frontiera tra Cina e Russia, in quella regione che ad un tempo veniva chiamata Manciuuria (Elleman and Kotkin 2015; Gamsa 2020; Hosie 2018; Mitter 2000; Smith 2017), e fornisce un campione oggetto di studio per questo articolo che illustra l'ambito, i metodi, le fonti e primi risultati delle mappe create per il progetto *Competing imperialisms in Northeast Asia, 1894-1953: Interconnections and resistance*.¹

Questo articolo utilizza la cartografia come metodologia ed intende dimostrare che le tecnologie come il sistema informatico geografico (GIS) archeologico e storico possano fornire nuove risposte. Il sistema informatico geografico assieme alla geografia storica utilizza dati esistenti, mappe storiche, risorse cartografiche o topografiche, per produrre definizioni più precise, comprensioni più profonde e domande più stimolanti di quanto non abbiano fatto gli approcci precedenti, più frammentari. Le ragioni della frammentazione narrativa sono molte e varie. Nel nostro caso, l'Asia nordorientale tra la seconda metà del XIX secolo e gli inizi del XX secolo è caratterizzata da schemi geopolitici in continuo divenire, e quindi abitata, occupata, spartita, colonizzata e decolonizzata da varie potenze regionali e mondiali, per giungere alla solidificazione dei confini lungo la frontiera ideologica imposta dalla Guerra Fredda. Inoltre, la regione è un tale

crogiolo di civiltà che la lingua può rappresentare un'ulteriore barriera allo sviluppo di un resoconto unitario che, per essere efficace, deve essere collaborativo e interdisciplinare (De Angeli, Robinson 2023: 1; De Angeli 2023: 247-248).

Ci si può chiedere in che modo la compilazione di mappe storiche con l'uso della tecnologia GIS può aiutare a visualizzare le realtà storiche dell'Asia nordorientale. Per rispondere a tale quesito proponiamo il caso di Suifenhe a confine tra Cina e Russia. Dimosteremo come la narrazione storica con l'aiuto della metodologia sopracitata può integrare quella che House (1976: 16) definisce "la preoccupazione costante del geografo [che] è proprio la realtà del mondo". La precisione delle mappe digitali² contribuisce a definire e visualizzare meglio sia le caratteristiche naturali sia le infrastrutture create dall'uomo nelle aree di interesse. La scelta di questa metodologia s'incentra su un importante dibattito geografico degli anni Settanta del XX secolo: il concetto di sintetizzare "un quadro geometrico spazio-temporale unificato, con piena continuità nella direzione del tempo" (Hägerstrand 1973: 77). Le piattaforme GIS archeologiche e storiche forniscono ai ricercatori uno strumento che consente di sovrapporre molti strati vettoriali diversi sulle mappe, aiutandoli a visualizzare una realtà storica e geografica dinamica con caratteristiche mutevoli, variabili nel tempo.

Un ultimo punto riguarda i dati per il progetto, che sono stati raccolti da mappe storiche e moderne, fotografie aeree e fonti scritte, oltre ai dati disponibili sulla piattaforma *China Historical Geographical Information System* (CHGIS) dell'Università di Harvard.³ Tali dati sono stati utilizzati al fine di creare una rappresentazione GIS del paesaggio (Knowles 2002; Gregory, Ell 2008; Knowles, Hillier 2008; Gregory, Geddes (eds) 2014; Green, Gongalton, Tukman 2017), che comprende anche la geologia e la topografia del territorio.⁴ La conseguente rappresentazione, visibile nelle mappe allegate, include



aspetti dell'ambiente naturale, dell'ambiente costruito e dell'ambiente modellato culturalmente. Suifenhe come modello permetterà di affrontare le questioni storiche del territorio all'interno di un quadro geografico.

Suifenhe: al confine tra Cina e Russia


Suifenhe è oggi giorno una città cinese nella provincia dello Heilongjiang, prefettura di Mudanjiang, con una popolazione stimata intorno ai 70.000 abitanti,⁵ ma all'inizio del XX secolo era una desolata località di frontiera nota solo per essere attraversata dalla Ferrovia Orientale Cinese, dove entrambi russi e giapponesi vi si insediano prima del 1900. Suifenhe si trova sulle rive del fiume Suifen da cui prende il nome e diviene un importante sito al confine tra Cina e Russia grazie alla convenzione di Pechino del 1860. La sua importanza cresce nel 1897 grazie all'apertura di una stazione della Ferrovia Orientale Cinese. Chiamata anche 'la quinta stazione' (*wuzhan* 五站) Suifenhe dista 144 miglia da Vladivostok in direzione sud-est (China 1913: 16). Agli inizi del XX secolo, il personale della dogana riporta che "la città cinese altro non è che un semplice villaggio, consistente in circa 30 capanne di fango. Diversamente, la stazione di Suifenhe in Manciuria non ha un vero e proprio commercio, al di là di importare i prodotti necessari al consumo locale," perché "il posto è principalmente la residenza degli impiegati della ferrovia e di contrabbandieri di alcolici, quest'ultimi operano i loro affari in modo disinvolto ed impudente", e la popolazione si stima in 1.800 Russi, 1.300 Cinesi, 51 Coreani e 27 Giapponesi (China 1913: 16).

Suifenhe è un chiaro esempio di come una città di confine, ubicata lungo la linea della ferrovia diviene col tempo un sito di grande importanza strategica e di notevoli interessi economici. Per capire meglio il legame tra ragioni economiche, strategiche e politiche prendiamo in analisi la foto scattata da un fotografo russo, R. Gotlieb. La foto

s'intitola "La classe dirigente della dogana dell'impero cinese, a Suifenhe nel 1908" (MS15/5/5/46). La fotografia mostra quattro carrozze di un treno passeggeri, fermo accanto ad un altro di merci russo, mentre otto uomini, vestiti con un abbigliamento invernale alla cinese, sono in posa per la fotografia ricordo sui gradini dell'ultima carrozza del treno. Sullo sfondo ci sono alcune nude colline ammantate in parte di neve ed un'asta sulla quale garrisce la bandiera della Dogana Marittima dell'Impero Cinese (DMIC). L'insieme nella fotografia è semplice ed il titolo è incisivo, in effetti comunica che il treno passeggeri, secondo le premesse, è al servizio della DMIC con sede a Suifenhe nei suoi primi giorni. Gli otto uomini cinesi nella fotografia appartengono al personale della stazione di Suifenhe (DMIC).

La decisione di aprire il 14 marzo 1907 una stazione doganale a Suifenhe, come in altre parti interne della Manciuria, viene presa nel febbraio del 1907 da parte dell'Ispettore Generale della DMIC Robert Hart (Hart 1975: 1431 Z/1113), che mira a sviluppare la DMIC con stazioni e uffici postali in Manciuria, come suo ultimo incarico prima di lasciare per sempre la Cina (Hart 1975: 1435 Z/1117). Suifenhe è un porto aperto per i russi sin dal 1860 grazie alla convenzione di Pechino e lo diviene anche per i giapponesi nel 1895 con il trattato di Shimonoseki. Nel 1900 la rivolta dei Boxer stravolge le relazioni tra Russia e Cina e sconvolge aspetti fondamentali della rete di scambi tra i due paesi, quali commercio, tassazione e territorialità. A tal proposito Hart (1901: 60) sostiene che:

Purtroppo, il movimento dei Boxer interviene sconvolgendo le previsioni [sul commercio della regione]; e sebbene il commercio locale sia rimasto a sud del fiume Yangtze, i porti a nord hanno fatto poco o niente da giugno e può essere lontano il momento per riconquistare la promettente condizione che avevano raggiunto in precedenza [...]. Al nord si sono verificati grandi danni e la ripresa



sarà lenta. Inoltre, le province della Manciuria possono cessare d'essere cinesi ed anche il commercio e la meravigliosa crescita di Newchwang durante gli ultimi due o tre anni e la sua promessa di futura espansione possono non solo finire, ma scomparire, in ogni caso, e per quanto riguarda la Cina e i suoi vecchi canali.

Questa affermazione mette in evidenza quanto l'amministrazione cinese sia sollecitata per riconquistare il controllo della Manciuria ogni qualvolta possibile. Ad esempio, i rapporti della dogana riferiscono come il commercio sia fiorente e promettente a riguardo l'immediato futuro. Lo sviluppo del commercio può essere quantificato con il paragone tra le sedi della DMIC presenti nella regione nel 1906 e nel 1908. Ad esempio, nel 1906 Niuzhuang (oggi giorno Yingkou) è il solo porto aperto della regione, mentre due anni più tardi, nel 1908 vengono aperti i porti di Andong, Dadongkou e Dairen ed aggiunte le stazioni doganali di Manzhouli e Suifenhe al confine con la Russia, quest'ultime sotto la direzione di Harbin. L'apertura di nuovi punti doganali comporta un profitto enorme per la DMIC, tanto più se si considera che nello specifico i raccolti in Manciuria per il 1908 sono di gran lunga superiori a quelli dell'anno precedente e sono del 20% sopra la media dell'intero paese (China 1909: 41).

Più generalmente, nel periodo 1907-1927 il commercio della Manciuria incide per "quasi un terzo del commercio totale di tutta la Cina" grazie agli scambi commerciali con la Russia e ai porti aperti,⁶ che commerciano anche con il resto del mondo (Hall 1930: 292). Di qui capiamo il timore di Hart che la Manciuria possa diventare giapponese. Questo timore dev'essere contestualizzato non solo in riferimento alla rivolta dei Boxer, ma anche con l'aumento della competitività tra le potenze straniere presenti in Asia nordorientale, quali Russia, Regno Unito e Stati Uniti. Cinque anni prima della rivolta dei Boxer, la Cina viene

sconfitta nella prima guerra sino-giapponese (1894-1895) e durante la rivolta dei Boxer i contrasti tra Cina e Russia si accendono, così che i Boxer offrono l'opportunità all'esercito russo di occupare la Manciuria a partire dal 1902 (Zatsepine 2017: 119-120; 124-129). Infatti, la presenza di guardie russe camuffate da impiegati della compagnia ferroviaria presso le stazioni della Ferrovia Orientale Cinese (Woolf 1999: 51; MacDonald 1992: 12) rappresenta uno strumento di espansione territoriale russa in Cina.

Il nuovo accordo tra Russia e Giappone raggiunto nel 1907 offre, invece, l'opportunità alle autorità cinesi di rivendicare la loro presenza nella regione e di mettere in atto la propria sovranità. La soluzione adottata, a seguito di un'immediata ma temporanea decisione da parte della DMIC, è di usare i vagoni del treno come ufficio provvisorio aspettando il momento opportuno per costruire un fabbricato. Il sito di Suifenhe, come stazione di frontiera sulla Ferrovia Orientale Cinese, diviene così un'ideale stazione doganale per le merci in transito tra Russia e Cina. Il rapporto doganale sull'aumento congiunto del commercio estero alle stazioni di frontiera di Suifenhe e Manzhouli riporta un profitto di HK.Tls. 7.600.000 per le casse della DMIC. In un solo anno dall'apertura, il rapporto sottolinea come le merci in transito a Suifenhe non sono soltanto russe, ma anche merci non russe in arrivo via Vladivostok (China 1909: 47). Di fatto, nel 1908 al secondo anno di attività della dogana di Suifenhe, il resoconto doganale riferisce come Suifenhe sia la terza località nella graduatoria della regione, dopo Niuzhuang e Dairen, per quanto riguarda il prodotto di punta della regione, ossia i fertilizzanti a base di soia (China 1909: 48). L'esempio di Suifenhe ci offre lo spunto per analizzare alcuni importanti aspetti sulle relazioni tra Cina e Russia, e questi sono sovranità, infrastrutture e commercio.

Presenza russa, concorrenza giapponese: topografia, espansione territoriale e vie di comunicazione


Esaminiamo ora le località dove russi e giapponesi sono presenti in Manciuria a cavallo tra XIX e XX secolo a cominciare da dove sorgono i centri urbani.

La mappa nr. 1 ci mostra come i grandi centri della Manciuria, quali Harbin, Mukden (ora Shenyang), Changchun, Jilin, Port Arthur⁷ e Dalian, siano tutti ubicati lungo le due principali linee ferroviarie della regione, la Ferrovia Cinese Orientale e la Ferrovia della Manciuria Meridionale, e lungo le idrovie, Harbin e Jilin sulle sponde del fiume Songhua, Mukden del fiume Hun, Changchun del fiume Yitong, mentre Port Arthur e Dalian sulla penisola a sud della Manciuria affacciata sul Mare Giallo. La presenza delle idrovie costituisce la rete primaria di comunicazione prima della costruzione della rete ferroviaria e costituisce la ragione per gli insediamenti urbani in quei siti (Hall 1930: 280-283). La decisione di costruire nuove infrastrutture di comunicazione sotto forma di linee ferroviarie aumenta lo sviluppo degli agglomerati urbani lungo tali vie di comunicazione, e così gli insediamenti principali divengono più grandi, mentre i nuovi, più piccoli, spuntano come funghi sempre lungo la rete ferroviaria. La ferrovia non solo fornisce un'alternativa più veloce al trasporto rispetto alle idrovie, ma la costruzione è pure favorita dalla configurazione della topografia creata dai fiumi: le valli con i fiumi hanno modeste pendenze ideali per costruire una ferrovia (Hall 1930: 290-291; James, Kohn 1943: 238), dal momento che i treni possono scalare soltanto pendii dolci. Infine, Port Arthur e Dalian ubicati sulla punta estrema a sud della Penisola di Liaodong, con il porto che rimane libero dai ghiacci tutto l'anno, costituiscono un posto ideale per fondare una città portuale con relative infrastrutture.

Inoltre, la mappa mostra come i russi mantengono una presenza nei centri minori della Manciuria, ad Aigun, Hunchun, Man-

zhouli, Qiqihar e Suifenhe. Quattro di questi cinque sono città di frontiera: Manzhouli e Suifenhe alla frontiera tra Cina e Russia, utilizzate come ingresso e uscita dalle stazioni ferroviarie lungo la Ferrovia Orientale Cinese; Aigun, seppur non collegata alla linea ferroviaria, è anch'essa sul confine sino-russo ma sulla sponda sud del fiume Amur, di fronte alla città russa di Blagoveshchensk, che invece sorge sulla sponda nord dell'Amur. Hunchun (oggi parte della Prefettura Autonoma Coreana del Yanbian) si situa sul confine sino-coreano vicino alla Provincia Marittima Russa. Neppure Hunchun è collegata alla rete ferroviaria, ma si trova sulle sponde del fiume Tumen che sfocia nel Mare del Giappone. Il fiume utilizzato come canale di comunicazione costituisce inoltre la frontiera tra Cina, Russia e Corea. Infine, Qiqihar, l'unica città non di confine occupata dalla Russia, si situa quasi al centro della Manciuria sulle rive del fiume Nonni, affluente del fiume Songhua. Qiqihar è collegata dalla ferrovia con tre rami: uno con destinazione Geshan, un altro ramo con destinazione Nongjiang e un ultimo con destinazione Angangchi. Qiqihar rappresenta quindi uno snodo ferroviario molto importante situato a nord di Harbin, da dove si può viaggiare in direzione di Mukden, via Daonan e Sibinggai.

Osservando le mappe nr. 2 e 4 e seguendo le linee ferroviarie, appare evidente come russi e giapponesi, a seguito della prima guerra sino-giapponese espandono la loro presenza in Manciuria. I giapponesi penetrano in Manciuria a partire dal 1895 e consolidano così la loro presenza a Suifenhe. Fin dal 1903 si stabiliscono a Dadongkuo e Mukden e, a seguito della loro vittoria sulla Russia nel 1905, invadono l'intera regione (Nield 2015: 289). I giapponesi si stabiliscono a fianco dei russi in tutte le località già menzionate, e la loro presenza si espande dalle località vicine al confine coreano e al Mare Giallo, come le città portuali di Dadongkou e Andang sulla rete ferroviaria di



Mukden e lungo gli assi principali delle reti ferroviarie della Ferrovia della Manciuria Meridionale e Ferrovia Orientale Cinese, fino alle località di Hailar e Manzhouli sul confine russo. Nel confronto tra Russia e Giappone a riguardo dell'espansione territoriale, il fattore tempo evidenzia chiaramente che l'avanzamento russo in Manciuria è possibile soltanto grazie alle idrovie e che la conoscenza da parte dei russi delle caratteristiche idrografiche e topografiche della regione permette loro di costruire la rete ferroviaria. I trattati di Tianjin e di Aigun, e la convenzione di Pechino conferiscono un vantaggio di 35 anni ai russi rispetto ai giapponesi, che arrivano all'inizio del XX secolo, quando la rete ferroviaria è già presente (Zatsepine 2017: 102-106). I giapponesi però la migliorano e la espandono, partendo dalle Province di Fengtian e Jilin, le due più popolate di quelle a sud, penetrando poi nella regione verso la frontiera a nord (Hall 1930: 286).


La guerra russo-giapponese si conclude con il trattato di Portsmouth, un 'accordo di tregua', seguito da un nuovo accordo sottoscritto a San Pietroburgo il 30 luglio 1907, il quale è composto da una convenzione pubblica, una convenzione segreta e una clausola supplementare. L'accordo mira a risolvere le dispute riguardanti la sfera d'interessi nell'Asia nordorientale, includendo la Corea, la Mongolia e la Manciuria. A riguardo della Manciuria, si accordano sul fatto che lo Heilongjiang è russo, mentre Fengtian e Jilin sono giapponesi (Matsui 1972: 33, 37-39, 47-48). Ciò significa che la Ferrovia della Manciuria Meridionale sarà sottoposta all'amministrazione giapponese, mentre la Ferrovia Orientale Cinese rimane alla Russia. Sebbene sia cosa poco nota, l'accordo del 1907 ha un più grande impatto sull'amministrazione della Manciuria rispetto al trattato di Portsmouth, perché include un accordo sul sistema di tassazione. Questo accordo prevede la cessione della provincia settentrionale mancese alla Russia. La densità degli abitanti

seppure modesta presenta un'alta percentuale di russi presenti sul territorio, inoltre la regione è ricca di corsi d'acqua e fiumi che confluiscono in territorio russo sfociando a nord. Il Giappone salvaguarda invece le più popolate province a sud, dove i fiumi confluiscono nel Mare Giallo. L'accordo russo-giapponese del 1907 risolve entrambe le questioni politiche e militari confermando lo *status quo* delle popolazioni russe e giapponesi in Manciuria, ognuna presiede così le province più vicine ai rispettivi paesi (Hall 1930: 289-290). A tal proposito, l'analisi del sistema dei porti aperti in Manciuria in congiunzione con la configurazione della regione dimostra che le scelte politiche e militari fatte da Russia e Giappone in Manciuria sono state dettate dall'ecosistema, dalla sua orografia, dalla sua idrografia e dai sistemi di collegamento delle idrovie, che rispecchiano l'insediamento russo e giapponese della popolazione nella regione.

La rete doganale cinese come simbolo di sovranità

Lo sviluppo delle vie di comunicazione in Manciuria promuove non solo l'insediamento urbano, ma anche lo sviluppo amministrativo della regione. La seguente analisi intende mettere in luce come la competizione tra Russia e Giappone offre l'occasione alla Cina di riaffermare la propria sovranità territoriale grazie allo sviluppo della rete doganale (DMIC). La rete doganale cinese si sviluppa nei centri della Manciuria dove sono ubicati i porti aperti. Il commercio estero si concentra in tali località, e come abbiamo già visto nel caso di Suifenhe, lo stato cinese usa la tassazione come strumento per riaffermare la propria sovranità sul territorio. La tassazione fornisce, quindi, uno strumento essenziale alla Cina per riaffermare il principio di territorialità all'interno del suo territorio.

La mappa nr. 3 mostra la collocazione delle stazioni e delle barriere doganali in Manciuria; le stazioni doganali DMIC sono



ubicata nei porti aperti. Ad eccezione di Niuzhuang, porto aperto al commercio estero dopo la seconda guerra dell'oppio (1856-1860) e dove la dogana cinese DMIC s'insedia nel 1864, tutti gli altri posti di dogana DMIC vengono istituiti a partire dal 1907.


Le stazioni doganali sono organizzate in distretti. Il rapporto della dogana (China 1924: 8-9) conferma che l'importanza delle postazioni doganali è strettamente correlata ai flussi del traffico commerciale e agli insediamenti urbani. La tassazione si basa sul volume d'affari e la sua importanza dipende dallo sviluppo delle reti di comunicazione, che a loro volta favoriscono il commercio; mentre la topografia della Manciuria fornisce una chiave importante per capire come sono organizzate le dogane cinesi e la loro classificazione. Come già fatto notare, lo sviluppo del sistema dei porti aperti avviene in base alla configurazione del territorio, che a sua volta permette lo sviluppo del sistema ferroviario. Già nel 1908, il rapporto sul commercio di Niuzhuang dichiara che "La rete ferroviaria ha contribuito a grandi cambiamenti, senza dei quali non ci sarebbe stata alcuna possibilità per nuovi porti e tali cambiamenti non sono ancora completi, perché quanto prima la rete ferroviaria sarà fornita di migliori strutture di quelle che ha adesso" (China 1909: 35). Infatti, lo sviluppo della rete ferroviaria è essenziale al servizio doganale. Il rapporto doganale (China 1909: 26) rimarca che: "Non è esagerato affermare che il futuro di Dairen e della Manciuria dipenda dalla ferrovia. Senza questo, lo sviluppo economico ed industriale della Manciuria è impossibile." Questa visione spinge l'amministrazione della DMIC ad agire. Nel 1921 apre la sede centrale della DMIC per la Manciuria a Harbin, nelle vicinanze del ponte ferroviario sul fiume Sungari, e incorpora gli uffici e le amministrazioni doganali predisposti al traffico fluviale di merci alla ferrovia; nel frattempo si prepara anche "una nuova sede succursale a Kwanchengtze (ora Changchun), in collegamento con il sud

della Manciuria e con la Ferrovia Orientale Cinese ad est" (China 1924: 8-9). Questo *modus operandi* evidenzia come le infrastrutture della rete ferroviaria si fondono con quelle dell'amministrazione doganale.

Un'ultima riflessione su questo punto a riguardo di Suifenhe. La sua ubicazione alla frontiera tra Cina e Russia la rende una località ideale per la stazione doganale dedita non solo al controllo del transito di merci, ma anche a quello di persone. A partire dal 1918 la stazione doganale di Suifenhe assume anche la responsabilità del controllo dei passaporti, inizialmente per impedire l'ingresso in Cina dei prigionieri di guerra tedeschi ed austriaci scappati dalla Siberia, seppure più tardi il controllo sia esteso a tutti coloro che attraversano il confine (China 1924: 8, 10). Possiamo quindi concludere che la presenza della dogana a Suifenhe porti con sé due aspetti della sovranità cinese: la tassazione e l'applicazione della legge nelle forme del diritto doganale e del controllo del passaporto.

Epilogo

Questo articolo prende in esame Suifenhe, una desolata località al confine tra Cina e Russia a cavallo tra i secoli XIX e XX, e dimostra come la tassazione dipende da un'economia materiale, che è essa stessa il prodotto di una serie di fattori, tra cui l'ambiente fisico, l'amministrazione e la sicurezza, nonché le interazioni tra diversi gruppi nazionali ed economici presenti nel territorio. È quindi necessario comprendere questi fattori esaminando il territorio: il terreno fisico e il suo sistema ecologico, inteso come relazione tra organismo vivente e l'ambiente fisico circostante. Per esempio, la rete ferroviaria che trasporta i prodotti agricoli mancesi al mercato cinese per commercialarli (Lattimore 1962: 92) ingloba l'ecosistema della Manciuria nell'impero cinese, ma ugualmente la rete ferroviaria contribuisce ad incorporare la regione di frontiera sotto il dominio della sovranità cinese grazie alle



nuove stazioni doganali della DMIC sorte lungo la ferrovia per limitare l'espansione di Russia e Giappone all'interno della Cina.

Suifenhe, come modello di studio nella storia di scambi commerciali e diritti doganali tra Cina e Russia, richiama l'attenzione su tre aspetti chiave: la fluidità della popolazione, l'interdipendenza tra ecologia, commercio e infrastrutture e il ruolo della DCIM nell'affermazione dei poteri sovrani cinesi all'interno della regione. Il caso di Suifenhe ha dimostrato che la governabilità della Manciuria come regione è determinata dalla costante fluidità della popolazione, che pone grandi sfide ai tentativi delle autorità cinesi di tassare la terra e i suoi prodotti e d'imporre la legge cinese. Secondo Michel Foucault (2005: 24-25, 27, 29, 32, 72), la tassazione e l'applicazione della legge rappresentano i due poteri sovrani esercitati dalle autorità dello stato sui propri cittadini; pertanto, la presenza di stranieri e di porti aperti sul territorio della Cina, esenti dall'applicazione della legge cinese grazie al sistema extraterritoriale, mina intrinsecamente il potere sovrano cinese. La presenza nella regione di imperi in competizione tra loro, che godono dell'extraterritorialità, mette ulteriormente in discussione la sovranità cinese, in quanto agiscono da ostacolo alla riscossione delle tasse cinesi e all'applicazione della legge cinese in Manciuria. L'apertura delle stazioni doganali cinesi per tassare il commercio estero e il controllo dei passaporti nelle stesse stazioni, tuttavia, esemplificano la capacità dello stato cinese di esercitare i propri poteri sovrani bilanciando la circolazione di merci e persone senza rinunciare al requisito del controllo doganale. Secondo Michel Foucault (2015: 24) "la sovrapposizione tra lo stato di sovranità, lo stato territoriale e lo stato commerciale" si rafforzano a vicenda, perché un regime territoriale efficiente favorisce l'esercizio della sovranità e il flusso di scambi commerciali.⁸ In Manciuria, tuttavia, tale sovrapposizione

non è possibile perché lo stato territoriale è formalmente cinese, ma a causa del sistema extraterritoriale la sovranità cinese è parziale, mentre lo stato commerciale appartiene a chi controlla e amministra i porti aperti e la rete ferroviaria. L'adozione dei vagoni ferroviari come base per una sottosezione doganale, quindi, rappresenta un tentativo di riconquistare lo stato di sovranità della Cina come paese e di limitare l'espansione degli interessi commerciali russi e giapponesi all'interno del territorio nazionale cinese.

Per concludere, mappare il terreno in cui gli imperi competono e cooperano tra loro a fasi alterne aiuta a 'dire la verità' intesa come da Foucault, sostituendo la storia del dominio con l'analisi storica. Ad esempio, esaminare il sistema dei porti aperti in relazione alla topografia della regione e alle 'tecniche di governamentalità',⁹ come il sistema di tassazione, libera l'analisi "da una Teoria generale del potere (con tutte le maiuscole del caso), o dalle spiegazioni che fanno riferimento al concetto generale di Dominio, cercando di valorizzare storia e analisi delle procedure e delle tecnologie di governamentalità" (Foucault 2015: 48-49). 'Dire la verità' significa individuare gli eventi nel loro contesto storico attraverso dati cartografici precisi, in questo caso raccolti attraverso il sistema di tassazione, lungo il filo del tempo, e quindi fornire una "realtà geografica precisa" (House 1976: 16) per narrare la storia.

Bibliografia

Bol, Peter K. (2013), "On the Cyberinfrastructure for GIS-Enabled Historiography", *Annals of the Association of American Geographers* 103(5), pp. 1087-1092.

Bol, Peter K. (2016 a), "Exploring the Propositions in Maps: The Case of the 'Yuji Tu' of 1136", *Journal of Song-Yuan Studies* 46, pp. 209-224.

Bol, Peter K. (2016 b), "Mapping Chi-

na's History", *Verge: Studies in Global Asia* 2(2), pp. 70-82.

China. Inspector General of Customs (1909), *Returns of trade and trade reports for 1908*, Shanghai: Inspector General of Customs.

China. Inspector General of Customs (1913), *Decennial reports on the trade, navigation, industries, etc., ports open to foreign commerce in China, and on the condition and development of the Treaty Port Provinces, 1902-1911*, Shanghai: Inspector General of Customs.

China. Inspector General of Customs (1924), *Decennial reports on the trade, navigation, industries, etc., ports open to foreign commerce in China, and on the condition and development of the Treaty Port Provinces, 1912-1921*, Shanghai: Inspector General of Customs.

De Angeli, Aglaia (2023), "Competing Imperialisms in Manchuria: Mapping a Contested and Disputed Territory", in A. De Angeli et al. (eds.), *Competing Imperialisms in Northeast Asia: New Perspectives, 1894-1953*, Oxon: Routledge, pp. 247-264.

De Angeli, Aglaia et al. (2019), *CIRN Manchuria Map set 1*, Queen's University Belfast: unpublished.

De Angeli, Aglaia - Robinson, Peter (2023), "Introduction", in A. De Angeli et al. (eds.), *Competing Imperialisms in Northeast Asia: New Perspectives, 1894-1953*, Oxon: Routledge, pp. 1-14.

Duara, Prasenjit (2003), *Sovereignty and Authenticity: Manchukuo and the East Asian Modern*, New York, Oxford: Rowland and Littlefield Publishers, Inc.

Elleman, Bruce - Kotkin, Stephen (eds.) (2015), *Manchurian Railways and the Opening of China: An International History*, London: Taylor & Francis.

Foucault, Michel (2005), *Sicurezza, territorio, popolazione. Corso al Collège de France (1977-1978)*, curato da Ewald, François, Fontana, Alessandro, trad. di P. Napoli, Milano: Feltrinelli.

Foucault, Michel (2015), *Il governo di sé e degli altri. Corso al Collège de France (1982-*

1983), curato da Gros, Frédéric, trad. di M. Galzigna, Milano: Feltrinelli.

Gamsa, Mark (2020), *Manchuria: A Concise History*, London: Bloomsbury Publishing.

Geo Umbria *Cartografia digitale o numerica* <http://www.didalms.it/wordpress/2018/03/03/cartografia-digitale-o-numerica/>

Green, Kass, Russell, Gongalton, -Tukman, Mark (2017), *Imagery and GIS: Best Practices for Extracting Information from Imagery*, Redlands: Esri Press.

Gregory, Ian - Ell, Paul S. (2008), *Historical GIS: Technologies, Methodologies and Scholarship*, vol. 39. Cambridge: Cambridge University Press.

Gregory, Ian - Geddes, Alister (eds.) (2014), *Toward Spatial Humanities: Historical GIS and Spatial History*, Bloomington: Indiana University Press.

Hägerstrand, Torsten (1973), "The domain of human geography", in C. Richard (ed.), *Directions in Geography*, London: Methuen, pp. 67-88.

Hall, Robert B. (1930), "The Geography of Manchuria", *Annals of the American Academy of Political and Social Science* 152(1), pp. 278-292.

Hart, Robert (1901), "China and Her Foreign Trade", *The North American Review* 172(530), pp. 59-71.

Hart, Robert (1975), *The I. G. in Peking: letters of Robert Hart, Chinese Maritime Customs, 1868-1907*, in J.K., Fairbank, B.F. Bruner, E. M. Matheson (eds.), vol. II. Cambridge, Mass.-London: Belknap Press of Harvard University Press.

Hosie, Alexander (2018), *Manchuria: Its People, Resources and Recent History*, (1st ed. 1901), Oxon: Routledge.

House, John W. (1976), *The Geographer in Turbulent Age*, Oxford: Clarendon Press.

James, Preston E. - Kohn, Clyde F. (1943), *An outline of geography*, Bonn: Ginn.

Kent, Alex - Hopfstock, Anja (2018), "Topographic Mapping: Past, Present and Future", *The Cartographic Journal* 55(4), pp.

305-308.

Knowles, Anne K. (2002), *Past Time, Past Place: GIS for History*, Redlands: ESRI Press.

Knowles, Anne K. - Hillier, Amy (2008), *Placing History: How Maps, Spatial Data, and GIS Are Changing Historical Scholarship*, Redlands: ESRI Press.

Lattimore, Owen (1962), *Studies in frontier history: collected papers, 1928-1958*, London-New York: Oxford University Press.

League of Nations. Commission of Enquiry into the Sino-Japanese Dispute (1932), *A Railway Map of Manchuria*, Geneva: League of Nations.

MacDonald, David M. (1992), *United Government and Foreign Policy in Russia, 1900-1914*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press.

Matsui, Masato (1972), "The Russo-Japanese Agreement of 1907: Its Causes and the Progress of Negotiations", *Modern Asian Studies* 6(1), pp. 33-48.

Mitter, Rana (2000), *The Manchurian myth: Nationalism, Resistance, and Collaboration in Modern China*, Berkeley: University of California Press.

Queen's University Belfast, McClay Library Special Collection and Archives, MS15/5/5/46, Sir Robert Hart Collection.

Nield, Robert (2015), *China's Foreign Places: The Foreign Presence in China in the Treaty Port Era, 1840-1943*, Hong Kong: Hong Kong University Press.

Perdue, Peter C. (2017), "Reflections on the transnational and comparative imperial history of Asia: Its promises, perils, and prospects", *Thesis Eleven* 139(1), pp. 129-144.

Smith, Norman (ed.) (2017), *Empire and Environment in the Making of Manchuria*, Vancouver-Toronto: UBC Press.

The Japanese Invasion of Manchuria: The History of the Occupation of Northeastern China That Presaged World War II (2017), Ann Arbor: Charles River Editors.

Woolf, David (1999), *To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898-1914*, Stanford: Stanford University Press.

ty Press.


Zatsepine, Victor (2017), *Beyond the Amur: Frontier encounters between China and Russia, 1850-1930*, Vancouver: UBC Press.

Note

¹ Questo articolo presenta una parte della ricerca condotta nell'ambito di due progetti di ricerca finanziati dalla Queen's University Belfast, *China's Customs on the Russian Border: Global, Transnational and Cross-border* (Faculty Research Initiatives Fund, 2018) e dalla UK Research and Innovation - Economic and Social Research Council, *Competing Imperialisms in Northeast Asia, 1894-1953: Interconnection and Resistance* (2019-2021) (ES/S013393/1). Questo progetto si concentra su un periodo di tempo relativamente breve, appena sei decenni, dal 1894 al 1953, con l'obiettivo di visualizzare e analizzare la competizione dei molteplici imperi presenti nei territori contesi della regione. Il progetto di mappatura esplora la definizione di Immanuel Kant di "storia come narrazione nel tempo e geografia come rappresentazione nello spazio" (House 1976: 10), poiché una narrazione storica non può essere completa senza considerare il luogo in cui gli eventi sono accaduti e l'ambiente naturale e socio-antropomorfo a cui si riferiscono. La contestualizzazione storica è completa solo se include sia le coordinate storiche che quelle spaziali.

² Le mappe digitali (o numeriche) sono compilate grazie alla cartografia digitale, ossia basata su supporti informatici che consentono di memorizzare i dati in un unico database spaziale, il quale gestisce tutti gli aspetti della cartografia.

La rappresentazione delle caratteristiche cartografiche ha una forma che consente ai valori dei loro attributi di essere immagazzinati, manipolati ed emessi da un sistema informatico. Le mappe digitali sono compilate come un unico foglio o strato vettoriale. Le mappe digitali si basano su di un database o un file che diventa una mappa quando un



GIS produce una copia cartacea o un output visualizzato sullo schermo.

Per approfondimenti su tale metodologia e la sua applicazione vedasi Geo Umbria *Cartografia digitale o numerica* <http://www.didalms.it/wordpress/2018/03/03/cartografia-digitale-o-numerica/> (31 maggio 2023).

Le mappe digitalizzate, come quelle utilizzate per questo studio, si ottengono con la digitalizzazione in GIS, in cui lo specialista GIS digitalizza i dati raster per creare strati vettoriali da analizzare successivamente.

Il processo avviene per fasi. La prima è la georeferenziazione, che è il processo di conversione dei dati geografici da una copia cartacea o da un'immagine scansionata in dati vettoriali, ovvero si assegnano le coordinate del mondo reale ai pixel della mappa scansionata. La seconda fase è la digitalizzazione, ossia il processo di conversione dei dati georeferenziati in formato digitale, ovvero nel processo di digitalizzazione le caratteristiche della mappa tracciata o dell'immagine vengono acquisite come coordinate in formato punto, linea o poligono.

Le carte digitalizzate, come quelle prodotte per questo progetto, svolgono la funzione di mappe cognitive in quanto visualizzano non semplici informazioni infografiche, ma *visual data*, ovvero la visualizzazione di molteplici informazioni e dati statistici che vengono aggregati in figure astratte o simboli. Infatti, si utilizza la sovrapposizione di più mappe digitalizzate allo scopo di avere una maggiore quantità di informazioni disponibili non solo per l'analisi ma anche per uno studio comparativo di vari fattori, quali vie di comunicazione (per esempio idrovie e rete ferroviaria), ubicazione delle sedi della Dogana Marittima Imperiale Cinese e dei porti aperti, ecc. Queste mappe hanno quindi punti predittivi, perché non solo ci aiutano ad orientarci nello spazio, ma anche nel tempo.

³ Il sito web può essere visitato all'indirizzo [https://dataverse.harvard.edu/data-](https://dataverse.harvard.edu/data-verse/chgis)

[verse/chgis](https://dataverse.harvard.edu/data-verse/chgis) (31 maggio 2023). Per ulteriori informazioni sul GIS storico e il suo uso per lo studio della storia cinese, si veda Bol (2013, 2016a, 2016b).

⁴ Per una breve rassegna sulla storia della cartografia topografica si veda Kent & Hopfstock (2018).

⁵ Per la popolazione di Suifenhe si veda <https://www.ceicdata.com/en/china/population-county-level-region/population-heilongjiang-mudanjiang-suifenhe> (31 maggio 2023).

⁶ I porti aperti sono delle zone di territorio cinese occupate dalle potenze straniere e pertanto escluse dalla giurisdizione cinese. Tali località sono occupate ed amministrare dalle potenze straniere secondo la legge in vigore in quello stato e di conseguenza esenti dalla tassazione cinese, dal momento che sono territorio tecnicamente straniero *ex jure*. Notasi anche che il commercio nei porti aperti è sottoposto ad una serie di condizioni per facilitarne il controllo da parte delle potenze a trattato e al contempo limitare il ruolo della Dogana Marittima dell'Impero Cinese (DMIC), che determina la somma dei diritti d'importazione ed esportazione da pagare in Cina.

⁷ Oggigiorno Port Arthur si chiama Lüshunkou ed è un distretto di Dalian.

⁸ Foucault riprende qui Le Maître che a sua volta si rifà ad un concetto antico, quale la sovranità, ma Foucault spiega che Le Maître lo associa ad uno moderno, ossia la circolazione, per realizzare tale sovrapposizione tra i tre stati: sovrano, territoriale e commerciale.

⁹ Duara in *Sovranità e autenticità* (2003) ha esaminato a lungo il principio faucoultiano della governamentalità nel Manchukuo e in Asia orientale. Sebbene il suo contributo sia prezioso, si riferisce a un periodo successivo e valuta specificamente la governamentalità in relazione alla nazione e alla sovranità, tra metropoli e territorio colonizzato, come strumento di modernizzazione, organizzazione dello stato e stabilizzazione del potere

del regime, e persino in relazione al ruolo delle donne e della famiglia nella società moderna. Duara ha trattato la governamentalità e la sovranità secondo Foucault, ma

non ha messo in relazione la governamentalità con la tassazione associata alla territorialità come strumento di sovranità statale, come ha dimostrato questa ricerca.



La Ferrovia della Manciuria Meridionale alla frontiera tra Cina e Russia nei pressi di Manzhouli.
(Source: <http://perekop.org/32989>)