



LA CRISI DELL'AMETHYST

Le tracce di una diplomazia segreta

SERGIO VALZANIA

IL 20 aprile 1949 la fregata inglese *Hms Amethyst*, agli ordini del capitano di corvetta Bernard Skinner, stava risalendo lo Yangtse (Fiume Azzurro), uno dei maggiori corsi d'acqua della Cina, diretta a Nanchino, capitale della Repubblica di Cina. Su ciascuna delle sue fiancate era stato dipinto un grande Union Jack: la precauzione si doveva al fatto che la Cina era scossa dallo scontro tra le forze del governo del Kuomintang di Chiang Kai-shek, riconosciuto come legittimo dalla gran parte del mondo, e quelle dell'Esercito Popolare di Liberazione (Epl), ossia le truppe rivoluzionarie del Partito comunista cinese presieduto da Mao Zedong. Nel Paese si combatteva da molti anni, da prima che nel 1937 scoppiasse la Seconda guerra sino-giapponese a seguito dell'incidente del ponte di Marco Polo, un conflitto che nel 1941 divenne parte della campagna del Pacifico della Seconda guerra mondiale, conclusasi nel 1945 con la disastrosa sconfitta del Giappone. Le armate del Sol Levante si erano allora ritirate, abbandonando immensi quantitativi di mezzi, armi e munizioni che nazionalisti e rivoluzionari utilizzarono per riaprire il confronto per il controllo dell'ex Celeste Impero, iniziato negli anni Trenta e sospeso per fronteggiare l'invasore. Nella primavera 1949 l'esito della guerra civile sembrava prossimo: il 31 gennaio l'Epl aveva conquistato Pechino, dove aveva installato il proprio governo, e stava scendendo verso sud. Da poco aveva raggiunto le rive dello Yangtse, che costituiva dunque la linea del fronte, e si apprestava a superarlo per occupare Nanchino e poi dirigersi verso Shanghai e Canton. A causa di questa situazione, come

La crisi della fregata *Hms Amethyst* tra il 20 aprile e il 31 luglio 1949 segna la fine della stagione dei trattati "inequali" imposti alla Cina dalle potenze occidentali e costituisce un perfetto esempio dell'utilizzazione di un episodio bellico per stimolare e poi mascherare un efficace dialogo diplomatico. Dietro la fuga della nave dallo Yangtse si cela la fine dell'esperienza coloniale inglese in Estremo Oriente, ma la rappresentazione che ne venne data a Londra, con parate lungo le strade e la consegna di decorazioni, fu quella del conseguimento di una grande vittoria.



L'Hms *Amethyst*, corvetta della Royal Navy, fu varata il 7 maggio 1943. Dopo la Seconda guerra mondiale fu modificata in fregata. Fu demolita nel 1957.

vedremo tra poco, il governo australiano si sarebbe rifiutato d'inviare una propria nave a dare il cambio al cacciatorpediniere Hms *Consort* – chiamato a soccorrere l'*Amethyst* – ancorato a Nanchino, ove esercitava uno dei diritti garantiti alla Gran Bretagna dai molti trattati "inequali" stipulati con vari governi cinesi a partire dalle Guerre dell'oppio e da quella dei Boxer. Tali accordi concedevano da quasi un secolo alle unità della Royal Navy, e delle Marine di molte altre potenze occidentali, la facoltà di navigare liberamente nelle acque interne della Cina. Nonostante la precauzione costituita dalle grandi bandiere sulle fiancate, verso le 8:30 del mattino del 20 aprile 1949, l'*Amethyst* venne fatta segno dal tiro di alcune batterie di artiglieria da campagna, che non la colpirono, schierate a nord del fiume, evidentemente appartenenti all'Epl. Iniziava in questo modo il cosiddetto "incidente dell'*Amethyst*", destinato a durare oltre 100 giorni. Di tale episodio conosciamo apparentemente tutto – gli è stato dedicato anche un film, *Yangtse Incident. The Story of H.M.S. Amethyst* (1957), giunto in Italia con il titolo *Fuoco sullo Yangtse* – senza però avere cognizione della parte principale e più significativa della vicenda, quella legata alla soluzione diplomatica della crisi. Del come si pervenne a essa e del perché fu deciso di non dichiarare il raggiungimento di alcun accordo non sappiamo niente e assai probabilmente non lo si saprà ancora per molto tempo, se mai la verità, o almeno una parte di essa, verrà portata alla luce.

Il capitano Skinner decise di considerare le cannonate della batteria dell'Epl un errore, una di quelle cose che in guerra possono capitare: la Marina cinese, infatti, era pressor-

Poster di *Fuoco sullo Yangtse* (*Yangtse Incident. The Story of H.M.S. Amethyst*), film britannico del 1957, diretto da Michael Anderson (1920-2018), basato sui fatti descritti nell'articolo.

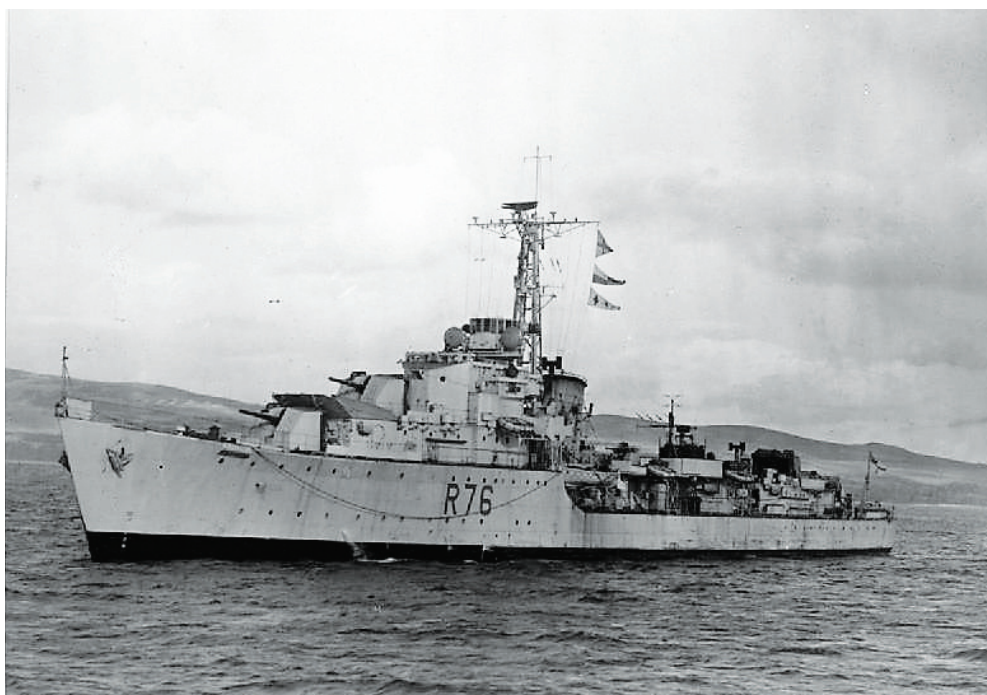


ché interamente nazionalista e questo poteva indurre gli artiglieri comunisti a sparare contro qualsiasi nave dovesse avvicinarsi. Skinner reagì ordinando di aumentare la velocità dell'*Amethyst* per allontanarsi il più presto possibile dalla zona. La manovra sembrava essere stata portata felicemente a compimento, ma dopo appena mezz'ora la fregata fu nuovamente investita dal fuoco di un maggior numero di armi e dalla mira più accurata. Questa volta Skinner dette ordine di rispondere, mentre una serie di proiettili cinesi arrivavano sul bersaglio.

La nave fu colpita molte volte. Anche la plancia venne centrata e il comandante fu ferito gravemente. L'*Amethyst* rimase senza governo e finì per arenarsi su di un banco di fango nei pressi di una delle molte isolette che si trovano lungo il corso d'acqua. A bordo si contavano già parecchi morti e feriti. L'unico ufficiale ancora in grado di esercitare il comando, il tenente di vascello Geoffrey Weston, dette ordine di distruggere i cifrari e la cartografia di bordo e di abbandonare la nave, cercando di raggiungere a nuoto la riva meridionale del fiume, contando sull'atteggiamento di reciproca amicizia che legava la Gran Bretagna al governo del Kuomintang. Appena i primi marinai inglesi si gettarono in acqua, i soldati dell'Epl li bersagliarono con mitragliatrici pesanti, mietendo ulteriori vittime. Nessuno lasciò più la nave e anche alcuni degli uomini già scesi risalirono a bordo, dove erano rimasti i feriti più gravi e quanti li assistevano. I cinesi smisero allora di sparare: qualche marinaio inglese riuscì comunque a nuotare fino alle posizioni dei nazionalisti, che li accolsero benevolmente e in seguito fornirono loro l'assistenza necessaria a rientrare a Shanghai. Intanto l'*Amethyst* rimaneva bloccata con a bordo circa 60 uomini della Royal Navy. Si concludeva così la prima fase dell'incidente: una nave da guerra inglese si trovava nel cuore della Cina, ferma e sottoposta a una grave minaccia da parte dell'Epl. La risposta dell'ammiraglio britannico fu immediata, tanto da far credere che esistesse per lo meno una diffusa preoccupazione.



L'Hms *Black Swan*, corvetta varata il 7 luglio 1939, era progettata per compiti di scorta ai convogli in alto mare. Sebbene lenta, rispondeva anche a esigenze di prima linea grazie al potente armamento di cui era munita. Nel 1949 prese parte all'incidente dello Yangtse quando, con altre unità, andò in soccorso dell'Hms *Amethyst*. Fu demolita nel 1956.



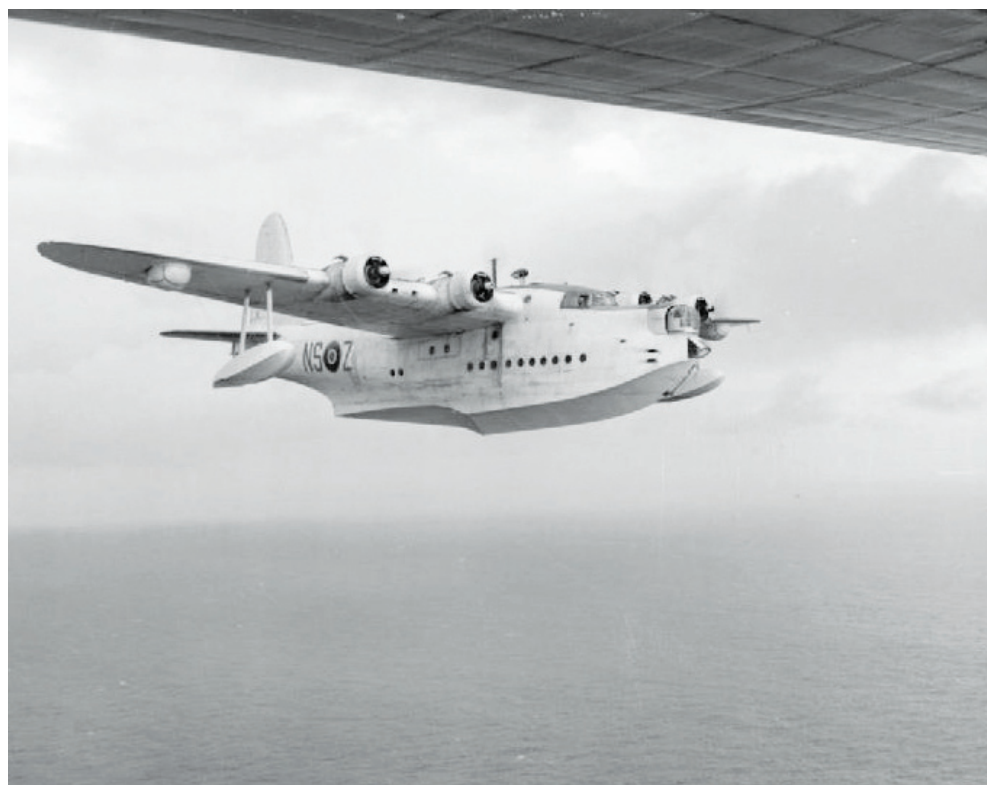
L'Hms *Consort* era un cacciatorpediniere costruito per la Royal Navy durante la Seconda guerra mondiale. Varato il 19 ottobre 1944, andò in demolizione nel 1961.

pazione relativa alla missione affidata all'*Amethyst*. Appena giunta notizia di quanto stava accadendo venne ordinato al *Consort* di lasciare Nanchino, distante circa 100 chilometri dal luogo dove si erano svolti i combattimenti, senza attendere l'arrivo dell'unità di mezzi sostitutivi e di recarsi alla massima velocità a prestare soccorso alla nave in difficoltà, rimorchiandola fino a Shanghai. Quasi contemporaneamente venivano allertate altre due unità che si trovavano nell'area della foce dello Yangtse: l'Hms *Black Swan*, quasi gemella dell'*Amethyst*, e l'incrociatore pesante Hms *London*, nave da 13mila tonnellate dotata di un armamento principale formato da otto cannoni da 203 millimetri. Navigando ad alta velocità, il *Consort* giunse nei pressi dell'*Amethyst* attorno alle 14:30 del 20 aprile, ma venne accolto da un tiro serrato di numerosi pezzi di artiglieria da campagna e controcarro; questi ultimi sparavano proiettili ad alta velocità e il cacciatorpediniere reagì prontamente. Intanto l'unità manovrava in modo tale da assumere una posizione utile per prendere al traino l'*Amethyst*. Il tentativo venne effettuato tre volte, ma dopo due ore di sforzi inutili il *Consort* era stato colpito da oltre 50 colpi che avevano causato 10 morti e 30 feriti tra l'equipaggio e arrecato gravi danni. Valutando la situazione oramai compromessa, il comandante del cacciatorpediniere decise di rinunciare all'operazione di soccorso e di proseguire verso Shanghai. Falliva in questo modo la prima mossa del comando britannico per sottrarre l'*Amethyst* al controllo dell'Epl. Nel corso della notte tra il 20 e 21 aprile, Weston fece alleggerire la nave di tutto quanto venne giudicato inutile: riuscì così a disincagliarla dal banco di fango e a spostarsi lungo il percorso d'acqua fino a raggiungere una posizione meno esposta. Il 21 aprile il *London*, scortato dal *Black Swan*, più agile e quindi meglio adatto a ese-



L'Hms *London*, varato il 14 settembre 1927, era un incrociatore pesante della Royal Navy. Lungo 193 m, andò in demolizione nel 1950.

guire l'operazione di aggancio e rimorchio, mise in atto il secondo tentativo di liberare la nave bloccata con l'impiego della forza, questa volta provenendo da Shanghai. Poco dopo le 10 del mattino le due navi vennero cannoneggiate, risposero e proseguirono. Meno di mezz'ora dopo però si trovarono sotto il tiro di un dispositivo d'artiglieria ancora più potente, i cui proiettili si dimostrarono capaci di perforare anche la corazza delle torri dell'incrociatore, bersaglio principale degli artiglieri cinesi. Giunto ormai a meno di 20 miglia dalla posizione dell'*Amethyst*, il *London* fu centrato ripetutamente. Un proiettile colpì la plancia uccidendo il pilota cinese che era a bordo e ferendo il comandante, John Hodges, che valutò la situazione così pericolosa da decidere di rinunciare al piano. A preoccuparlo era soprattutto la prospettiva di un rientro a bassa velocità a causa del traino, che secondo lui avrebbe esposto eccessivamente le due unità. Aveva così termine il secondo e ultimo tentativo di soccorrere l'*Amethyst* per via fluviale. La virata nel fiume del *London*, lungo circa 200 m, si rivelò molto difficoltosa, tanto che una delle eliche toccò il fondale danneggiandosi; nel corso del rientro le due unità inglesi vennero cannoneggiate altre cinque volte e risposero sempre al fuoco. Durante i combattimenti il *London* contò 13 perdite e 15 feriti gravi; sparò 132 colpi con i pezzi da 203 millimetri e altri 449 con l'armamento secondario da 102 millimetri. Il *Black Swan* ebbe solo sette feriti gravi, probabilmente perché offriva agli artiglieri cinesi



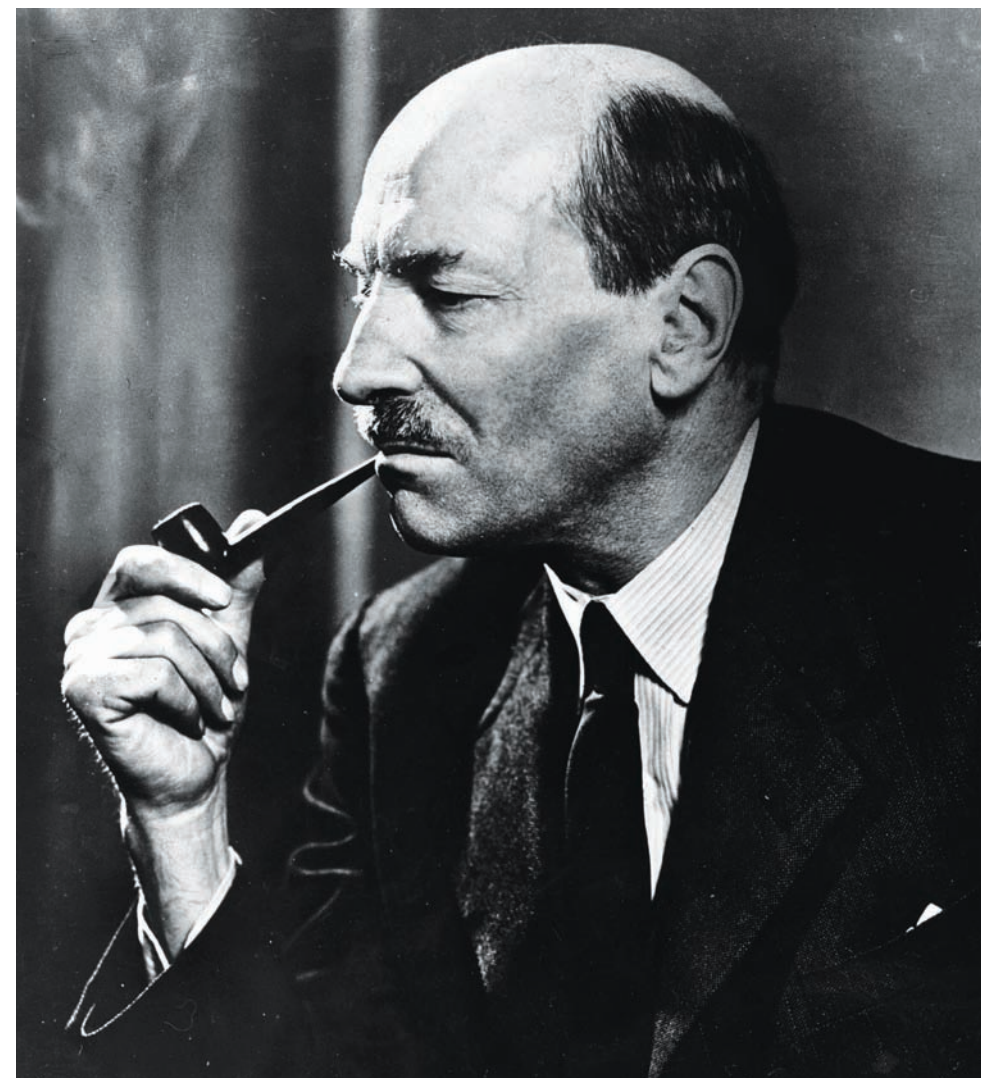
Lo Short S.25 Sunderland era un idrovolante britannico, rivelatosi, nella sua categoria, uno dei più importanti nel corso del Secondo conflitto mondiale. Durante la crisi dell'*Amethyst* riuscì ad ammarare vicino alla nave trasferendovi un medico e beni di prima necessità.

un bersaglio minore rispetto a quello del massiccio incrociatore che accompagnava. Il pomeriggio dello stesso 21 aprile un idrovolante Sunderland della Raf riuscì ad ammarare nei pressi dell'*Amethyst* con a bordo un medico – prezioso, dato che quello in servizio sulla fregata era rimasto ucciso – e lo trasferì a bordo della nave insieme a medicinali e beni di prima necessità. Le armi leggere cinesi costrinsero l'aereo a ripartire, non prima di aver imbarcato alcuni feriti.

La notte tra il 21 e 22 l'*Amethyst* eseguì con il favore del buio un nuovo spostamento di circa 10 chilometri, grazie al quale raggiunse una posizione più riparata e dalla quale furono sbarcati tutti gli uomini colpiti rimasti a bordo, compreso il comandante Skinner, che era molto grave e sarebbe morto pochi giorni dopo. Lo stesso giorno giunse via terra da Nanchino il capitano di corvetta John Kerans, addetto navale dell'ambasciata inglese nella città. L'ufficiale assunse il comando dell'*Amethyst*, che al momento aveva come equipaggio un medico, 52 marinai, otto assistenti cinesi e tre ufficiali. Da allora Kerans diresse le operazioni a bordo e curò i rapporti con le autorità cinesi locali, con le quali avrebbe avuto 19 incontri nell'arco di circa tre mesi, la maggior parte dei quali inconcludenti. Nel corso del 22 aprile la Raf effettuò un altro tentativo di raggiungere l'*Amethyst*, ma l'idrovolante fu allontanato dal tiro della contraerea dell'Epl; nella notte la fregata guadagnò alcuni altri chilometri in direzione di Nanchino, ma l'ammiragliato decise di ordinare alla nave di cessare ogni spostamento. Prendevano avvio intanto i primi colloqui diplomatici, in un contesto reso complesso dal fatto che la Gran Bretagna riconosceva come legittimo il governo della Repubblica di Cina, stabilitosi a Nanchino dopo che l'Epl aveva conquistato Pechino, e non quello rivoluzionario. Secondo le dichiarazioni ufficiali inglesi, il primo a prendere contatto con le autorità militari dell'Epl che si trovavano nei pressi dell'*Amethyst* fu Edward Youde, un segretario del Foreign Service buon conoscitore del cinese, il quale si offrì volontario per la rischiosa missione. Dopo un viaggio rocambolesco, Youde entrò in contatto con il comando dell'Epl responsabile della regione, che non si dimostrò disponibile a concedere alla fregata l'autorizzazione a ripartire, a meno che non collaborasse all'attraversamento dello Yangtse da parte delle truppe comuniste. Inoltre veniva richiesto un indennizzo per i 252 morti che il fuoco delle navi britanniche avevano causato tra gli artiglieri cinesi. Ambedue le condizioni erano inaccettabili per gli inglesi. I problemi aperti tra Regno Unito e quella che si preparava a divenire Repubblica Popolare Cinese (Rpc), proclamata dal presidente Mao il primo ottobre 1949, trascendevano di molto la crisi dell'*Amethyst*. Anzi, si potrebbe dire che quanto accaduto rappresentasse l'elemento scatenante della chiarificazione necessaria tra i due Paesi. Fin dai tempi delle Guerre dell'oppio, conclusesi con la Convenzione di Pechino imposta al Celeste Impero dalle armi anglo-francesi nel 1860, l'influenza britannica sulla Cina era stata enorme, a livello sia commerciale che territoriale. Hong Kong – che sarebbe stata poi consegnata alla Rpc il primo luglio 1997 – era solo la maggiore delle realtà territoriali occupate a diverso titolo dai britannici delle quali la nuova Repubblica rivendicherà la restituzione. Mentre il comandante Kerans trattava senza troppa convinzione con la controparte, rappresentata dal colonello Kang Mao-chao, forte del fatto che i nazionalisti si erano ulteriormente ritirati e l'*Amethyst*

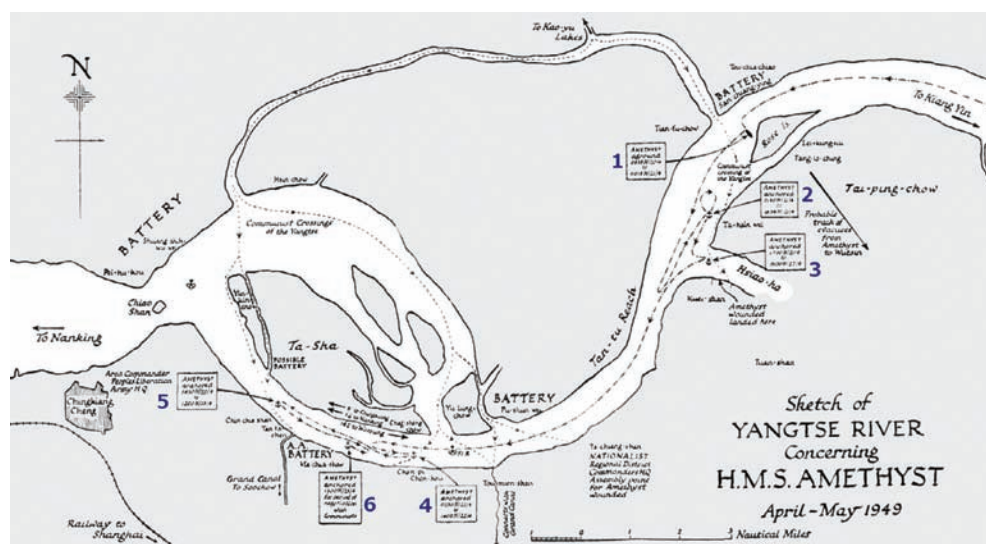


Mao Zedong parla alla popolazione di Yan'an, nella provincia dello Shaanxi, città famosa per essere stata il punto di arrivo della "Lunga marcia" e il centro principale del Partito comunista cinese tra il 1935 e 1948. Il 1° ottobre 1949, Mao proclamerà a Pechino l'istituzione della Repubblica Popolare Cinese.



Clement Richard Attlee (1883-1967) fu premier del Regno Unito (1945-1951) e presidente del Partito laburista (1935-1955).

era quindi completamente circondata dalle truppe dell'Epl, entrava in funzione una diplomazia dall'incerta segretezza. Essa sviluppò trattative informali tese a risolvere l'insieme delle questioni anglo-cinesi aperte o sul punto di aprirsi con l'obiettivo di evitare una gigantesca crisi internazionale prima ancora di ottenere la liberazione della fregata. Di questo negoziato sappiamo poco. Disponiamo delle prese di posizione ufficiali dei vertici politici dei due attori coinvolti. Il 26 aprile il primo ministro britannico, Clement Attlee, intervenne sulla vicenda sostenendo il diritto delle unità appartenenti alla Royal Navy di navigare sullo Yangtse in base ai trattati internazionali esistenti; mentre il capo dell'opposizione conservatrice, Winston Churchill, chiedeva azioni di rappresaglia contro le postazioni dell'Epl da parte di aerei imbarcati sulle portaerei britanniche; il 30 aprile Mao Zedong rilasciò una dichiarazione con la quale denunciava tutti i trattati



Schizzo in cui sono riportate le posizioni successive della Hms *Amethyst*, da Rose Island, lungo lo Yangtse, fino all'area di Chiangking, entroterra a sud del fiume. Da 1 a 6 sono indicate le posizioni successive della corvetta (Fonte: «The Naval Review» 1950, parte 1).

“inequali” stipulati dalla Cina e dichiarava i grandi fiumi del Paese vie d'acqua interne: navi da guerra straniere vi potevano dunque transitare solo se autorizzate da Pechino. La crisi dell'*Amethyst* divenne dunque il carapace informativo, esposto alla visibilità generale, all'interno del quale si sviluppava la vera trattativa tra il gabinetto britannico e quello che si preparava a divenire il nuovo potere della Cina comunista, vittorioso nella guerra civile scoppiata alla metà degli anni Trenta. La diplomazia internazionale, soprattutto se condotta in condizioni di estrema riservatezza, se non proprio di segretezza, ha modalità di sviluppo e di manifestazione molto particolari. Per esempio, la dichiarazione congiunta sino-britannica per la riconsegna di Hong Kong alla Rpc, sottoscritta il 19 dicembre 1984, nascerà da un accordo maturato in tempi molto antecedenti. Un preciso segnale di questo si trova nella data di riconoscimento della Rpc da parte del Regno Unito. La nuova realtà politica, proclamata come detto il 1° ottobre 1949, mentre la guerra era ancora in corso, dato che alcuni territori continentali cinesi erano occupati dai nazionalisti, venne riconosciuta prima della fine dell'anno dall'Urss e da altre nove repubbliche appartenenti al blocco sovietico; già il 6 gennaio 1950 dal Regno Unito, primo Paese occidentale a farlo, seguito a distanza relativamente breve da alcuni Stati baltici; dalla Francia e dall'Italia, rispettivamente, solo nel 1964 e 1970; qualche anno dopo si aggiunsero la Germania Federale e la Spagna, mentre gli Stati Uniti attesero il primo gennaio 1979. La sostituzione della Repubblica di Cina con la Rpc per il relativo seggio Onu avverrà il 25 ottobre 1971. Mentre una diplomazia perlomeno discreta liquidava le conseguenze delle Guerre dell'oppio in territorio cinese, con la sola esclusione di Hong Kong, il caso dell'*Amethyst* si trasformava in un utile strumento di propaganda per gli inglesi, che si vedevano costretti a rinunciare a notevoli privilegi senza visibili contropartite. Durante la trattativa, la vita a bordo della fregata

continuava monotona, in un ambito ristretto, con difficoltà a ottenere rifornimenti costanti e variati di cibo e di altri beni di prima necessità; il comandante Kerans poté dimostrare le sue doti di leadership mantenendo l'ordine tra i membri dell'equipaggio, organizzando le attività necessarie a conservare in efficienza la nave e ultimando le riparazioni utili a consentirle di riprendere la navigazione, non appena autorizzata dal comando dell'Epl. I segnali della disponibilità cinese per una soluzione della questione in termini non conflittuali si manifestarono a partire dai primi di luglio. Il 9 il colonnello Kang accordò la consegna all'*Amethyst* di un carico di 60 tonnellate di gasolio, ufficialmente destinato a mantenere in funzione i generatori di elettricità della nave; il 18 furono riportati a bordo della fregata due marinai inglesi rimasti feriti in aprile, curati in un ospedale caduto in mano all'Epl e fino a quel momento trattenuti a terra. Il comando britannico nel frattempo fece pervenire a Kerans il permesso di tentare la fuga nel caso la situazione gli fosse sembrata favorevole. Il messaggio riservato arrivò a destinazione nonostante gli strumenti per effettuare comunicazioni segrete fossero stati compromessi. Nella notte tra il 30 e 31 luglio, mentre era segnalato l'avvicinamento di un tifone, subito dopo il tramonto della luna, l'ufficiale dette ordine di mettere in funzione le macchine, levò l'ancora e iniziò la discesa dello Yangtse. Per un certo tempo l'*Amethyst* procedette di conserva a un grosso mercantile, dal quale non fu vista a causa dell'oscurità. La navigazione presentava notevoli problemi sia per la scarsa visibilità e i danni subiti dalle attrezzature della nave durante il cannoneggiamento sia per la mancanza di una cartografia accurata, distrutta il 20 aprile insieme ai documenti e cifrari.



L'equipaggio dell'Hms *Amethyst* nel 1949, particolare. Al centro è visibile il gatto Simon.

Ugualmente l'*Amethyst* riuscì a raggiungere indisturbata il delta del fiume, da dove alle 5:30 del 31 luglio Kerans lanciò un messaggio radio che la Marina inglese considerò il coronamento di un'operazione realizzata con pieno successo: «Have rejoined the fleet south of Woosung. No damage. No casualties. God save the King!». Da quel momento per il comandante e l'equipaggio dell'*Amethyst* si susseguirono una serie di festeggiamenti, compresa la sfilata trionfale per le vie di Londra, che coinvolsero anche il gatto di bordo, chiamato Simon.

La mascotte fu insignita della Dickin Medal, l'onorificenza inglese destinata agli animali che abbiano compiuto azioni eroiche in battaglia, per essere riuscito a respingere un'invasione di topi nonostante le ferite riportate nel corso dei bombardamenti. Unico felino ad averla ricevuta, tra le sue imprese si annovera la cattura di un ratto soprannominato Mao Zedong. Il comandante Kerans ricevette invece il Distinguished Service Order.



La Dickin Medal, ricompensa militare britannica istituita nel 1943 e considerata la Victoria Cross per gli animali, è conferita dal People's Dispensary for Sick Animals (Pdsa) come riconoscimento delle loro azioni in tempo di guerra. Il gatto Simon ne fu insignito dopo la morte (1949) con la seguente motivazione: «Served on HMS Amethyst during the Yangtze Incident, disposing of many rats though wounded by shell blast. Throughout the incident his behaviour was of the highest order, although the blast was capable of making a hole over a foot in diameter in a steel plate». Sepolto con gli onori militari, riposa nel cimitero del Pdsa a Ilford, Essex.

BIBLIOGRAFIA

- R. BOARDMAN, *Britain and The People's Republic of China 1949-1974*, The Macmillan Press, London 1976.
- L. EARL, *Yangtze Incident: The story of HMS Amethyst, April 20, 1949 to July 31, 1949*, George G. Harrap, London 1950.
- J. FENBY, *The Penguin History of Modern China, The Fall and Rise of a great Power, 1850-2009*, Penguin Books, London 2009.
- G. HICKINBOTTOM, *The Seven Glorious HMS Amethyst 1793-1956*, Amethyst, Dudley 1994.
- B. IZZARD, *Yangtze Showdown: China and the Ordeal of the HMS Amethyst*, Naval Institute Press, Annapolis 2015.
- F. LESLIE, *Yangtze River Incident 1949: The Diary of Coxswain Leslie Frank: Hms Amethyst: Yangtze River 19/4/49 to 31/7/49*, Naval&Military Press, Uckfield 2003.
- P. LUCAS, *Escape of the Amethyst*, Heinemann, London 1957.
- M. MACDONALD, *The Ballad of Able Seacat Simon of HMS Amethyst*, Dunnydear, Aberdeenshire 2020.
- U. MAZZA, *L'incidente dello Yang Tse, ovvero 101 giorni sul Fiume Azzurro*, «RID – Rivista Italiana Difesa» XI (2013), pp. 82-90.
- R. MITTER, *China's War with Japan 1937-1945. The Struggle for Survival*, Allen Lane, London 2013 (trad.it. *Lotta per la sopravvivenza. La guerra della Cina contro il Giappone 1937-1945*).
- M. MURFETT, *Hostage on the Yangtze*, Naval Institute Press, Annapolis 1997.
- L.C.E. PHILLIPS, *Escape of the Amethyst, an epic of naval daring*, Sapere Books, UK 2021.
- H.W. STENHOUSE, *Notes from Old Nanking 1947-1949*, Pandanus Books, Perth 2004.
- T.J. TUCK-HONG, *Britain's Encounter with Revolutionary China, 1949-1954*, The Macmillan Press, London 1992.
- S. VALZANIA, *La guerra del Pacifico 1941-1945*, Mondadori, Milano 2021.
- S. VALZANIA, *Le guerre dell'oppio 1838-1842, 1859-1861*, Mondadori, Milano 2023.