N. Melis, *La città portuale di Hodeida (al-Ḥudayda) nel contesto della contesa coloniale nel Mar Rosso a cavallo tra XIX e XX secolo*, in «Afriche e Orienti», (2), 2025, pp. 12-30, DOI: https://doi.org/10.23810/AEOXXVIII202522

afriche e orienti

di Nicola Melis

La città portuale di Hodeida (al-Ḥudayda) nel contesto della contesa coloniale nel Mar Rosso a cavallo tra XIX e XX secolo

Abstract

Questo contributo analizza il ruolo di Hodeida (al-Ḥudayda) nel Mar Rosso ottocentesco attraverso l'incrocio di fonti ottomane, britanniche e italiane, interpretandolo come un caso emblematico di modernità periferica in un contesto di competizione imperiale multilivello. Lungi dall'essere un semplice margine imperiale, il porto yemenita costituì uno spazio di negoziazione tra centro ottomano, potenze coloniali europee ed élite locali, in cui si manifestarono con particolare evidenza i limiti e le possibilità dell'"imperialismo difensivo" praticato da Istanbul. L'analisi mostra come la mancanza di infrastrutture strategiche — telegrafo, collegamenti ferroviari, strutture portuali moderne — fu il risultato non solo di carenze finanziarie, ma di scelte amministrative selettive maturate entro vincoli politici e ambientali. Hodeida emerge così come osservatorio privilegiato per comprendere le modalità attraverso cui l'impero ottomano cercò di preservare la propria sovranità in un'area sottoposta a pressioni coloniali crescenti, pur mantenendo modelli locali di governance e forme regionali di economia e scambio.

Parole chiave

Impero Ottomano, Mar Rosso, Hodeida, Yemen ottomano, reti commerciali regionali

This article is distributed in Open Access under the Creative Commons CC-BY 4.0 Licence
(c) Author(s)
DOI: https://doi.org/10.23810/AEOXXVIII202522
When citing this article please include its DOI with a resolving link

Introduzione

Nel corso del XIX secolo la fascia costiera occidentale dello Yemen — la Tihama (Tihāma), una pianura calda e umida che si estende lungo il Mar Rosso da nord a sud — acquisì una crescente importanza strategica. In questo ambiente costiero complesso, caratterizzato da limitate infrastrutture e da una forte dipendenza dai collegamenti carovanieri, era sorta la città portuale di Hodeida (al-Ḥudayda), destinata a diventare lo sbocco principale per la capitale Sanaa (Ṣanʿāʾ) e per le regioni agricole interne. Hodeida si impose progressivamente come porto di riferimento della Tihama. Rispetto ad altri scali della costa, come Luhayyah e Mokha, Hodeida disponeva di un accesso più diretto ai percorsi carovanieri dell'altopiano occidentale, un fattore che ne favorì l'ascesa come porto primario della regione. La Tihama costituiva per gli ottomani un territorio logisticamente fragile, in cui il controllo politico dipendeva in larga misura dalla capacità di garantire collegamenti minimi tra costa e altopiano (Wilhite 2024: 15–18).

L'integrazione dello Yemen occidentale nell'impero ottomano, avviata nel 1849 e rafforzata dalla riorganizzazione amministrativa del 1872, rispondeva alla necessità di Istanbul di controllare una regione strategica: punto di accesso ai luoghi santi dell'Islam, crocevia delle rotte verso il Corno d'Africa e, dopo l'apertura del Canale di Suez, area esposta alle ambizioni delle potenze coloniali. La presenza ottomana in Tihama si fondò su un'interazione costante con notabili urbani e mediatori mercantili ben radicati nelle reti regionali; questa interazione configurò un sistema di governo distante dai modelli centralizzati applicati in altre province.[1] Già il diario della spedizione ottomana del 1849 redatto da Mustafa Hami, noto attraverso l'analisi di Kreiser e di Tütüncü, metteva in evidenza come il controllo della costa yemenita e dei suoi porti fosse percepito fin dall'inizio come un problema logistico e amministrativo, più che come una semplice operazione militare (Kreiser 1985; Mustafa Hami 2017).

In questa prospettiva, la presenza ottomana era continuamente messa alla prova dalla mobilità delle reti politico-militari zaydite e dalla cronica insufficienza di uomini e mezzi.[2] L'autorità imperiale risultava spesso più dichiarata che praticata, e la necessità di negoziare con notabili, capi locali e mediatori urbani costituiva una condizione strutturale della sovranità ottomana nello Yemen occidentale (Kuehn 2011: 147-150).

Sul piano economico, Hodeida attirava mercanti originari dello Hadramawt (Ḥaḍramawt), comunità ebraiche yemenite, agenti persiani e intermediari

dell'Africa orientale, che sfruttavano la posizione del porto come punto di raccolta per il caffè e per altre produzioni dell'altopiano.[3] Queste reti costituirono il principale vettore della permanenza di Hodeida nei circuiti commerciali regionali. Wilhite (2024: 102) ha recentemente confermato questo quadro, sottolineando come le infrastrutture ottomane fossero "appena sufficienti" a mantenere un controllo minimo in tempo di pace e del tutto vulnerabili durante le ricorrenti insurrezioni. Il telegrafo, pur presente lungo l'asse Hodeida-Sanaa, era spesso interrotto,[4] mentre le difficoltà di trasporto rendevano complessa qualsiasi iniziativa di riforma amministrativa o economica.[5]

La regione era esposta a interferenze crescenti provenienti dal Corno d'Africa. La presenza britannica ad Aden, sostenuta da ingenti investimenti portuali e da una rete telegrafica globale,[6] e l'espansione italiana sulla sponda africana resero Hodeida un osservatorio privilegiato per cogliere l'evoluzione dei rapporti di forza nella regione.[7] Il riferimento ad Aden e agli scali italiani serve a chiarire per contrasto la specificità della funzione di Hodeida nel quadro ottomano.[8]

Accanto alla documentazione ottomana ed europea, una parte della storiografia araba yemenita del Novecento ha affrontato, seppur in modo non sistematico, le trasformazioni amministrative ed economiche della Tihama nel periodo ottomano. Studi basati su cronache locali, memorie e rielaborazioni di fonti amministrative confermano il ruolo di Hodeida come spazio di intermediazione tra autorità imperiali, città costiere e regioni interne, offrendo un punto di vista utile per cogliere le percezioni locali della presenza ottomana e delle sue riforme (al-Akwaʿ 1986; al-Muṭahhar 1992).

Questo contributo analizza Hodeida come un laboratorio di modernità periferica, intesa come l'insieme di pratiche amministrative, fiscali e tecniche attraverso cui l'impero ottomano cercò di esercitare la propria sovranità in un contesto caratterizzato da risorse limitate, pluralità di attori e forti vincoli ambientali. In tale quadro, la modernizzazione dello Yemen costiero assunse forme selettive e adattive, modellate dall'interazione tra obiettivi imperiali, dinamiche locali e pressioni esterne, piuttosto che da un'applicazione uniforme di modelli elaborati al centro.

Questa prospettiva si colloca nel solco di una storiografia che ha messo in discussione interpretazioni teleologiche e diffusioniste della modernità, evidenziando come le cosiddette "periferie" imperiali non costituissero semplici spazi di ricezione passiva, ma contesti di rielaborazione dei processi globali e di produzione di forme proprie di governo e integrazione imperiale (Bayly

e Fawaz 2002; Bayly 2004; Blumi 2019; Chakrabarty 2000; Cooper 2005; Deringil 1998; Freitag et al. 2011; Gelvin e Green 2013; Minawi 2016; Ranger 1968; Wick 2016).

Nel caso yemenita, le esigenze di contro insurrezione e il contenimento della guerriglia zaydita orientarono l'azione ottomana verso interventi mirati su nodi strategici come Hodeida, privilegiando forme di controllo pragmatiche e negoziate rispetto a un progetto organico di trasformazione territoriale (Wilhite 2024: 104).

Il Mar Rosso nel quadro della competizione imperiale ottocentesca

Nel corso dell'Ottocento il Mar Rosso meridionale non fu un semplice luogo di transito commerciale, ma un campo strategico in cui l'impero ottomano si trovò a fronteggiare pressioni esterne e limiti interni che ne condizionarono la presenza nella regione. L'apertura del Canale di Suez e la crescita dei traffici con l'Oceano Indiano rivalutarono scali e rotte, spostando il valore strategico dalle retrovie interne verso i porti costieri e imponendo a Istanbul una politica di presidio che dovette confrontarsi con la realtà locale della Tihama e con la crescente iniziativa delle potenze europee (Blumi 2009; Kuehn 2011; Farah 2002).

La difficoltà di mantenere il controllo dell'entroterra yemenita aveva un impatto diretto sulla proiezione ottomana nel Mar Rosso. Le continue campagne contro i gruppi zayditi drenavano risorse e uomini, indebolendo la capacità dell'impero di competere con le potenze europee presenti sulla sponda africana e ad Aden (Wilhite 2024: 102–3).

La Tihama, fascia costiera bassa e umida che collega la pianura yemenita al Mar Rosso, presentava condizioni ambientali e logistiche che complicavano l'azione statale: un ambiente difficile per qualunque potere centrale (Fontana et al. 1998; Sarınay 2008). Tale morfologia rese difficile l'adozione di infrastrutture moderne su larga scala e l'immediata proiezione di una burocrazia centralizzata; di conseguenza la sovranità ottomana fu per lo più frutto di una interazione con attori locali e commerciali piuttosto che imposta dall'alto (Kuehn 2011; Lafi 2008). La costa era inoltre suddivisa in distretti soggetti a frequenti rotazioni dei funzionari, fattore che contribuiva alla discontinuità delle riforme.

La strategia ottomana assunse un carattere difensivo e pragmatico: invece di

tentare una modernizzazione integrale e costosa, l'amministrazione privilegiò interventi mirati — rafforzamento doganale, nuovi edifici amministrativi, progetti infrastrutturali puntuali — per mantenere il controllo fiscale e monitorare i flussi verso Sanaa (Chevalier 2006). Tuttavia, tali misure non colmarono il divario rispetto agli scali coloniali sostenuti da capitali europei. Aden, principale avamposto britannico nel Mar Rosso meridionale, si affermò come *hub* regionale che Hodeida non poteva eguagliare (Kour 1980; Miran 2009).

La storiografia sul Mar Rosso ottocentesco ha messo in evidenza come la trasformazione dei porti, l'evoluzione dei sistemi di trasporto e l'integrazione nelle reti commerciali imperiali abbiano prodotto gerarchie differenziate tra scali coloniali e ottomani, senza cancellare la centralità dei porti "intermedi" nelle economie regionali (Blumi 2007; Dubois 2002; Fisher 2002; Miran 2012; Um 2017).

Accanto al confronto infrastrutturale, occorre considerare il ruolo delle reti sociali ed economiche locali che resero Hodeida resiliente: intermediari attivi tra costa e altopiano garantivano la continuità dei corridoi commerciali, colmando in parte la debolezza dell'apparato statale (Fontana et al. 1998; Hofheinz 1995). È dunque fuorviante leggere la Tihama come "arretrata": la competitività degli scali dipendeva tanto dal sostegno imperiale quanto dalla vitalità dei mediatori locali (Minawi 2016; Miran 2009).

La crescente iniziativa italiana nel Corno d'Africa e la consolidata presenza britannica ad Aden accrebbero la percezione di accerchiamento da parte di Istanbul e indirizzarono l'azione imperiale verso politiche di contenimento, basate su riorganizzazione amministrativa e cooptazione degli attori locali (Blumi 2009; Kuehn 2011). I documenti ottomani mostrano un duplice registro: progetti ambiziosi per telegrafo e ferrovie da un lato; consapevolezza della loro difficile realizzazione dall'altro (Minawi 2016; Sarınay 2008).

Il Mar Rosso meridionale va quindi inteso come una frontiera multilivello: un'area in cui la sovranità statale era modulata da compromessi e in cui la competizione imperiale si giocava sia sulle infrastrutture sia sulla capacità di ottenere forme di consenso locale. In questo quadro Hodeida divenne un nodo di negoziazione istituzionale tra stato, reti mercantili e pressioni europee, rivelando la natura selettiva e adattiva della modernizzazione ottomana (Chevalier 2006; Fontana et al. 1998; Kuehn 2011; Melis 2025).

Hodeida e la competizione coloniale

L'inquadramento di Hodeida nella strategia ottomana del Mar Rosso diven-

ne più nitido a partire dalla metà dell'Ottocento, quando la città assunse una funzione operativa all'interno della *vilayet* di Yemen, non soltanto come porto fiscale ma come punto di controllo delle dinamiche locali e dei movimenti mercantili lungo la costa. Le fonti ottomane[9] evidenziano come l'amministrazione imperiale considerasse Hodeida un avamposto essenziale per gestire i rapporti tra autorità imperiali e attori locali lungo la costa in un'area che, pur lontana dalla capitale, si collocava ormai al centro delle rivalità nel Mar Rosso (Blumi 2009; Kuehn 2011).

La città operava in un ambiente segnato dalla presenza di attori locali con ampi margini di autonomia. Le élite urbane controllavano gli accessi ai suq, i collegamenti con l'entroterra e la mediazione economica, condizionando direttamente l'efficacia dell'amministrazione provinciale che l'autorità ottomana non tentò di sopprimere ma di integrare attraverso forme flessibili di cooperazione. In particolare, il collegamento con Bayt al-Faqīh — principale centro di raccolta dei prodotti dell'altopiano occidentale, noto per il mercato del caffè e per la sua funzione fiscale — rafforzava il ruolo di Hodeida come punto di passaggio obbligato tra hinterland e costa. Il *mutasarif* e gli ufficiali ottomani si affidarono spesso a notabili cittadini per garantire sicurezza urbana, gestione dei mercati e riscossione tributaria, in un contesto dove la catena amministrativa formale si intrecciava con pratiche consuetudinarie e negoziazioni quotidiane (Chevalier 2006; Lafi 2008). Hodeida funzionava quindi come un intermediario tra stato e società locale: non un semplice centro di comando, ma un crocevia di poteri concorrenti.

Su questo sfondo interno si innestò, dagli anni Settanta e Ottanta dell'Ottocento, la pressione crescente delle potenze europee. I consolati britannici, francesi e, successivamente, italiani,[10] descrivono Hodeida come punto d'ingresso privilegiato per attività diplomatiche e informative finalizzate a comprendere la struttura amministrativa ottomana, la condizione dei mercati e le tensioni tra le comunità locali (Hofheinz 1995; Miran 2009). L'interesse britannico derivava dalla necessità di proteggere le vie di accesso ad Aden e di impedire che altri attori — in particolare italiani e francesi — acquisissero influenza sulle rotte dello Yemen occidentale.[11] L'interesse italiano, più tardivo, si legava allo sviluppo di Assab e Massawa e alla ricerca di posizioni negoziali nella sponda araba del Mar Rosso.[12]

Queste dinamiche si inserivano in un più ampio contesto di riorientamento della politica estera italiana dopo l'apertura del Canale di Suez, in cui la competizione per il controllo dei porti del Mar Rosso e la negoziazione diplomatica

con l'impero ottomano divennero elementi centrali della strategia mediterranea e coloniale del Regno d'Italia (Castiglioni 2023; Cristina 2023; Curli 2020; Ennas 2023; Lenci 1985; Rose 2019).

In risposta a tali pressioni, Istanbul tentò una serie di interventi volti a rafforzare il presidio urbano e a ridurre la dipendenza della città dalle oscillazioni delle reti locali. La costruzione o il rinnovamento di edifici doganali e di magazzini, l'introduzione di normative fiscali tese a semplificare le procedure di sbarco e le sporadiche opere di difesa segnalano il tentativo di dare maggiore continuità amministrativa al porto (Fontana et al. 1998; Sarınay 2008). Tuttavia, come emerge dai registri ottomani e dai dispacci europei, tali iniziative risultarono spesso incomplete o rallentate da difficoltà finanziarie, conflitti interni all'amministrazione e resistenze delle élite mercantili, preoccupate di preservare i propri margini di autonomia.

Il confronto con gli scali coloniali europei mise ulteriormente in luce la posizione intermedia di Hodeida. Gli scali controllati dalle potenze europee rappresentavano poli di attrazione difficilmente contrastabili con le risorse disponibili a Hodeida (Kour 1980; Miran 2009). Hodeida, priva di un molo profondo, di un collegamento telegrafico e di una rete viaria che la collegasse stabilmente all'altopiano, poteva competere solo in virtù delle sue reti mercantili regionali e del ruolo di centro di raccolta per i prodotti dello Yemen interno.

Letti nel loro insieme, diari di spedizione, relazioni militari, documentazione archivistica e petizioni parlamentari ottomane consentono di cogliere una notevole continuità tra la fase della conquista, la stagione delle riforme e la crisi finale del dominio imperiale nello Yemen costiero.

Nonostante tali limiti, la città mantenne una centralità politica nella gestione della costa yemenita. Le autorità ottomane vedevano Hodeida come un presidio indispensabile per contrastare le iniziative locali che avrebbero potuto sfuggire al controllo imperiale, soprattutto nelle zone più distanti dell'entroterra, dove i capi zayditi e le famiglie influenti esercitavano un potere significativo (Kuehn 2011). Il porto costituiva una piattaforma attraverso cui l'amministrazione poteva intervenire nelle dinamiche regionali, modulando tassazioni, regolamenti commerciali e rapporti con le comunità locali; allo stesso tempo, esso permetteva di monitorare i movimenti di funzionari, mercanti e missioni diplomatiche europee, preservando almeno in parte la capacità di Istanbul di influire sui flussi della Tihama.

Nel complesso, la posizione di Hodeida all'incrocio tra società locale, amministrazione imperiale e pressioni coloniali conferisce alla città un ruolo chiave

per comprendere la ridefinizione della sovranità ottomana nella regione. La competizione coloniale non trasformò il porto in un avamposto di modernità, ma contribuì a delinearne la funzione di nodo di osservazione e di contrattazione, in cui limiti materiali e ambizioni politiche si confrontavano quotidianamente. Hodeida emerge così come un punto sensibile della frontiera ottomana, in grado di rivelare tanto la fragilità quanto l'adattabilità dell'impero nella fase di massima concorrenza imperiale nel Mar Rosso.

Le reti commerciali nel Mar Rosso e il ruolo dei porti

La posizione di Hodeida nelle reti commerciali del Mar Rosso va compresa considerando i flussi che collegavano l'altopiano yemenita, la fascia costiera e gli scali tra Jeddah e il Corno d'Africa. Nel tardo Ottocento il porto operava come nodo di scambi privi di grandi infrastrutture moderne, ma sostenuti dalla continuità delle rotte carovaniere e dalla capacità degli attori locali di adattarsi ai mercati regionali (Miran 2009).

Il collegamento con l'interno avveniva tramite piste convergenti su Bayt al-Faqih, centro di raccolta il cui mercato settimanale era tra i più dinamici dello Yemen occidentale. Qui affluivano caffè, qat, grano, burro chiarificato, tessuti e merci provenienti dalle regioni montuose di ʿAns, al-Hijja e Haraz, prima di raggiungere Hodeida. Le imposte sulla vendita e sul transito attribuivano alla città un ruolo fiscale centrale (Sarınay 2008).

In città le merci venivano stoccate in magazzini privati o doganali vicini alla costa. Nonostante l'assenza di un molo profondo, il sistema di carico e scarico tramite imbarcazioni leggere permetteva un flusso costante durante le stagioni favorevoli, mentre i mesi ventosi rallentavano le operazioni. La natura del porto, privo di banchine moderne, implicava una logistica frammentaria, dipendente dall'esperienza delle maestranze locali e dai cicli dei venti (Hofheinz 1995).

Hodeida intratteneva relazioni regolari con Jeddah, Suakin e i porti del Corno d'Africa. Con Jeddah scambiava merci legate ai pellegrinaggi, tessuti, caffè e prodotti animali; con Suakin pelli, burro chiarificato e grano; dai porti somali e afar provenivano resine, avorio e manodopera. Questi scambi consolidavano il ruolo della città come snodo tra economia montana e reti marittime del Mar Rosso.

La città assorbiva inoltre beni importati — zucchero, riso, petrolio illuminante, cotone filato, manufatti europei — redistribuiti all'interno tramite intermediari locali. Le fonti consolari rilevano come i prezzi dei mercati della

Tihama seguissero quotidianamente le fluttuazioni di Aden, Bombay e Jeddah, segnalando una forte integrazione commerciale nonostante la povertà delle infrastrutture.[13]

Elemento di resilienza era la composizione sociale del commercio: le famiglie originarie dell'Hadramawt gestivano parte rilevante del commercio internazionale; le comunità ebraiche yemenite erano attive nel credito e nella distribuzione; gruppi provenienti dall'Africa orientale operavano nelle attività portuali. Queste reti composite costituivano il motore reale dell'inserimento di Hodeida nelle economie del Mar Rosso (Farah 2002; Hofheinz 1995).

Il ruolo della città derivava dall'equilibrio tra logistica costiera, mercati interni e reti transmarittime. Pur non potendo competere con scali coloniali modernizzati, Hodeida mantenne un ruolo significativo grazie alla densità delle sue relazioni regionali. Rappresentò così un porto "intermedio" del Mar Rosso, dove la modernizzazione assumeva forme selettive e dove le strutture locali di commercio garantivano la continuità degli scambi.

La modernizzazione ottomana e le sfide tecnologiche

Sul piano cronologico, l'analisi si concentra sul periodo compreso tra la riorganizzazione amministrativa dello Yemen nel 1872 e la crisi del dominio ottomano alla vigilia della Prima Guerra Mondiale. Questo arco temporale comprende fasi di consolidamento amministrativo, momenti di forte tensione interna e due snodi di rilevanza globale: la guerra italo-ottomana del 1911–12, che coinvolse direttamente Hodeida esponendola alla dimensione militare della competizione imperiale, e la successiva militarizzazione del Mar Rosso nel contesto delle rivalità europee. Inquadrare Hodeida entro questa sequenza consente di cogliere come eventi globali incidessero su un porto apparentemente periferico, ridefinendone funzioni, vulnerabilità e margini di azione.[14]

Nel corso del XIX secolo l'impero ottomano avviò un processo di riforma volto a rafforzare l'autorità centrale e a contenere l'espansione europea. Tale processo investì ambiti istituzionali, amministrativi e tecnologici, ma la sua applicazione nelle province meridionali risultò fortemente condizionata da limiti strutturali e da specifiche dinamiche locali. Lo Yemen e la costa del Mar Rosso costituivano un contesto complesso, caratterizzato da fragilità infrastrutturali, risorse limitate e da una sovranità che, come mostrato nelle sezioni precedenti, si esercitava attraverso mediazioni quotidiane con élite urbane e reti mercantili (Çakılcı 2022; Lafi 2008; Ochsenwald 1984).

Questa modalità di integrazione graduale e selettiva è coerente con quanto

emerso nei più recenti studi sull'inserimento dello Yemen nell'impero ottomano, che hanno mostrato come la sovranità imperiale si strutturasse attraverso dispositivi amministrativi flessibili piuttosto che mediante una piena omogeneizzazione istituzionale (Bostan-Berber 2023).

In questo quadro, Hodeida rappresentò uno dei principali laboratori di una modernizzazione adattiva e negoziata. Le fonti ottomane attestano l'esistenza di numerosi progetti volti a migliorare le strutture portuali, ampliare i magazzini doganali, riformare gli uffici e standardizzare la fiscalità. Tali interventi rimasero tuttavia spesso parziali o incompleti, rallentati da carenze finanziarie, frequenti rotazioni del personale e dall'influenza delle élite mercantili, interessate a preservare i propri margini di intermediazione (Sarınay 2008). In questo senso, l'Accordo di Daʿān del 1911 tra l'autorità ottomana e l'imam zaydita dello Yemen, Yahya (1869-1948) costituisce anche un precedente politico-istituzionale, in cui la modernizzazione amministrativa si accompagnava a una ridefinizione formale della sovranità, adattata alle condizioni locali e alle capacità effettive dello Stato (Şükrü Hanioğlu 2018). In questa prospettiva, l'accordo non segnò un arretramento della sovranità ottomana, ma la sua riformulazione in chiave negoziale, secondo una logica già sperimentata nella lunga fase di integrazione amministrativa dello Yemen (Bostan-Berber 2023).

Un esempio emblematico di questa fragilità amministrativa è offerto dalla carriera di Zühdü Efendi, funzionario ottomano di lungo corso e deputato di Hodeida alla camera dei deputati dell'impero ottomano (*Meclis-i Mebusan*). Il suo percorso, segnato da continui trasferimenti tra Hodeida, Sanaa e altri distretti quali Zebid (Zabīd), mostra le difficoltà dell'amministrazione nel garantire continuità gestionale: tra il 1880 e il 1906 Zühdü ricoprì più di dieci incarichi, spesso per brevi periodi, in risposta a esigenze contingenti o a crisi locali (Selçuk 2016: 310–13).

Un quadro analogo, ma formulato a un livello più alto della gerarchia amministrativa, emerge dal rapporto (*Yemen lâyihası*) redatto anteriormente, nel 1879, da Mustafa Âsım Paşa, governatore dello Yemen. Il memorandum, concepito come relazione programmatica indirizzata alla capitale, individuava con notevole chiarezza i limiti strutturali dell'azione imperiale nella provincia: carenze infrastrutturali, difficoltà di comunicazione tra costa e altopiano, instabilità del personale amministrativo e necessità di adattare le riforme alle condizioni locali. Lungi dal proporre un'applicazione meccanica dei modelli riformatori elaborati a Istanbul, Âsım Paşa insisteva sulla necessità di una modernizzazione graduale e selettiva, capace di preservare equilibri locali e

di evitare conflitti aperti con notabili e comunità urbane (Kuzucu 2020). La relazione del 1879 mostra come la fragilità della modernizzazione ottomana nello Yemen fosse pienamente riconosciuta dall'interno dell'apparato statale, ben prima delle crisi di inizio Novecento.

Le tecnologie della comunicazione e del trasporto costituivano un pilastro delle politiche di integrazione amministrativa. Il telegrafo, in particolare, era concepito come uno strumento politico in grado di ridurre i tempi decisionali e rafforzare la sovranità imperiale in una provincia distante e difficile da controllare (Minawi 2016). Tuttavia, la rete telegrafica che collegava Hodeida all'interno rimase incompleta, intermittente e vulnerabile: i progetti per estenderla oltre Jeddah furono ripetutamente rinviati a causa di difficoltà logistiche, carenze di risorse e resistenze locali, preoccupate per l'ingerenza centrale e per l'erosione di autonomie consolidate (Çakılcı 2022).

L'assenza del telegrafo, unita alla mancanza di un molo profondo e di infrastrutture moderne, penalizzò il porto nel sistema emergente del Mar Rosso. Aden disponeva di collegamenti telegrafici con Bombay e Londra già dagli anni Cinquanta dell'Ottocento (Kour 1980), mentre Massawa beneficiò di investimenti consistenti dopo il 1885. Hodeida restò così affidata a corrieri terrestri e imbarcazioni costiere, con tempi di comunicazione poco compatibili con la crescente concorrenza commerciale (Chevalier 2006; Fontana 1999).

Le discussioni parlamentari guidate dallo stesso Zühdü Efendi confermano il peso di queste carenze infrastrutturali. Nel 1911 egli denunciò alla camera dei deputati la mancanza di una caserma (*kışla*) a Hodeida, ricordando come i reparti inviati dallo Yemen settentrionale fossero costretti a vivere in tende o in edifici religiosi, con gravi perdite dovute al caldo e alle malattie. La richiesta, avanzata più volte tra il 1911 e il 1914, mirava a creare una base logistica stabile e a ridurre la dipendenza dal trasporto marittimo stagionale (Selçuk 2016: 313–14).

Le innovazioni tecnologiche incontrarono inoltre ostacoli di natura culturale e politica. Il telegrafo, la fotografia e altre tecnologie furono spesso percepiti come strumenti di controllo esterno. Le fonti ottomane e consolari attestano una diffidenza diffusa non solo nella popolazione della Tihama, ma anche in settori dell'amministrazione, timorosi di un'eccessiva centralizzazione (Hofheinz 1995; Melis 2013). Tali resistenze non esprimevano un rifiuto della modernità in quanto tale, ma piuttosto la volontà di preservare spazi decisionali locali.

Questa sensibilità emerge con particolare chiarezza in una relazione ufficiale

(*Yemen Lâyihası*) presentata da Zühdü Efendi alla camera nel marzo 1910. Il documento, indirizzato al governo centrale, attribuiva l'origine delle tensioni non solo alla debolezza amministrativa, ma soprattutto alla cattiva applicazione del sistema fiscale e alla mancata armonizzazione con pratiche consuetudinarie radicate nelle città costiere e nelle aree dell'interno. La modernizzazione, sosteneva Zühdü, poteva avere successo solo se accompagnata da un riconoscimento istituzionale delle forme di adattamento amministrativo locale (Selçuk 2016: 309–11, 321).

Nella relazione, Zühdü Efendi delineava un programma articolato di interventi volto a prevenire le insurrezioni e a rafforzare il legame tra popolazione e Stato. Egli individuava nella disfunzione del sistema fiscale, nell'irregolarità della riscossione e nella debolezza delle infrastrutture amministrative le principali cause dell'instabilità yemenita, proponendo di intensificare il controllo del contrabbando lungo le coste mediante l'impiego di imbarcazioni a vapore rapide e armate, di abolire il monopolio del tipo di tabacco coltivato soprattutto in Iran e fumato nel narghilè (*tömbeki*), di limitare la circolazione delle armi e l'ingerenza di autorità locali nella riscossione delle imposte, di procedere alla registrazione della proprietà immobiliare e al rilascio di documentazione fiscale ufficiale, nonché di istituire consigli amministrativi locali composti dai notabili. A tali misure si affiancavano proposte di carattere strutturale, quali la realizzazione di opere idrauliche, l'apertura di filiali della Banca Agricola, la creazione di imprese nazionali, l'istituzione di una filanda a Hodeida e il completamento della ferrovia, nella convinzione che solo il ripristino della sicurezza e della stabilità nella *vilayet* potesse rendere efficace qualsiasi progetto di modernizzazione (Selçuk 2016).

In parallelo, Zühdü Efendi sottolineò più volte l'insufficienza dei mezzi navali destinati alla protezione della costa yemenita. Nel 1914 ricordò che l'intero litorale della provincia era sorvegliato da appena cinque cannoniere ottomane a vapore (*gambot*), troppo poche per contrastare il contrabbando e garantire la sicurezza delle comunicazioni. Questa situazione, già denunciata nel 1911, contribuiva a rendere inefficaci sia il controllo doganale sia l'estensione delle infrastrutture moderne, dal telegrafo alla riorganizzazione portuale (Selçuk 2016: 317–18).

Gli interventi infrastrutturali approvati negli anni Settanta e Novanta dell'Ottocento — ampliamento dei magazzini, revisione delle banchine, riorganizzazione degli edifici doganali — confermano il carattere negoziato della modernizzazione. Le élite urbane, centrali nella vita economica della città e ben

connesse alle reti regionali, influenzarono tempi e modalità degli interventi, opponendosi a misure percepite come potenzialmente limitanti la loro autonomia (Fontana et al. 1998; Hofheinz 1995).

Il confronto con altri porti ottomani evidenzia la posizione intermedia di Hodeida. Jeddah, sostenuta dagli investimenti legati al pellegrinaggio, conobbe un processo di modernizzazione più organico; Hodeida, pur attiva nelle reti commerciali illustrate nelle sezioni precedenti, non poté accedere a risorse comparabili e continuò a operare in una condizione di isolamento tecnologico (Freitag 2020).

Il ruolo di Hodeida come nodo critico dell'autorità imperiale è confermato anche dagli interventi parlamentari successivi al 1910. Zühdü Efendi insistette, ad esempio, sulla necessità di costruire un cantiere navale a Kamaran (Kamarān), proposta avanzata nel 1911 e ripetuta nel 1914, sostenendo che l'assenza di capacità di riparazione nel Mar Rosso rallentasse la risposta imperiale e penalizzasse soprattutto Hodeida, esposta a blocchi navali e ad attacchi esterni come quello italiano del 1911–12 (Selçuk 2016: 314–15, 318–19).

Nel complesso, la modernizzazione ottomana nella Tihama appare come una declinazione adattiva della modernità imperiale: un processo segnato da compromessi, pressioni europee e resistenze locali, coerente con la posizione intermedia di Hodeida nel sistema del Mar Rosso. La città emerge così come un caso emblematico di trasformazioni tecnologiche filtrate e rimodellate dalle condizioni materiali e dagli equilibri politici di una frontiera imperiale.

Conclusione

La storia di Hodeida nel lungo Ottocento offre una prospettiva privilegiata per comprendere come l'Impero ottomano cercò di ridefinire la propria presenza nel Mar Rosso in un contesto segnato da competizione imperiale, trasformazioni tecnologiche e pressioni locali. L'incrocio delle fonti ottomane, britanniche e italiane mostra chiaramente che la città non fu una periferia marginale, ma un punto di condensazione delle tensioni tra centralizzazione imperiale, autonomie regionali e logiche globali del commercio.

Nel quadro della competizione anglo-italo-ottomana, Hodeida svolse una funzione eminentemente strategica. La città fu un presidio attraverso cui Istanbul tentò di contenere la proiezione britannica da Aden e l'avanzata italiana sul versante africano del Mar Rosso. I registri ottomani e i rapporti consolari restituiscono l'immagine di un'amministrazione impegnata a consolidare la propria autorità mediante misure fiscali, interventi infrastrutturali

e un costante lavoro di interazione con le élite urbane e con i gruppi influenti dell'entroterra. Hodeida agì come dispositivo di controllo territoriale e come filtro tra le politiche imperiali e le dinamiche della Tihama, mantenendo una centralità amministrativa nonostante infrastrutture limitate e tensioni politiche ricorrenti.

La modernizzazione ottomana assunse nella città una forma selettiva e ibrida. Le riforme amministrative e fiscali, l'ampliamento dei magazzini doganali e i progetti di riorganizzazione urbana rispondevano alla necessità di rafforzare la capacità estrattiva dello stato. Tuttavia la mancata realizzazione della rete telegrafica, l'incompiutezza dei collegamenti verso l'altopiano e l'assenza di un molo moderno — elementi ricorrenti nelle fonti — mostrano come i limiti finanziari, le resistenze locali e le difficoltà ambientali abbiano modellato in profondità il ritmo e la portata della modernità. In questo contesto, le tecnologie percepite come intrusive o potenzialmente destabilizzanti venivano adottate con cautela e re-interpretate dagli attori locali, riflettendo una modernizzazione condizionata dalle risorse e dagli equilibri politici della regione.

Il confronto con Aden e Massawa aiuta a precisare ulteriormente la posizione di Hodeida. Mentre gli scali coloniali europei furono progettati come nodi centrali delle rispettive geografie imperiali e beneficiavano di capitali, infrastrutture e reti protette, Hodeida si inseriva in una logica ottomana diversa. La città era funzionale alla gestione delle entrate fiscali, al controllo dei flussi interni e alla regolazione delle connessioni regionali, più che all'integrazione nelle reti capitalistiche globali. La sua limitata competitività, dunque, rifletteva priorità e vincoli specifici dell'impero.

La stabilità relativa raggiunta in città si dovette alla capacità delle autorità ottomane di cooptare le élite locali, indispensabili per la gestione della fiscalità, la risoluzione dei conflitti e la mediazione tra costa ed entroterra. L'Accordo di Daʿan del 1911 rappresentò l'esito più emblematico di questa strategia: esso formalizzò una sovranità ottomana deliberatamente attenuata, fondata sul riconoscimento dell'autorità dell'imam zaydita in cambio della lealtà politica e del mantenimento dell'ordine. Più che una rinuncia al controllo, l'accordo configurò una forma di governo indiretto che consentiva all'impero di preservare la propria presenza giuridica e fiscale in una regione difficilmente governabile con strumenti coercitivi (Şükrü Hanioğlu 2018).

Anche la forma urbana di Hodeida rifletteva questa modernità graduale e negoziata: edifici doganali, magazzini e uffici amministrativi integravano tecniche importate con pratiche edilizie locali, producendo uno spazio urbano

ibrido che traduceva materialmente le ambizioni e i limiti dell'impero.

La città mostrava come la modernizzazione ottomana non fu un processo lineare né uniformante, ma un insieme di adattamenti gestiti entro un sistema multilivello di poteri: imperiale, locale e coloniale.[15] Il caso di Hodeida invita dunque a riconsiderare la storia del Mar Rosso come uno spazio di interazione dinamica, in cui poteri imperiali concorrenti, economie regionali e attori locali negoziarono forme diverse e coesistenti di modernità. Lungi dall'essere marginale, il porto yemenita costituisce un osservatorio essenziale per comprendere come, alla fine dell'età ottomana, la globalità generasse traiettorie plurali che continuano a modellare la storia della regione.

La rilevanza di Hodeida come oggetto di indagine è confermata dalla pubblicazione del volume collettaneo a cura di Maria Vittoria Fontana (Fontana 2025), un'opera di riferimento che, attraverso l'analisi sistematica di fonti eterogenee, ricostruisce la storia della città dalle origini all'età contemporanea. Tale contributo segna un punto di svolta negli studi su Hodeida, offrendo un quadro di lungo periodo entro cui collocare anche le dinamiche ottocentesche analizzate in questo articolo.

Nicola Melis è professore associato in Storia e Istituzioni dell'Africa presso il Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali dell'Università degli Studi di Cagliari.

Note

1 - Per una descrizione dettagliata di vari aspetti della vita e del territorio yemenita, inclusi clima, prodotti agricoli, bestiame, stile architettonico delle abitazioni, abbigliamento tradizionale, vita quotidiana e costumi locali, si veda la relazione di Mehmed Hilâl, presidente della Corte d'Appello dello Yemen, datata genericamente 1306 (cioè, 1890, secondo la datazione europea), Archivio di Stato Turco, Başbakanlık Osmanlı Arşivleri (d'ora in poi BOA), Y. EE, 58/33.

2 - Centre des archives diplomatiques de Nantes (d'ora in poi: CADN), C18, Sanaa et l'imam Yahya (1912–1914), 21.02.1913.

3 - Archivio Storico-Diplomatico del Ministero degli Affari Esteri (d'ora in poi ASDMAE), Archivio Eritrea, Pacco 320, 426, fasc. 2, Coltivazione caffè in Eritrea..: Missione Cav. Fares (Viaggio a Hodeida e Saana [sic], nello Yemen per studiare la possibilità di introdurre in Eritrea la coltivazione del caffè reclutando coltivatori yemeniti).

4 - Tra i numerosi documenti relativi alle infrastrutture di comunicazione dell'epoca, un esempio significativo è rappresentato dal progetto della linea telegrafica tra Jeddah e Hodeida,

con dettagli sui costi dei materiali necessari come pali in ferro e fili di rame. Per ulteriori informazioni, si veda il documento della Corte Imperiale, Linee telegrafiche Jeddah-Ḥudayda, BOA, i. DH, 85242 Yıldız Saray-ı Hümâyûnu, datato 24 giugno 1888.

5 - BOA, İ. DH, 1311 fi./16.

6 - The National Archives of the United Kingdom (d'ora in poi: TNA), FO 371/154/44, fols. 262r-280v, George A. Richardson to Foreign Office, 27 August 1906.

7 - CADN, C18, Guerre italo-turque, blocus, Italiens dans l'Yémen (1911–1914), 16.11.1913.

8 - ASDMAE, Archivio Eritrea, Pacco 7, 1016, Arabia, fasc. 2, Arabia, situazione di Aden, 1915.

9 - Si veda, per esempio, lo scambio tra le autorità centrali di Costantinopoli e funzionari locali di Hodeida avvenuto nel gennaio del 1883, conservato in BOA, İ. MMS, 3351: il primo documento giunge a Hodeida dal Meclis-i Mahsus della Capitale, con doppia data, 14 Rebî-ülevvel dell'anno [1]300 — il 12 Kânûn-ı Sânî dell'anno [12]98 [corrispondente al 24 gennaio 1883]; il secondo è firmato da un tale Saʿīd, in data 14 Rebîülevvel dell'anno [1]300 — il 12 Kânûn-ı Sânî dell'anno [12]98 / [24 gennaio 1883]; e il terzo da un tal Ali Rıza, in data 17 Rebîülevvel dell'anno [1]300 e il 15 Kânûn-ı Sânî dell'anno [12]98 / [27 gennaio 1883]. Nel contesto ottomano, con Meclis-i Mahsus si intendeva un consiglio speciale composto da funzionari di alto rango, spesso convocato per discutere questioni di particolare importanza o per dare consigli al sultano.

10 - ASDMAE, Archivio Eritrea, Pacco 348, 43, Varie, fasc. 2, Reggenza Consolato di Hodeida, Archivio Eritrea, 1913; Archivio Eritrea, Pacco 7, 1016, "Arabia", fasc. 4, Arabia, Dimissioni Console di Hodeida A. Pereira e reggenza Teruzzi, 1902; TNA, FO 78/3649, fol. 3r, Thomas S. Jago to Foreign Office, Consular letter describing treaty negotiations and commercial conditions in Hodeida under Ottoman control, 2 April 1884.

11 - ASDMAE, Archivio Eritrea, Pacco 7, 1016, Arabia, fasc. 2, Arabia, situazione di Aden, 1915.

12 - ASDMAE, Archivio Eritrea, Pacco 641, 142, Personale, corrispondenza alla rinfusa circa rapporti con Hodeida, 1913 (1914).

13 - Per esempio, si veda ASDMAE, Archivio Eritrea, Pacco 7, 1016, "Arabia", fasc. 3, Commerci con la costa araba, 1915.

14 - CADN, C13, dossier départ ambassade, 17.11.1912.

15 - A distanza di anni, che cosa rimane oggi di quanto censito dalla missione di studio svolta e nel quartiere storico di al-Hudayda guidata da Maria Vittoria Fontana e da Eugenio Galdieri nel febbraio 1997? Il resoconto preliminare che forniva dati significativi per le future indagini urbanistiche e architettoniche nella regione rischia di documentare una realtà oggi non più esistente (Fontana et al 1998: 111).

Bibliografia

Akwaʿ, Ismāʿīl b. ʿAlī al- (1986), *al-Yaman fī l-ʿahd al-ʿuthmānī al-thānī*, Ṣanʿāʾ, Markaz al-Dirāsāt wa-l-Buḥūth al-Yamaniyya

Blumi I. (2019), *Yemen: Imperialism and Anti-Imperialism*, in I. Ness e Z. Cope (a cura di), *The Palgrave Encyclopedia of Imperialism and Anti-Imperialism*, Cham, Springer Nature Switzerland AG

Blumi I. (2009), *The Frontier as a Measure of Modern Power: Local Limits to Empire in Yemen, 1872–1914*, in "Proceedings of the British Academy", vol. 156, pp. 289–304

Blumi I. (2007), *The Evolution of Red Sea Trade in the 19th Century and Ottoman Yemen*, in "Journal of Turkish Studies", vol. 31, pp. 157–75

Bostan-Berber H. (2023), *The Integration of Yemen into the Ottoman Bureaucratic and Central Judicial System (1872–1918)*, in "Islamic Law and Society", vol. 30, pp. 96–123

Çakılcı D. (2022), *Yemen'i Payitaht'a Bağlamak: Yemen Vilayeti Telgraf Şebekesi ve Bağlantı Hatları*, in "Türkiyat Mecmuası-Journal of Turkology", vol. 32, n. 1, pp. 61–92

Castiglioni L. (2023), *Assab and the Suez Canal: Traditional Networks and Imperial Agendas in the Red Sea*, in Curli B. (a cura di) (2023), *Italy and the Suez Canal: From the Mid Nineteenth Century to the Cold War*, London, Routledge, pp. 175–92

Chakrabarty D. (2000), *Provincializing Europe. Postcolonial Thought and Historical Difference*, Princeton, Princeton University Press

Chevalier P. (2006), *L'identité urbaine d'al-Hudayyda sous la seconde occupation ottomane, 1849–1918*, in *La référence territoriale dans la construction identitaire au Yémen*, Paris, CEFAS

Cooper F. (2005), *Colonialism in Question. Theory, Knowledge, History*, Berkeley, University of California Press

Cristina G. (2023), *The Suez Canal and Italian Port Cities: Local Competition and Global Ambitions Within a Nation in the Making (1850s–1870s)*, in Curli B. (a cura di) (2023), *Italy and the Suez Canal: From the Mid Nineteenth Century to the Cold War*, London, Routledge, pp. 61–77

Curli B. (a cura di) (2023), *Italy and the Suez Canal: From the Mid Nineteenth Century to the Cold War*, London, Routledge

Dubois C. (2002), *The Red Sea Ports during the Revolution in Transportation, 1800–1914*, in Tarazi Fawaz L., Bayly C. A. with collaboration of Ilbert, R., eds. (2002), *Modernity and Culture: from the Mediterranean to the Indian Ocean*, New York, Chichester West Sussex, Columbia University Press., pp. 58–74

Ennas G. (2023), *Connecting the Two Seas: Negotiating an International Modus Vivendi — Italian and Ottoman Diplomacies in the Suez-Red Sea Area*, in Curli B. (a cura di) (2023), *Italy and the Suez Canal: From the Mid Nineteenth Century to the Cold War*, London, Routledge, pp. 247–60

Bayly C.A. (2004), *The Birth of the Modern World, 1780–1914. Global Connections and Comparisons*, Oxford, Blackwell

Bayly C.A., Fawaz L. (2002), *Introduction: The Connected World of Empires*, in Tarazi Fawaz L., Bayly C. A. with collaboration of Ilbert, R., eds. (2002), *Modernity and Culture : from the Mediterranean to the Indian Ocean*, New York, Chichester West Sussex:

Columbia University Press., pp. 1–26

Deringil S. (1998), *The Well-Protected Domains. Ideology and the Legitimation of Power in the Ottoman Empire, 1876–1909*, London, I.B. Tauris

Farah, C. E. (2002), *The Sultan's Yemen: Nineteenth-Century Challenges to Ottoman Rule*, London - New York, I.B. Tauris.

Fisher A.S. (2002), *Trade and Empire: The Impact of British Colonial Policy on the Trade of the Aden Protectorate*, in "Middle Eastern Studies", vol. 38, n. 2, pp. 41–58

Fontana M.V. (a cura di) (2025), *Hodeida on the Coastal Tehama (Yemen). Its Urban Planning and Architecture in the Late 18th–20th Centuries*, Roma, Istituto per l'Oriente C. A. Nallino

Fontana M.V., Galdieri E., Giunta R., Caterina L. (1998), *Al-Hudaydah, Yemen: una lettura pluridisciplinare. Primo rapporto preliminare (1997)*, in "Annali dell'Università degli studi di Napoli 'L'Orientale'", vol. 58, n. 1–2, pp. 110–42

Freitag U. (2020), *A History of Jeddah: The Gate to Mecca in the Nineteenth and Twentieth Centuries*, Cambridge, Cambridge University Press

Freitag U., Fuhrmann M., Lafi N., e Neumann C. (a cura di) (2011), *The City in the Ottoman Empire: Migration and the Making of Urban Modernity*, London, Routledge

Gelvin J.L., Green N. (a cura di) (2013), *Global Muslims in the Age of Steam and Print*, Berkeley, University of California Press

Hofheinz A. (1995), *A Yemeni Library in Eritrea: Arabic Manuscripts in the Italian Foreign Ministry*, in "Der Islam", vol. 72, n. 1, pp. 98–136

Kuzucu, K. (2020), *Aykırı bürokrat: Mustafa Âsım Paşa, Yemen valiliği ve 1879 tarihli Yemen lâyihası*, in "Journal of Turkish Studies Türklük Bilgisi Araştirmalari", vol. 53, pp. 213–253

Kuehn T. (2011), *Empire, Islam, and Politics of Difference. Ottoman Rule in Yemen, 1849–1919*, Leiden, Boston, Brill

Kour Z.H. (1980), *The History of Aden, 1839–1872*, London, Routledge

Kreiser K. (1985), *An Unpublished Ottoman Manuscript on the Yemen in 1849: Mustafa Hami's Sevkü'l-ceyş-i cedîd der cihad-ı Sultan Mecid*, in "Arabian Studies", vol. 7, pp. 161–86

Lafi N. (2008), *Mediterranean Connections: The Circulation of Municipal Knowledge and Practices at the Time of the Ottoman Reforms, c. 1830–1910*, in Saunier P.-Y., Ewen S. (a cura di), *Another Global City. Historical Explorations into the Transnational Municipal Moment, 1850–2000*, London, Palgrave Macmillan, pp. 135–50

Lenci M. (1985), *Eritrea e Yemen. Tensioni italo-turche nel Mar Rosso*, Milano, Angeli

Melis N. (2025), *Il dibattito sulla liceità dei dispositivi audio nella città di al-Ḥudayda in epoca tardo ottomana*, in Leccese F. A. e Tottoli R. (a cura di), *Il suono del cuore. Studi islamistici per Alberto Ventura*, Napoli, UniOr Press, pp. 425–44

Melis N. (2013), *The Talking Machine Affair and Modernity in Ottoman Yemen*, in M. Nobili e N. Melis (a cura di), *Collectanea islamica*, Rome, Aracne, pp. 112–30

Minawi M. (2016), *Telegraphs and Territoriality in Ottoman Africa and Arabia during the*

Age of High Imperialism, in "Journal of Balkan and Near Eastern Studies", vol. 18, n. 6, pp. 567–87

Miran J. (2012), *Space, Mobility, and Translocal Connections across the Red Sea Area since 1500*, in "Northeast African Studies", vol. 12, n. 1, pp. IX–XXVI

Miran J. (2009), *Red Sea Citizens. Cosmopolitan Society and Cultural Change in Massawa*, Bloomington, Indiana University Press

Muṭahhar Muḥammad b. Muḥammad al- (1992), *Tārīkh al-Yaman al-muʿāṣir: min al-ḥukm al-ʿuthmānī ilā nihāyat al-ḥarb al-ʿālamiyya al-ūlā.* Ṣanʿāʾ, Dār al-Ḥikma al-Yamāniyya

Mustafa Hami (2017), *Yemen 1849 diary of Ottoman Expedition: Introduction, Text, Transcription and Translation into Modern Turkish*, translated by M. Tütüncü, in "Corpus of Turkish Islamic Inscriptions", vol. 8, Sota, Haarlem

Ochsenwald, W. (1984), *Religion, society, and the state in Arabia: the Hijaz under Ottoman control, 1840-1908*. Columbus, Ohio State University Press.

Ranger T. (1968), *Connexions between 'Primary Resistance' Movements and Modern Mass Nationalism in East and Central Africa*, in "Journal of African History", vol. 9, n. 3, pp. 437–53

Rose A. (2019), *Between Empire and Continent: British Foreign Policy Before the First World War*, New York, Berghahn

Sarınay Y. (a cura di) (2008), *Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen*, Ankara, TTK

Selçuk M. (2016), *Hudeyde Mebusu Zühdü Efendi ve Yemen Lâyihası / Zuhdu Efendi, the Representative of Hudeyde and the Petition of Yemen*, in "History Studies", pp. 309–22

Şükrü Hanioğlu M. (2018), *Contract or Treaty? The Daʿʿan Agreement of 1911 and the Limits on Imam Yahya's Authority*, in "Journal of Arabian Studies", vol. 8, n.1, pp. 25–46

Um N. (2017), *The Merchant Houses of Mocha: Trade and Architecture in an Indian Ocean Port*, Seattle, University of Washington Press

Wick, A. (2016), *The Red Sea: In Search of Lost Space*, Oakland, CA, University of California Press.

Wilhite V. (2024), *Guerrilla War, Counterinsurgency, and State Formation in Ottoman Yemen, 1872–1911*, Leiden, Brill