

L'ÉVOLUTION DU TOURISME EN CAMPANIE ET SES RELATIONS À L'INDUSTRIALISATION (XVIII^e-XX^e SIÈCLES)

ANNUNZIATA BERRINO ET EWA KAWAMURA¹
UNIVERSITÉ DE NAPLES FEDERICO II

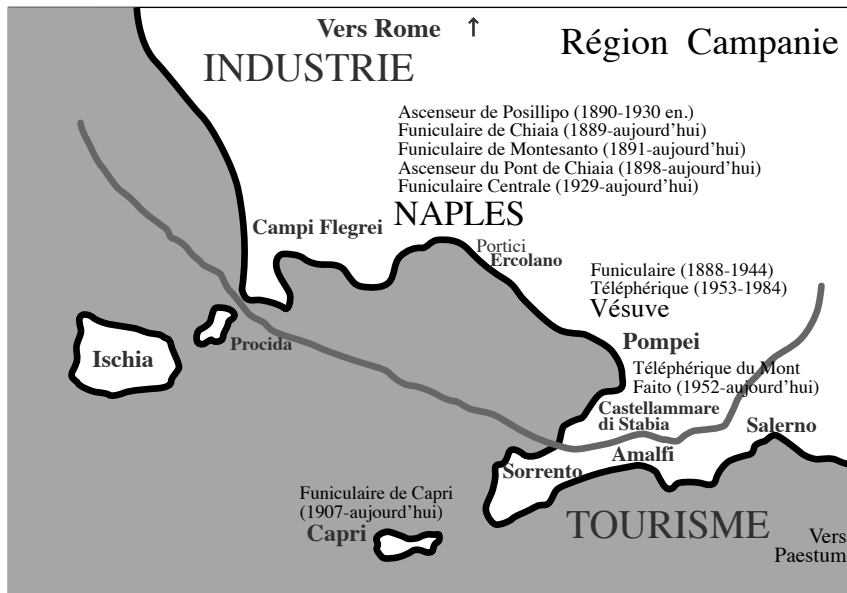
Résumé: À partir de la fin du XVIII^e siècle, le golfe de Naples attire des adeptes du Grand Tour, des passionnés d'art classique (visite des sites archéologiques de Campi Flegrei, Herculaneum, Pompéi et Paestum), des scientifiques (analyse des phénomènes volcaniques et des eaux thermales) et des artistes en quête de sublime et de paysages pittoresques. Au milieu du XIX^e siècle, le golfe de Naples est déjà une région touristique très importante. Simultanément, Naples bénéficie de l'implantation de nombreuses fabriques et devient au début du XX^e siècle la province la plus industrialisée du Sud de l'Italie. D'une part, le tourisme profite de cet essor industriel: à Sorrento, Capri et Castellammare di Stabia d'importants investissements sont effectués dans les transports, l'éclairage électrique, le chauffage, les ascenseurs, les funiculaires... D'autre part, l'industrialisation pénètre dans certaines stations de renommée, notamment à Campi Flegrei, Castellammare di Stabia, Torre Annunziata et Portici, ce qui a pour effet d'entraver leur développement touristique.

La Campanie est une région située au sud de la péninsule italienne qui borde la mer Tyrrhénienne (voir carte). Sa tradition de villégiature remonte à l'Antiquité, lorsque la partie de son territoire entourant le golfe de Naples fut dénommée *Campania felix* et devint l'une des régions les plus appréciées de l'aristocratie romaine. À l'époque moderne, le culte

¹ Annunziata Berrino est l'auteure des pages 75-82 et Eva Kawamura est l'auteure des pages 82-90.

de l'Antiquité classique prit le relais, motivant les milieux cultivés de toute l'Europe à séjourner dans la région, à la découverte des ruines romaines. Naples devint alors le point d'aboutissement obligé du voyage en Italie. Enfin, à l'époque contemporaine, la région se profila comme l'une des destinations touristiques les plus importantes d'Italie, attirant des voyageurs de l'Europe entière.

Carte de la région de Campanie et des infrastructures de transport à vocation touristique



Cette contribution se propose de parcourir le développement du tourisme dans la région de Naples et de son golfe du XVIII^e au XX^e siècle en analysant plus particulièrement les relations complexes que cette activité a entretenues avec le mouvement d'industrialisation qui s'est déroulé en parallèle. Alors que le chemin de fer et l'implantation d'autres infrastructures modernes ont contribué au renouveau du succès touristique, occasionnant d'importants investissements, l'établissement de noyaux d'industrie lourde, à la fin du XIX^e siècle, a chassé le tourisme de certains endroits et provoqué une redéfinition de la géographie économique de l'ensemble de la région.

UNE TRADITION DE VILLÉGIATURE POUR LES ÉLITES NAPOLITAINES : PORTICI ET CASTELLAMMARE DI STABIA

Le développement touristique de la région a bénéficié de la culture de l'accueil qui s'est développée en lien avec la pratique de villégiature des élites napolitaines. Dès la fondation du Royaume des Deux-Siciles en 1738, la famille Bourbon au pouvoir décide d'édifier un palais royal à Portici, au pied du Vésuve. Ce lieu de séjour de la cour attire rapidement l'aristocratie napolitaine qui édifie des résidences de grande qualité architecturale et artistique – les *ville vesuviane* – le long d'une route appelée *Miglio d'oro*. Dès 1839, la station de villégiature est reliée à Naples par la première voie de chemin de fer construite sur la péninsule italienne, ce qui améliore l'accessibilité des demeures situées le long du *Miglio d'oro*, mais aussi des fouilles d'Herculanum, auxquelles on peut se rendre aisément à pied ou en voiture depuis la gare de Portici.

En 1842, la voie ferrée Naples-Portici, prolongée vers le sud, atteint Castellammare di Stabia, centre économique d'importance. Hormis son port, qui accueille 15 000 voyageurs par an, la ville est le plus grand arsenal du royaume. Elle abrite aussi plusieurs industries, dont des tanneries et des fabriques de pâtes alimentaires ainsi qu'un tissu économique lié à des chantiers navals. Cette petite ville bordant la mer, riche en eaux minérales et thermales, est également prisée comme lieu de villégiature par l'aristocratie napolitaine. En 1836, la municipalité fait construire un établissement thermal très moderne, qui complète les premiers établissements de bains bâtis sur les plages. Au milieu du XIX^e siècle, Castellammare compte 20 000 habitants et reçoit 6 000 vacanciers par an. Les villégiateurs sont hébergés dans des hôtels, dont cinq ont plus de 50 chambres et sont de premier rang, des maisons meublées de luxe et plus de 40 logements, dont certains sont équipés de théâtres et d'installations thermales privées.

Avant le milieu du XIX^e siècle, Portici et son *Miglio d'oro* ainsi que Castellammare di Stabia et ses établissements thermaux et balnéaires constituent donc deux pôles de villégiature importants, où l'aristocratie et les classes les plus aisées de la région viennent passer une partie de leur temps libre. À noter que, parmi la clientèle de ces deux pôles de développement, les touristes étrangers, surtout anglais, gagnent progressivement en importance. Ceux-ci occupent notamment une bonne partie de la capacité des hôtels de luxe.

LE TOURISME AVANT LE CHEMIN DE FER (XVIII^e-MILIEU XIX^e SIÈCLE)

Pendant tout le XVIII^e siècle, Naples et ses environs immédiats constituent le principal pôle d'attraction des voyageurs étrangers qui séjournent en Campanie. Une des premières causes d'affluence est le voyage scientifique. Bien avant la découverte de vestiges de l'Antiquité, le Vésuve et les Campi Flegrei attirent en effet des spécialistes de volcanologie et de sismologie. Situées à quelques kilomètres au sud de Naples, au pied du Vésuve, les anciennes villes romaines d'Herculanum (dès 1738) et de Pompéi (dès 1748) sont l'objet de fouilles qui permettent la découverte incessante d'objets anciens d'une beauté artistique extraordinaire. Ceux-ci sont rassemblés dans le *Museo Ercolanesense* qui devient bientôt une étape incontournable des *Grand Tourists* de toute l'Europe. À la fin du XVIII^e siècle, cette collection est déplacée à Naples, formant le premier noyau du Musée archéologique national. Au cours des dernières décennies du siècle, la beauté du paysage napolitain attire une quantité toujours plus importante de voyageurs préromantiques, dont bon nombre d'artistes qui font connaître la région partout en Europe. Le Vésuve, en particulier, devient l'un des spécimens les plus représentés de la nature effroyable et inabordable : le « sublime ».

Au cours du XVIII^e siècle, les voyageurs séjournent encore dans des établissements modestes², situés près du port, ce qui donne un accès aisé aux transports par mer, alors les plus commodes. Les hôtels de luxe, issus de la transformation d'immeubles préexistants situés au bord de la mer, entre la Via Chiatamone et la Riviera di Chiaia, ne voient le jour que durant les premières décennies du XIX^e siècle. Les plus fameux et les plus luxueux sont le *Crocelle* (1770 env.-1870 env.) et le *Vittoria* (1823-1880 env.)³, très fréquentés par les Anglais et la bonne société européenne. Les artistes, quant à eux, recherchent les chambres avec vue sur la mer et fréquentent surtout l'*Hôtel de Russie* (1820 env.-1930 env.), l'*Hôtel de Rome* (1820-1880 env.) et la *Pensione di Santi Combi* (1820-1850 env.). Le pouvoir d'attraction du paysage napolitain est alors si fort que de véritables « hôtels d'artistes » sont créés, hébergeant surtout des peintres.

² KAWAMURA Ewa, *Tipi e ambienti delle residenze turistiche tra Otto e Novecento: Gli alberghi storici napoletani*, Thèse de doctorat, Faculté d'architecture de l'Université de Naples Federico II, janvier 2005.

³ KAWAMURA Ewa, «Albergo della Vittoria a Napoli, nell'epoca di Martino e Gaetano Zir (1824-1877)», *Napoli Nobilissima*, X, 3-4, 2009, p. 107-136.

Très vite, cette clientèle préromantique ne se contente plus de Naples et de ses environs. Recherchant de nouveaux paysages et de nouvelles émotions, elle part à la découverte du sud du golfe et des îles, ouvrant ces régions au développement touristique. Un des endroits les plus connus et fréquentés est la petite ville de Sorrente⁴. Les voyageurs préromantiques peuvent s'y abreuver de sublime, en admirant les ravins effroyables qui entourent le lieu; plus tard, la culture romantique y trouve aussi une dimension pittoresque avec les orangeries et les jardins de citrons, la tarentelle, les pêcheurs et la chanson napolitaine. À Sorrente, les artistes sont d'abord hébergés à la *Locanda di Rosa Magra* (1820-1870 env.)⁵ et dans des villas privées, payant souvent leur loyer en troquant leurs œuvres d'art. L'offre hôtelière est progressivement étoffée avec l'ouverture d'autres hôtels: l'*Hôtel Cocumella* (1822-aujourd'hui) à Sant'Agello ainsi que l'*Hôtel Excelsior Vittoria* (1834-aujourd'hui) et l'*Hôtel Tramontano* (1857-aujourd'hui) dans le centre de la ville de Sorrente. À partir de 1839, un chemin mieux aménagé relie la gare ferroviaire de Castellammare à Sorrente, ce qui stimule encore l'afflux de touristes en réduisant la durée du voyage à deux heures⁶.

Progressivement, les artistes descendent encore plus au sud, certains atteignant l'île de Capri. Ils y trouvent un hébergement à l'*Hôtel Pagano* (1818/1822-aujourd'hui, *Hôtel La Palma*), où ils peuvent aussi payer leur séjour avec des tableaux⁷. En 1826, cet établissement accueille les deux artistes allemands August Koplisch (1799-1853) et Ernst Fries (1801-1833) qui donnent une impulsion importante au développement touristique de l'île en découvrant la Grotta Azzurra; celle-ci devient très vite l'emblème de la beauté du paysage romantique et pittoresque de Capri. D'autres artistes préfèrent longer la côte en direction de l'est, pour séjourner à Amalfi, où ils sont accueillis dans deux couvents transformés en hôtels. Les artistes y bénéficient de tarifs plus avantageux que les hôtes ordinaires⁸.

⁴ BERRINO Annunziata, «Le risorse naturali nella storia del turismo italiano. Prime note di ricerca», in BEVILACQUA Piero, CORONA Gabriella, *Ambiente e risorse nel Mezzogiorno contemporaneo*, Corigliano Calabro: Meridiana libri, 2000, p. 139-156.

⁵ Dans deux guides des années 1842 et 1863, l'«Albergo degli Artisti» est aussi indiquée. FÖRSTER Ernst, *Handbuch für Reisende in Italien*, 2. Aufl., München: Literarisch-Artistische Anst., 1842, p. 494; FÖRSTER Ernst, *Handbuch für Reisende in Italien*, 8. Aufl., München: Literarisch-Artistische Anst., 1863, p. 428.

⁶ FÖRSTER Ernst, *Handbuch für Reisende in Italien, zweiter Theil, Reisen in Mittel-und Unteritalien und in Sicilien*, 8. Aufl., München: Literarisch-Artistische Anst., 1866, p. 462.

⁷ KAWAMURA Ewa, *Alberghi storici dell'isola di Capri. Una storia dell'ospitalità tra Ottocento e Novecento*, Capri: Edizioni La Conchiglia, 2005, p. 31-84.

⁸ STARKE Mariana, *Information and Directions for Travellers on the Continent of Europe*, 8th edit., London: John Murray, 1832, p. 361.

L'INDUSTRIALISATION DU TOURISME DANS LE GOLFE DE NAPLES (MILIEU XIX^e SIÈCLE-1915)

Les lieux touristiques de la côte au sud de Naples et les îles du golfe furent donc découverts, aimés et représentés par les artistes préromantiques et romantiques. Leurs œuvres contribuèrent aussitôt à intégrer ces endroits dans l'imaginaire du voyage vers l'Italie et en particulier le golfe de Naples. Cette élite artistique entraîna ainsi de nombreux autres touristes dans son sillage, créant un fort accroissement de la demande. Dès 1863, l'afflux de voyageurs est encore renforcé par l'achèvement de la voie ferrée reliant Naples à Rome et, par l'intermédiaire de la Ville éternelle, Naples aux autres grandes villes d'Italie et d'Europe. À cette évolution quantitative vient se superposer une restructuration géographique des flux de touristes. Voyageurs et vacanciers, qu'ils soient régionaux ou étrangers, préfèrent de plus en plus les localités découvertes par les artistes romantiques et situées au sud du golfe : Sorrente, Amalfi, Capri. Grâce aux nouveaux moyens de transport – chemin de fer, bateau à vapeur, routes plus performantes –, leur éloignement de Naples devient un obstacle de moindre importance. Dès 1861, cette reconfiguration est accélérée par les événements politiques de l'unification de l'Italie. Le Royaume des Deux-Siciles devenant partie intégrante du Royaume d'Italie, Naples perd sa fonction de capitale et la disparition de la cour entraîne la décadence de ses lieux de villégiature. Les demeures de Portici et Castellammare di Stabia tombent dès lors dans une décrépitude qui les caractérise encore aujourd'hui.

En réaction à ces évolutions, l'offre touristique de la région se développe rapidement, entraînant des investissements considérables : construction et exploitation de réseaux de transports, établissement d'infrastructures d'accueil, aménagements récréatifs. Il n'est dès lors pas incongru de parler d'une industrialisation du tourisme qui se déploie toutefois plus tardivement qu'en Suisse⁹, qui sert de modèle de développement comme dans beaucoup d'autres pays¹⁰, notamment dans le

⁹ En Suisse la période entre 1820 et 1875 est marquée par l'industrialisation progressive du tourisme. HUMAIR Cédric, «Le tourisme comme moteur du développement socio-économique et vecteur du rayonnement international de la Suisse (XIX^e-XX^e siècles)», in HUMAIR Cédric, TISSOT Laurent (éd.), *Le tourisme suisse et son rayonnement international*, «Switzerland, the Playground of the World», Lausanne : Antipodes, 2011, p. 18.

¹⁰ TISSOT Laurent, «Conclusion. Un monde parfait ou considérations sur le "modèle touristique suisse"», in HUMAIR Cédric, TISSOT Laurent (éd.), *Le tourisme suisse et son rayonnement international...*, p. 215.

domaine technologique. Ainsi, durant les cinq décennies qui précèdent le premier conflit mondial, un véritable système touristique se met en place, qui implique non seulement Naples et le Vésuve mais aussi et surtout la péninsule de Sorrente, la côte de Salerne et l'île de Capri.

Après avoir été découverte par les artistes, Capri, île très pauvre peuplée de pêcheurs et de migrants, devient en effet une station climatique d'hiver importante, profitant de la réputation thérapeutique acquise dès la fin du XVIII^e siècle par le climat du golfe de Naples pour les cas de tuberculose. En conséquence, les premiers hôtels de l'île ne sont exploités que pendant la saison hivernale. À partir de 1860, le développement touristique s'accélère et les investissements se multiplient. En 1861, le médecin anglais George Sidney Clark (1819-1868) ouvre la *Villa Quisisana* – le nom signifie « espoir de guérison » –, qui devient par la suite un hôtel de luxe et est toujours en exploitation aujourd'hui¹¹. Dès 1867, une liaison maritime en bateau à vapeur est introduite entre Naples et Capri. Selon un guide de 1873, le voyage de Naples à Capri s'effectue trois fois par semaine sur un navire de commerce en 4 heures de voyage¹². Par la suite, l'offre de transport se développe rapidement, s'adaptant à une clientèle toujours plus mondaine. Ainsi, dès 1911, un bateau de grand luxe part quotidiennement de Naples et arrive à Capri en 2 heures¹³.

Entre 1873 et 1877, un chemin carrossable est construit pour améliorer la liaison entre Capri et Anacapri¹⁴, jusqu'alors accessible uniquement à pied en passant par Marina Grande et la très antique Scala Fenicia. Le célèbre médecin suédois Axel Munthe (1857-1949) y fait alors bâtir la Villa San Michele, où il soigne notamment la reine Victoria atteinte de tuberculose. À Capri même, la mobilité de proximité est améliorée sur la pente qui sépare le port du village. Projeté dès 1892, afin de remplacer les ânes qui assurent les trajets, un funiculaire

¹¹ KAWAMURA Ewa (ricerche storiche e testi di), Esposito Riccardo (a cura di), *Biografia del grand hotel di Capri: Il Quisisana*, Capri: La Conchiglia, 2011, 133 p.

¹² GSELL-FELS Theodor, *Unter-Italien*, Hildburghausen: Bibliogr. Inst., 1873, p. 471. Selon un guide de 1907, le service de transport de Naples à Sorrente et Capri est alors effectué par différentes compagnies de navigation qui se font concurrence. La Società di Navigazione a vapore di Napoli propose une course par jour sur le trajet Vico Equense, Meta, Sorrente et Massa Lubrense, et une course par jour vers Procida et Ischia; *Napoli e dintorni*, Milano: Fratelli Treves, 1907, p. 6.

¹³ Autrement, on pouvait voyager en navire de poste, par la voie Vico Equense, Meta, Piano di Sorrento. BAEDERER Karl, *Unteritalien*, 15. Aufl., Leipzig: Karl Baedeker, 1911, p. 174.

¹⁴ FEDERICO Eduardo, MILANDA Elena (ed.), *Capri antica: dalla preistoria alla fine dell'età romana*, Capri: Edizioni La Conchiglia, 1998, p. 577.

est finalement construit en 1907¹⁵. C'est une société engagée dans la production d'énergie électrique dans le sud de l'Italie qui le réalise et le gère¹⁶, investissant par ailleurs dans l'acquisition d'hôtels sur Capri.

Le développement touristique de la côte amalfitaine, aujourd'hui classée au patrimoine mondial par l'UNESCO, est un peu plus tardif que celui de Capri. Les conditions de transport en sont probablement la cause principale. Selon un guide publié en 1873, le touriste qui désire se rendre de Naples à Amalfi doit emprunter le chemin de fer jusqu'à Vietri, qui est reliée au réseau ferroviaire depuis 1860, puis aller à Amalfi avec un «Corricolo» (calèche napolitaine). Le trajet jusqu'à Ravello, qui s'effectue à dos d'âne, est encore plus malaisé. Au début du xx^e siècle, il faut encore 1 heure et 15 minutes pour s'y rendre par la route avec un attelage de deux chevaux. En fait, la nouvelle destination touristique ne s'épanouit qu'après 1892, avec l'ouverture d'une ligne de chemin de fer. Fondé en 1875, l'*Hôtel Palumbo* voit alors les établissements concurrents se multiplier. En 1907, le guide Baedeker mentionne déjà deux autres hôtels, qui sont le *Taureau* et le *Belvédère*. Enfin, signalons le développement de Positano de Vietri. Relié à Amalfi par la route dès 1840, puis à Sorrento dans les années 1860, le village reçoit une connexion ferroviaire en 1905. Trois petits hôtels y sont alors implantés, qui ont pour noms *Margherita*, *Allemagne* et *Rome*. En fait, jusque dans les années 1950, qui marquent l'épanouissement du village, Positano demeure une destination peu fréquentée et réservée aux artistes excentriques, comme en témoigne l'ouvrage *Cosmopolitans: very short stories* de William Somerset Maugham, publié en 1936¹⁷.

NAPLES ET LA RÉGION DU VÉSUVÉ : INVESTIR POUR RELANCER L'ACTIVITÉ TOURISTIQUE

Au moment même où le sud du golfe accélère son développement touristique, soit dans les années 1860, la ville de Naples, en pleine phase d'urbanisation, commence à perdre sa réputation de localité climatique, notamment en raison d'une hygiène publique déficiente. Les zones les plus critiquées sont les quartiers «bas» de la ville.

¹⁵ BAEDEKER Karl, *Unteritalien...*, p. 174.

¹⁶ La ligne est encore aujourd'hui gérée par la SIPPIC (Società Imprese Pubbliche Private di Ischia e Capri).

¹⁷ MAUGHAM William Somerset, *Cosmopolitans: very short stories*, London & Toronto: W. Heinemann, 1936.

En réaction, durant les années 1870, plusieurs hôtels de luxe sont érigés sur les collines, considérées plus salubres et préférées surtout par les Anglais.

Cette implantation a pour effet de créer une demande de transport de proximité permettant de relier le centre de Naples aux collines, sur des pentes à forte déclivité, stimulant différents projets qui ne verront toutefois pas le jour. En 1883, l'ingénieur anglo-napolitain Laymont Young (1851-1929)¹⁸ propose ainsi un ascenseur reliant le centre de la ville et la colline du Vomero. En 1885, l'architecte napolitain Adolfo Avena (1860-1937) et Stanislao Sorrentino, ingénieur des tramways napolitains, exposent à la municipalité de la ville leur projet de « funiculaire aérien » qui relierait la partie basse de la ville au Corso Vittorio Emanuele¹⁹. En 1890, Avena propose cette fois-ci une voie ferrée sur un viaduc horizontal en métal complété par un ascenseur dans une tour en maçonnerie²⁰. En 1893, Avena reprend et développe son projet de « voie aérienne » pour aller du Corso Vittorio Emanuele au Castel Sant'Elmo qui est le point le plus haut de la colline du Vomero, mais sans succès²¹. Enfin, en 1892, l'ingénieur Luigi Rondini dépose une demande de concession pour la construction d'un ascenseur entre Largo Montecalvario (un quartier populaire situé dans la partie basse de la ville) et le Vomero afin de faciliter la visite des touristes²². À partir de 1889, date de la mise en service du premier funiculaire de Chiaia, plusieurs projets trouvent leur réalisation. En 1890, le premier ascenseur de Naples est inauguré, il s'agit du « Lift di Posillipo »²³. Puis l'année suivante, un deuxième funiculaire relie la colline du Vomero et la zone basse de la ville appelée Montesanto. Enfin, en 1928, un troisième funiculaire est réalisé entre Vomero et Via Toledo, le cœur de la ville. Dès la fin du XIX^e siècle, ces liaisons

¹⁸ ALISIO Giancarlo, *Lamont Young. Utopia e realtà nell'urbanistica napoletana dell'Ottocento*, Roma: Officina, 1978, p. 32-33.

¹⁹ AVENA Adolfo, *Di una funicolare aerea tra via Roma ed il corso Vittorio Emanuele: progetto di Stanislao Sorrentino e Adolfo Avena*, Napoli: Tip. Economia, 1885.

²⁰ AVENA Adolfo, *Galleria Umberto primo: di una rapidissima comunicazione tra la galleria ed il corso V.E. e del completamento dell'angolo via Roma-S. Brigida, progetto dell'ing. Adolfo Avena*, 2 ed., Napoli: Tip. A. Trani, 1890.

²¹ GAMBARDELLA Alfonso, DE FALCO Carolina, *Avena architetto*, Napoli: Electa Napoli, 1991, p. 14. Voir aussi AVENA Adolfo, *Note, discussioni e pareri sull'aerovia di Napoli*, Napoli: Tip. A. Trani, 1894.

²² RODINI Luigi, *Domanda di concessione al municipio di Napoli per un progetto del rione S. Martino con ascensore al largo Montecalvario del prof. Luigi Rodini*, Napoli: Tipografia Economica, 1892, p. 10.

²³ AVENA Adolfo, *Galleria Umberto primo...*, p. 30.

rapides permettent l'édification de plusieurs pensions et hôtels en style liberty sur la colline du Vomero²⁴.

En dépit du développement hôtelier réalisé sur les collines, la zone d'hébergement la plus recherchée de Naples demeure le bord de mer. Construits au début du xx^e siècle, une série d'hôtels de luxe longent ainsi l'avenue Partenope: l'*Hôtel royal des étrangers* (aujourd'hui *Hôtel royal*), l'*Hôtel Metropole & Ville* (qui a été démoli), l'*Hôtel continental*, le *Grand Hôtel du Vesuve* (aujourd'hui *Hôtel Vesuvio*), le *Grand Hôtel Santa Lucia*, l'*Hôtel Excelsior*, etc. Plusieurs de ces hôtels ont été endommagés pendant la Seconde Guerre mondiale mais ils ont été restaurés dans les années 1950 et sont encore en activité.

À partir du déclin de la réputation climatique de Naples, son développement touristique dépend plus étroitement encore qu'auparavant des attractions culturelles et naturelles situées en ville et dans ses environs, en particulier à Pompéi et au Vésuve. Selon les statistiques présentées en 1903 par le futur ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et du Commerce Francesco Saverio Nitti (1868-1953), le nombre annuel de visiteurs du site de Pompéi passe de 22 169 (1883) à 50 491 (1900), tandis que celui du Musée archéologique national de Naples augmente de 19 556 (1883) à 49 955 (1900)²⁵. Par comparaison, la branche napolitaine de Thomas Cook & Sons estime à 70 000 les visiteurs étrangers visitant la ville au début du xx^e siècle²⁶. La qualité des transports en direction de Pompéi acquiert donc une importance toute particulière. Dès 1844, les touristes se rendant au site archéologique peuvent emprunter le chemin de fer Naples-Portici-Nocera Inférieure, qui propose une halte à Pompéi. En 1873, on va déjà à Pompéi en 45 minutes, comme aujourd'hui, et il y a quatre départs par jour. En 1904, une nouvelle voie ferrée électrifiée est mise en service par la société Strade Ferrate Secondarie Meridionali (Circumvesuviana aujourd'hui); en 1932, une nouvelle station dénommée Pompéi Villa des Mystères offre un accès plus direct aux fouilles.

Ces améliorations successives de l'accessibilité du site ont pour effet de mettre en difficulté, puis de faire disparaître les établissements

²⁴ Signalons encore l'élaboration d'un réseau de tramways moins directement lié à la mobilité touristique qui comprend 14 lignes intra-urbaines et 6 extra-urbaines (Pozzuoli, Portici, etc.); *Pagliari's Naples Handbook*, Milano: Vallardi Editore, [s.d.] (après 1903), p. 12-13.

²⁵ NITTI Francesco Saverio, *Napoli e la questione meridionale (1903)*, Napoli: Alfredo Guida Editore, 2005, p. 98-99.

²⁶ NITTI Francesco Saverio, *Napoli e la questione meridionale...*, p. 98-99.

d'hébergement implantés à Pompéi: deux près de la gare (*Hôtel Diomède* et *Hôtel suisse*) et un près de l'amphithéâtre (*Albergo del Sole*), surtout fréquenté par des chercheurs et des artistes. Cette évolution contribue probablement à l'épanouissement d'un nouveau pôle hôtelier à Naples, qui se développe autour de la gare ferroviaire. L'un des premiers établissements à s'y installer, avant 1861, est *La Locanda d'Italia*. Le quartier est ensuite rénové, suite à l'épidémie de choléra de 1884, sous l'impulsion de la Società pel Risanamento di Napoli fondée en 1888. De nombreux bâtiments insalubres sont abattus et, en 1894, le Corso Umberto – dit Rettifilo – est construit pour relier la gare et le centre de la ville. La route, droite et large, est progressivement bordée de nouveaux hôtels construits dans le style Renaissance par l'entreprise du Risanamento.

L'activité touristique dans la région de Naples bénéficie également des investissements réalisés sur le Vésuve. Durant le XVIII^e siècle et le début du XIX^e, il fallait voyager à dos d'âne pour visiter le cratère du volcan. Mais, en 1880, le premier funiculaire d'Italie y est implanté sur une pente vertigineuse qui constitue alors un record européen. La voie ferrée fait 830 mètres de long avec un pourcentage de 45 à 63 % pour un dénivelé de 390 mètres. Dès 1888, la compagnie de voyages anglaise Thomas Cook & Sons, qui a ouvert une filiale à Naples en 1866, reprend la gestion du funiculaire qu'elle dynamise en construisant l'*Hôtel Hermitage*, ouvert en 1902, près de l'ermitage Santissimo Salvatore – le lieu où l'Observatoire volcanologique²⁷ a son siège aujourd'hui. Après l'éruption du Vésuve en 1906, le funiculaire, gravement endommagé, est reconstruit, puis définitivement abandonné après l'éruption de 1944, de même que l'*Hôtel Hermitage* qui est aujourd'hui en ruine. De 1953 à 1984, l'ascension est assurée par un télésiège, construit par l'entreprise suisse Von Roll, avant d'être effectuée en voiture ou en bus jusqu'à un endroit situé à une demi-heure de marche du cratère.

L'IRRUPTION DE L'INDUSTRIE LOURDE DANS LE GOLFE DE NAPLES

Dès la première moitié du XIX^e siècle, un tissu industriel s'était développé dans la région de Naples, en particulier dans le secteur du textile. Les désagréments de ces implantations, en termes de pollution, de bruit et de dégradation des paysages demeuraient toutefois limités et n'empêchaient pas la cohabitation avec une activité touristique. À partir

²⁷ L'Observatoire volcanologique est créé en 1841 et inauguré en 1845.

des années 1870, toutefois, les relations entre tourisme et industrie se modifient en profondeur. L'unification italienne engendre en effet une politique industrielle nationale plus dynamique qui cherche à stimuler certains secteurs de l'industrie lourde. Des sites d'implantation sont ainsi choisis dans le golfe de Naples, où l'industrie lourde entre dès lors en contradiction avec le tourisme. Comme le montre le tableau ci-après, le développement du secteur métallurgique, notamment, est rapide et important.

Tableau 1: Employés et force motrice dans les usines métallurgiques majeures de 1872 à 1902 dans la province de Naples

EMPLOYÉS			FORCE MOTRICE (CV)		
1872	1888	1902	1872	1888	1902
7 500	14 364	12 662	487	3 899	5 876

Source: Tableau élaboré à partir des informations tirées de VITALE Augusto, DE MAJO Silvio, *Napoli e l'industria. Dai Borboni alla dismissione*, Rubbettino: Soveria Mannelli, 2008, p. 62.

Une première région où le tourisme souffre de l'implantation de l'industrie est celle des Campi Flegrei. Vers le milieu du XIX^e siècle, plusieurs hôtels et établissements thermaux et balnéaires y sont présents. Pozzuoli, la plus grande ville de la région, est alors considérée comme un site climatique propice à la cure de la tuberculose. L'*Hôtel Grande-Bretagne* (1860-1890), «*in splendida posizione, specialmente frequentata da persone ammalate*»²⁸ offre même l'«*English Church Service*» aux touristes durant la saison d'hiver²⁹. Pozzuoli est aussi le point de départ pour les excursions sur l'île d'Ischia, le trajet étant effectué dès 1873 par un bateau à vapeur en deux heures et demie³⁰. De plus, en 1889, l'ouverture d'une liaison ferroviaire entre le centre de Naples et Pozzuoli (Ferrovia Cumana)³¹ ouvre des perspectives de développement

²⁸ DETKEN H., *Guide of Naples and its Neighbourhood*, Napoli: Detken & Rocholl, 1879, p. 133.

²⁹ BLEWITT Octavian, *A Handbook for travellers in Southern Italy and Sicily*, 9. ed., London: John Murray, 1890, Index, p. 16.

³⁰ GSELL-FELS Theodor, *Unter-Italien...*, p. 482.

³¹ Partant de la gare de Montesano à Naples, la première ligne inaugurée le 1^{er} juillet 1889 s'arrête à la gare de Terme Patamia Pepere (Pozzuoli Terme), avant d'être prolongée, le 15 décembre, vers Pozzuoli (Pozzuoli Centro), puis le 16 février 1890 vers Cuma, et enfin le 12 juillet 1890 jusqu'au terminus de Torregaveta (Bacoli).

touristique intéressantes. Le virage vers une activité touristique plus intensive est toutefois manqué.

L'échec du projet de l'architecte Lamont Young, lancé en 1888, en est un bon exemple. Celui-ci prévoit la construction d'un complexe touristique dédié aux bains et aux soins thermaux (Rione Venezia) et destiné à la haute bourgeoisie : sont projetés une connexion ferroviaire, une gare avec galerie-bazar en annexe, un hôtel à coupoles situé au bord de la mer (*Grande Albergo Termine*), un grand établissement d'hydrothérapie, un palais en cristal pour les expositions et des jardins publics. L'hôtel est conçu avec 760 chambres à coucher – 400 individuelles et 360 doubles – pouvant accueillir 1 200 personnes, une grande salle pour une table d'hôtes de 400 couverts, une salle de restaurant, une bibliothèque, un fumoir et une salle de lecture³². L'auteur du projet dit s'inspirer des « *station hotels* » nés dans les années 1860 en Angleterre ; il veut combiner

*« il tipo dei grandi alberghi, ultimamente costruiti in Inghilterra sulle stazioni termine delle ferrovie, a quello degli altri edificati in America per le grandi stazioni balnearie; e quindi far sorgere un tipo unico, che riunisse la magnificenza, la grave maestosità ed il conforto del primo, con la comodità, gaiezza ed attrattive del secondo. »*³³

Le projet de station mondaine aux Campi Flegrei n'est toutefois pas réalisé, notamment parce que les autorités de la ville de Naples ne croient pas à un développement touristique du lieu et qu'elles jugent plus urgent de régler les problèmes d'hygiène auxquels est alors confrontée leur ville.

Avec le développement toujours plus important de l'industrie lourde, encouragé par la politique économique nationale de la première moitié du xx^e siècle qui en fait une priorité, la zone des Campi Flegrei, riche en attractions naturelles et culturelles, est lentement vidée de son activité touristique, à l'exception des excursions effectuées à la Solfatarara afin d'admirer de splendides vestiges de l'Antiquité. En 1906, un important centre sidérurgique – chantier de l'ILVA – est implanté à

³² YOUNG Lamont, *Campi Flegrei e rione Venezia*, Napoli: Tipografia A. Trani, 1888, p. 99.

³³ YOUNG Lamont, *Campi Flegrei...*, p. 79. Traduction des auteurs : « *le type de grands hôtels construits dernièrement en Angleterre près des gares terminus des voies ferrées, et ceux bâtis en Amérique pour les grands établissements de bains ; et donc créer une typologie unique d'hôtel qui réunirait la splendeur, la majesté et la commodité, la gaieté et l'attractivité des seconds.* »

Naples-Bagnoli, tout près des Campi Flegrei, occupant une très vaste surface prise sur la mer. Consécutivement à cette arrivée, Pozzuoli change de statut, abandonnant celui de station climatique d'hiver pour celui de station balnéaire d'été, tout en cherchant à vanter aussi ses thermes, qui rencontrent un certain succès auprès de la population napolitaine³⁴. La première ligne de métro, qui relie Pozzuoli à Naples en 1925³⁵, contribue à développer une activité d'hébergement, dont la qualité reste limitée selon le guide du Touring Club Italiano de 1932 : «*Non vi sono alberghi veri e propri, di qualche importanza, ma solo degli stabilimenti termali che fanno servizio d'alberghi anche all'infuori della cura*»³⁶.

Hormis les Campi Flegrei, la région de Castellammare di Stabia, au sud de Naples, est également entravée dans son développement touristique par l'implantation et le développement d'industries lourdes – constructions navales, métallurgie, machines. Certes, comme nous l'avons vu précédemment, l'activité touristique internationale y décline dès le milieu du XIX^e siècle. Cependant, la petite ville demeure, jusqu'à la fin du XIX^e siècle, une localité de vacances et de séjour thermal fréquentée par la population régionale, activité qui pâtit de l'implantation de l'industrie lourde. Après la Seconde Guerre mondiale, une tentative de relancer le tourisme à Castellammare di Stabia est effectuée. En 1952, un téléphérique montant en quelques minutes sur le mont Faito, à près de 1000 mètres, est construit ainsi qu'un majestueux centre thermal implanté sur la montagne ; toutefois, l'investissement n'est pas couronné de succès, car le boom du tourisme balnéaire qui marque les années 1950 torpille le nouvel établissement, dont les services ne sont plus à la mode du jour. Dans le créneau balnéaire, Castellammare di Stabia ne peut se profiler en raison de la présence d'industries lourdes fortement polluantes. Durant les années 1960, la baignade est même interdite dans les environs de la petite ville.

La crise pétrolière des années 1970 ouvre une troisième période dans les relations entre industrie et tourisme. Frappée de plein fouet par les évolutions économiques et politiques internationales, la région de

³⁴ BAEDEKER Karl, *Unteritalien*, 15. Aufl..., p. 107.

³⁵ En 1925, les stations suivantes sont mises en service : Napoli Piazza Garibaldi, Piazza Cavour, Montesanto, Piazza Amedeo, Mergellina, Campi Flegrei, Pozzuoli Solfatara. En 1927 viennent s'ajouter Bagnoli-Agnano Terme et Gianturco et en 1929 Piazza Leopardi.

³⁶ TOURING CLUB ITALIANO, *Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura d'Italia, Parte I – Le stazioni al mare, vol. I – Le stazioni del mare ligure e del mare tirreno*, Milano: Touring Club Italiano, 1932, p. 184.

Naples subit une rapide désindustrialisation qui conduit à une désertification des zones industrielles. La politique de requalification et d'assainissement de ces espaces, encore en cours aujourd'hui, accorde beaucoup d'importance à leur utilisation dans le domaine du tourisme, option qui fait pratiquement l'unanimité parmi les acteurs régionaux. Sa réalisation est toutefois difficile et de longue haleine.

CONCLUSION : LA CAMPANIE ENTRE TOURISME ET INDUSTRIE

La Campanie, et en particulier les golfes de Naples et de Salerne, constitue depuis le XVIII^e siècle une exception dans la configuration économique du Sud de l'Italie, en raison de la précocité et de l'intensité de son développement touristique et industriel, qui a engendré un déséquilibre profond et durable entre cette région et les autres provinces méridionales de la péninsule italienne. Au sein même de cette région privilégiée, la répartition géographique du développement, entre tourisme et industrie, a constamment évolué, entraînée par une dialectique complexe entre les deux secteurs et l'évolution des contextes économiques et politiques.

Ainsi, vers 1860, la structure établie dès le XVIII^e siècle est profondément remaniée. Les infrastructures d'hébergement, jusqu'alors essentiellement concentrées à Naples, Portici et Castellammare di Stabia, se déploient vers les régions méridionales du golfe de Naples, à savoir la péninsule de Sorrente, la côte amalfitaine et l'île de Capri. Les principales causes de ce déplacement du centre de gravité touristique sont le développement du tourisme romantique, l'installation de nouveaux moyens de transport, la décadence de la cour napolitaine et la crise du modèle de loisirs aristocratique basé sur la villégiature ainsi que l'incapacité de Naples à faire face à de nouvelles normes d'hygiène toujours plus exigeantes. Par ailleurs, cette évolution spatiale, qui implique des investissements considérables dans une période d'industrialisation du tourisme (illumination, transports, infrastructures hygiéniques, etc.), est rendue possible par une phase d'expansion économique de la péninsule de Sorrente qui est entraînée par l'économie maritime, les plantations d'agrumes et le travail artisanal du bois (marqueterie). Le tourisme s'épanouit donc au sein d'une économie de croissance très fortement connectée aux marchés internationaux.

Face à cette évolution, Naples et la région septentrionale du golfe ne restent pas sans réaction. Là également, d'importants investissements sont réalisés entre 1870 et 1900, notamment dans le but d'améliorer les infrastructures de transport et de relancer ainsi la demande touristique.

Cependant, l'arrivée de l'industrie lourde à Naples-Bagnoli, en 1906, puis de l'industrie pétrochimique dans les années 1950, a pour conséquence d'aggraver le déclin de Naples. Pendant toute la première partie du xx^e siècle, l'activité touristique de la région de Campanie reste donc essentiellement concentrée dans les zones au sud du golfe, alors que des implantations industrielles se développent dans les environs de Naples et à Castellammare di Stabia.

Après le second conflit mondial, l'explosion de la demande de tourisme balnéaire entraîne une concentration toujours plus forte de l'offre sur les côtes encore plus au sud du golfe de Naples, le long de la péninsule de Sorrente et la côte amalfitaine, en direction de Salerne, pour atteindre le littoral de Battipaglia, au-delà du site archéologique de Paestum. Ce développement accéléré concerne également les îles de Capri et d'Ischia.