

<b>Zeitschrift:</b>	Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie = Swiss journal of geography = revue suisse de géographie = rivista svizzera di geografia
<b>Herausgeber:</b>	Verband Geographie Schweiz ; Geographisch-Ethnographische Gesellschaft Zürich
<b>Band:</b>	12 (1957)
<b>Artikel:</b>	Rome, carrefour mondial : étude de géographie de la circulation
<b>Autor:</b>	Perret, Maurice-Ed.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-40391">https://doi.org/10.5169/seals-40391</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 06.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# ROME, CARREFOUR MONDIAL

## ÉTUDE DE GÉOGRAPHIE DE LA CIRCULATION

MAURICE-ED. PERRET

Une petite île, au milieu d'un fleuve ou d'une rivière, il n'en faut souvent pas plus pour expliquer l'origine d'une localité. L'île facilitant la traversée du cours d'eau, c'est vers ce point que convergent les pistes, les chemins ou les routes et, si les conditions sont favorables, c'est là qu'un pont sera construit. Des hommes s'établiront en cet endroit ou dans le voisinage immédiat s'il y a un site plus avantageux. Cette localité pourra, suivant les cas, évoluer en centre commercial ou en ville-forteresse. Paris, Francfort-sur-le-Main, Prague, ainsi que de nombreuses autres grandes villes, non seulement en Europe, mais sur toute la terre, n'ont sans doute pas eu d'autre origine. Il en est de même de Rome.

Le Tibre qui prend sa source dans l'Apennin à 1268 m. d'altitude, descend rapidement à un niveau de trois cents mètres puis s'écoule paisiblement jusqu'à la mer. Sa vallée est par endroit large de plusieurs kilomètres; les bas-fonds en sont en grande partie marécageux ou facilement inondés; et c'est au point le plus étroit — moins de un kilomètre de large — qu'une petite île surgit au milieu du fleuve; à cinq cent mètres se dresse la colline du Palatin dont le sommet est à une quarantaine de mètres au-dessus du fleuve.

C'est là que se fixèrent les premiers habitants de la région formant ainsi le premier noyau de Rome. Trois raisons peuvent expliquer le choix du Palatin comme site de la future cité: tout d'abord le voisinage de l'île qui facilitait le passage du Tibre, puis la conformation de la colline, ses flancs abrupts bien adaptés à la défense, enfin sa situation à l'abri des inondations. La ville elle-même fut fondée lorsque, selon la coutume étrusque, la bourgade fut délimitée. D'après la chronologie établie dès l'époque impériale par l'historien Varron, la fondation remonterait à 754 ou 753 avant Jésus-Christ. La base des calculs est discutable, mais s'il y a une erreur, elle ne peut être supérieure à quelques dizaines d'années. Les vestiges les plus anciens sont ceux de fondations de cabanes du premier âge du fer, soit de constructions remontant à une période entre le début du VIII<sup>e</sup> et le début du VII<sup>e</sup> siècles avant Jésus-Christ. Avant Rome, d'autres villes existaient dans l'Italie centrale, notamment Albe-la-Longue et les douze cités de la confédération étrusque, en particulier Véies, Caere (Cerveteri) et Tarquinia, mais sa position géographique tout spécialement favorable valut à Rome un développement rapide. Si c'est l'élément commercial — le passage du fleuve — qui fut à l'origine de la ville, cet élément ne joua pas longtemps le rôle principal, il fut bientôt supplanté par le rôle politique, Rome devenant une capitale, la capitale d'un Etat de plus en plus puissant et, après la décadence d'Athènes, le centre du monde civilisé.

Au contraire des Grecs, les Romains n'étaient pas un peuple de navigateurs et, pour leurs communications, utilisaient les voies de terre partout où cela était possible. Ayant Rome pour centre, ils établirent un réseau de grandes routes pour desservir le monde. La Via Appia (voie Appienne), construite par Appius Claudius Caecus, censeur en 312 avant Jésus-Christ, menait de Rome à Capoue et fut prolongée jusqu'à Brundusium (Brindisi) sur l'Adriatique par Beneventum (Bénévent) et Tarentum (Tarente); la Via Salaria allait de Rome à Truentum sur l'Adriatique, ville aujourd'hui disparue qui était située à l'embouchure du fleuve Truentus (Tronto), par Reate (Rieti) et Asculum (Ascoli Piceno); la Via Flaminia, construite par C. Flaminius, censeur en 220 avant Jésus-Christ, conduisait à Ariminum (Rimini), d'où partait la Via Aemilia, construite par M. Aemilius Lepidus, consul en 187 avant Jésus-Christ, d'Ariminium à Placentia (Plaisance) par Bononia (Bologne) et Parma (Parme), prolongée par la suite jusqu'à Mediolanum (Milan) et Comum (Côme); la Via Aurelia construite par C. Aurelius Cotta, censeur en 241 avant Jésus-Christ, suivait le littoral de la mer Tyrrhénienne de Rome à Pisae (Pise) et fut prolongée à la fin de la République jusqu'à la Gaule Narbonnaise. D'autres routes complétaient le réseau, reliant les grandes artères entre elles, les continuant jusqu'aux confins de l'empire ou menant à des localités écartées; ce sont en particulier la Via Cassia qui se détachait de la Via Flaminia et, passant par Arretium (Arezzo) et Florentia (Florence), rejoignait la Via Aurelia près de Pisae, la Via Domitiana reliant la Via Appia à Puteoli (Pouzzoles), la Via Tiburtina menant de Rome à Tibur (Tivoli).

Le tracé de ces routes avait été rationnellement conçu, elles allaient aussi droit que possible, à travers tous les obstacles, rivières, marécages, montagnes, ce qui nécessitait des ponts, des viaducs, des tunnels, des chaussées sur des fondations solides. Faites pour durer, elles se sont

conservées jusqu'à nos jours et aujourd'hui encore, avec quelques retouches, ces voies antiques forment la base du réseau routier de l'Italie et sont devenues les principales routes nationales.

Au point de vue des communications par eau, Rome possédait le Tibre navigable en aval jusqu'à la mer, mais avec quelque difficulté. La côte voisine était dépourvue de ports naturels, aussi pendant longtemps ce fut Puteoli qui fut le principal port pour les relations avec les régions méditerranéennes. A l'époque des guerres puniques, Ostie devint une station de la flotte romaine et un port important pour le ravitaillement. Néron fit canaliser le Tibre entre Rome et la mer, ce qui permit aux bateaux d'amener leurs marchandises jusqu'en ville.

Même lors de la plus grande puissance de l'empire romain, la capitale ne devint pas une métropole commerciale, car sa situation ne s'y prêtait pas. Beaucoup d'échanges commerciaux se firent directement entre les provinces de l'empire, sans passer Rome.

La puissance de Rome qui avait été à son apogée à la fin de la république et au début de l'empire s'affaiblit ensuite. Constantin accentua sa décadence en faisant de Constantinople la capitale en 330. A la mort de Constantin déjà, l'empire fut divisé et Rome devint capitale de l'empire romain d'Occident, mais en 404 Honorius transféra le siège du gouvernement à Ravenne et en 476 la prise de Rome par Odoacre, roi des Héroïques marque la fin de l'empire romain. Rome n'était déjà plus guère qu'une ombre. Alors qu'en 69 avant Jésus-Christ un recensement indiquait 910 000 citadins et que sous l'empire la population avait dépassé le million, au V<sup>e</sup> siècle, on ne comptait plus qu'environ 100 000 habitants.

Dès les premiers siècles du christianisme, Rome exerçait son autorité sur les autres églises ; déchue comme capitale politique, elle resta la métropole religieuse, siège du souverain pontife, centre de la chrétienté et comme telle, elle ne cessera pas d'attirer des pèlerins. Cette importance est plus spirituelle que matérielle, au cours du moyen-âge la ville continue à s'affaiblir, à s'appauvrir et à voir sa population diminuer par suite des guerres incessantes, des troubles locaux, des épidémies de peste et de malaria. Pendant le séjour des papes à Avignon, au XIII<sup>e</sup> siècle, la population de Rome tombe même à 17 000 âmes. Après le retour des souverains pontifes dans la ville éternelle, Rome reprend lentement des forces et le pouvoir temporel de la papauté s'établit solidement, vers 1600 on compte 90 000 habitants. La Renaissance redonne de l'éclat à toute l'Italie et, après Florence, Rome attire les esprits cultivés. « Tous les chemins mènent à Rome » déclare La Fontaine dans une de ses fables. Pèlerins, hommes de lettres, artistes font le voyage de Rome, mais les grandes voies du commerce mondial ignorent cette cité. La création des chemins de fer ne change pas cet état de fait. Les lignes qui relient Londres, Paris, le monde occidental aux confins orientaux de l'Europe ignorent Rome isolée dans la péninsule, même la malle des Indes qui vient d'Angleterre choisit la côte de l'Adriatique. Gênes, Venise, Trieste, Naples, Brindisi, Palerme sont des ports sur les grandes routes mondiales. Rome reste à l'écart. Rome est un but, un aboutissement, elle n'est pas un lieu de passage et ne semble pas devoir le devenir jamais.

\* \* \*

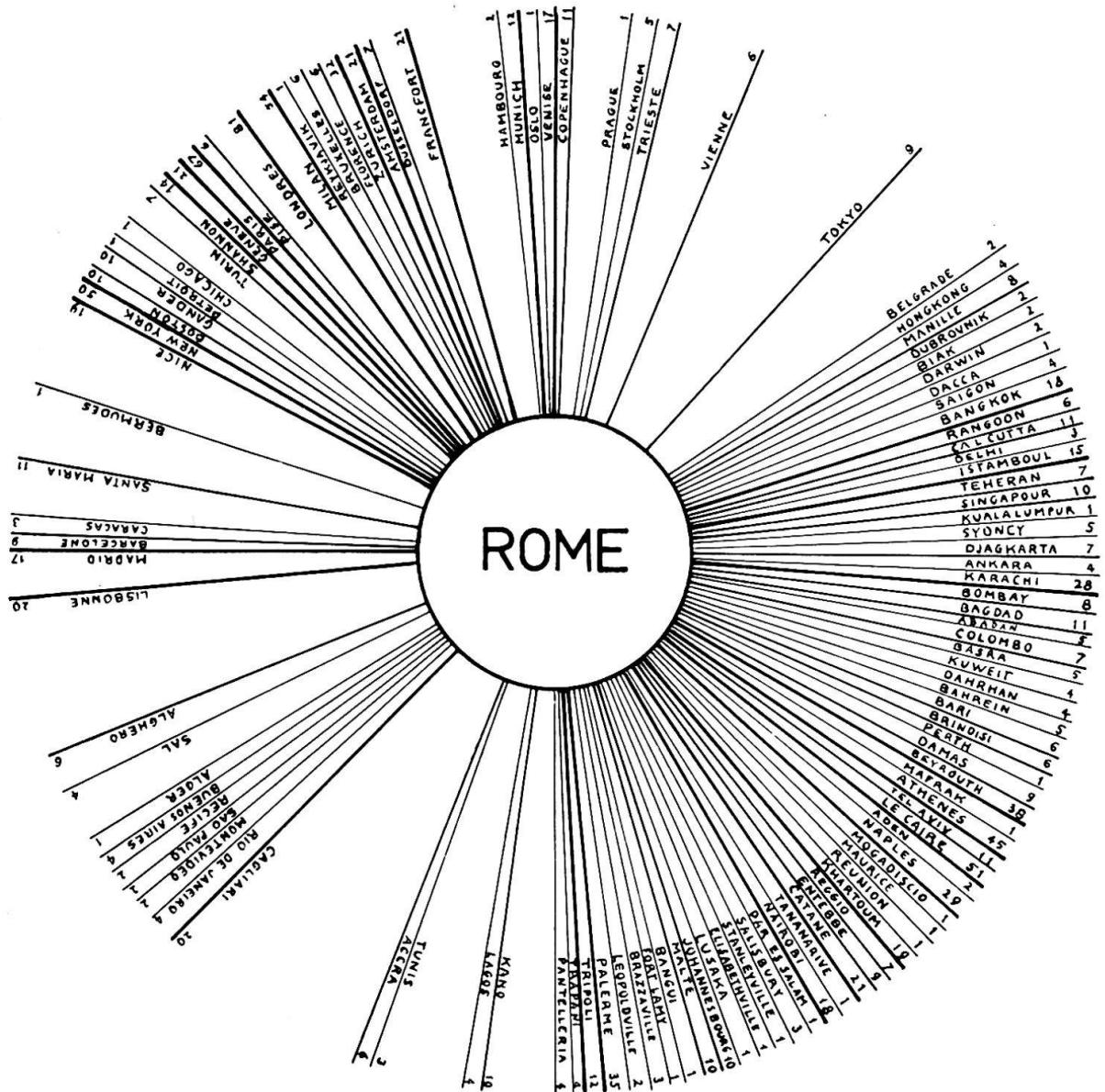
Un miracle se produit pourtant. Le 17 décembre 1903, les frères Wright s'élèvent dans les airs sur un appareil plus lourd que l'air. L'aviation est née. Considérée tout d'abord comme une fantaisie sportive, elle ne semble pas présenter d'utilité pratique. En 1914 encore, une encyclopédie parue à New York écrit à l'article « aéronautique » : « Jusqu'à maintenant l'aéroplane n'a pas réussi à développer des usages commerciaux ou même à manifester clairement des possibilités commerciales. Ceci est dû en grande partie au fait qu'il n'y a aucun besoin de communication ou de transports plus rapides que ceux qui sont fournis par les chemins de fer et les paquebots modernes complétés par le télégraphe et le téléphone » (Chambers' Encyclopaedia. New Edition, New York 1914). Localement, l'on prévoit cependant l'utilisation de l'aviation pour des usages pratiques, notamment pour le transport du courrier. Les philatélistes connaissent bien les émissions de timbres spéciaux à l'occasion de journées d'aviation et d'inaugurations de lignes aériennes. En Suisse, la première émission date du 9 mars 1913, les sacs postaux sont transportés en avion de Bâle à Liestal. Ces manifestations sont interrompues par la première guerre mondiale, mais celle-ci, loin de négliger l'aviation, stimule les progrès techniques et révèle clairement les possibilités de l'avion comme moyen de transport.

Dès la fin de la guerre, des compagnies d'aviation commerciale sont organisées. Le premier service régulier de transport aérien en Europe est inauguré le 5 février 1919 entre Berlin et Weimar ; le 8 février de la même année voit l'inauguration du premier service international, Paris – Londres, avec deux passagers. D'autres lignes commerciales sont créées et en cette année 1919, les avions transportent déjà en Europe 4126 passagers et 61 tonnes de marchandises et parcourent plus d'un million de kilomètres. L'aviation se développe rapidement, mais tout spécialement en France, en Allemagne, en Angleterre et en Belgique. Les Alpes, les océans forment encore des barrières qui ne sont surmontées qu'avec difficulté. Il faut attendre jusqu'en 1926 pour que soient inaugurées les premières lignes aériennes en Italie, ainsi qu'une ligne d'hydravion de Brindisi à Athènes et à Istamboul.

La deuxième guerre mondiale paralyse les relations aériennes commerciales en Europe, mais comme la première guerre elle stimule les progrès techniques et montre que les avions peuvent franchir mers et montagnes et se sont affranchis presque entièrement de la dépendance des conditions atmosphériques. Aussi, dès la fin des hostilités, les compagnies des Etats-Unis qui, pendant la guerre avaient pu continuer leur activité en Amérique, créent des lignes reliant l'Amérique avec les autres continents. Dès qu'ils le peuvent, la plupart des pays d'Europe organisent leur aviation commerciale. Comme les flottes de la marine marchande ont été décimées pendant la guerre et ne sont plus en mesure d'assumer de manière satisfaisante le transport des voyageurs et des marchandises dans les relations à grandes distances, l'aviation commerciale en profite et prend rapidement un essor considérable.

Le « rideau de fer » restreignant les communications aériennes, il se trouve que l'Italie est un passage inévitable pour les lignes qui se dirigent vers l'orient, et d'autre part elle forme une bonne route pour les avions qui vont du nord de l'Europe en Afrique. La situation de Rome, la topographie locale qui permet d'établir un aérodrome vaste et susceptible d'agrandissement aux abords immédiats de la ville, les conditions atmosphériques et climatiques spécialement favorables, le fait que Rome est la capitale d'un Etat important, désignent tout naturellement cette ville pour en faire une escale de nombreuses lignes et c'est vers elle que convergent les lignes internationales touchant l'Italie. Tandis que dans d'autres villes, plusieurs places d'aviation se partagent les services, à Rome, l'aérodrome de Ciampino concentrant tout le trafic commercial devient l'un des principaux aérodromes du monde. Le grand tourisme international dont l'Italie a toujours été l'un des buts favoris contribue aussi au développement du trafic ; en particulier, nombreux sont les touristes américains qui arrivent à Ciampino ou en repartent. Rome est aussi choisie comme cadre de nombreux congrès internationaux de tous genres.

Quelques chiffres donneront une idée de l'importance de Rome comme carrefour aérien mondial. Bien qu'il y ait en Italie 17 aérodromes avec des services commerciaux réguliers, Rome-Ciampino à lui seul enregistre un mouvement sensiblement plus élevé d'avions, de voyageurs, de poste, de bagages et de marchandises que l'ensemble des autres aérodromes du pays. En 1955, 22 002 avions ont atterri à Rome contre 18 432 dans les autres aérodromes d'Italie, 302 349 passagers ont débarqué à Rome contre 183 225, 14 269 quintaux de poste ont été déchargés à Rome contre 5 160, 54 920 quintaux de bagages contre 24 926, 28 377 quintaux de marchandises contre 22 004. En août 1956, soit à la période de l'année où le trafic aérien est à son maximum, les avions de lignes régulières appartenant à 23 compagnies différentes relient directement Rome à 112 localités situées dans les cinq continents, soit 43 en Europe dont 16 en Italie, 12 en Amérique, 25 en Afrique, 29 en Asie, 3 en Australie. La figure ci-contre indique toutes ces localités dans la direction approximative où elles sont situées par rapport à Rome, avec le nombre de liaisons hebdomadaires directes, c'est-à-dire sans transbordement, qu'elles offrent avec Rome. Le plus grand nombre de services est dans l'axe nord-ouest sud-est. Les trois grandes métropoles mondiales,



Localités en relation aérienne directe avec Rome et fréquence hebdomadaire des services réguliers (août 1956)

têtes de nombreuses lignes aériennes, Londres, Paris et New York, sont naturellement les plus favorisées: 81 services Londres-Rome (soit 12 environ par jour), 67 Paris-Rome, 50 New York-Rome. La plupart de ces lignes n'ont pas Rome comme terminus, mais font escale dans cette ville et poursuivent leur route vers l'Asie et l'Afrique orientale, centrale et australe; Athènes, Le Caire, Beyrouth sont des escales sur de nombreux parcours et de ce fait offrent aussi un grand nombre de liaisons avec Rome. Presque toutes les villes importantes de l'Asie et de l'Afrique sont en relation aérienne directe avec Rome. L'axe nord-est sud-ouest présente relativement peu de lignes. Du nord à l'est, le «rideau de fer» ne laisse passer qu'un service Prague-Rome et un service Belgrade-Dubrovnik-Rome. Tokyo dont la route la plus courte serait en direction nord-est n'est relié à l'Europe que par des lignes passant au sud de la Chine et à travers l'Inde. Au sud-est, la côte occidentale de l'Afrique et l'Amérique du Sud ne sont reliées à Rome que par un petit nombre de services qui ne touchent que les grandes villes, car les lignes unissant ces régions à Londres, Paris, Zurich, Bruxelles, Amsterdam ou Copenhague ne passent pas par Rome. La configuration de l'Italie avec

ses îles, ses golfes, ses chaînes de montagnes, rend assez lentes les communications par terre et mer entre la capitale et certaines grandes villes; le réseau aérien remédie à cette situation; le voyage de Rome à Turin demande 7 heures et demie en train rapide et plus de 10 heures par d'autres trains, tandis qu'il suffit de 100 minutes d'avion; 14 heures et demie sont nécessaires pour aller de Rome à Palerme en train rapide et 2 heures trois quarts seulement en avion; Cagliari n'est qu'à 100 minutes de vol de Rome, il faut 14 heures et demie de train et bateau pour l'atteindre. Les lignes internes italiennes ont chacune un service quotidien (6 ou 7 services par semaine), en outre des lignes internationales partant de Rome font escale à Milan, Venise, Naples, Catane, Palerme et Cagliari. Le nombre des passagers utilisant les services en Italie seulement est élevé, mais il est moindre que celui des passagers en provenance ou à destination de l'étranger. Sur les 393 965 voyageurs débarqués en 1954 dans des aérodromes d'Italie (dont plus de la moitié, soit 247 722 à Rome), 147 953 venaient d'autres aérodromes italiens; parmi les voyageurs en provenance de l'étranger, on en comptait 42 615 venant de France, 32 527 de Grande-Bretagne, 23 879 de Suisse, 17 187 des Etats-Unis, 16 045 de Grèce, 12 674 d'Espagne, par contre 7 510 seulement d'Allemagne chiffré relativement bas quand on pense à l'attraction que l'Italie exerce sur les touristes allemands et au nombre d'Allemands qui voyagent en Italie, mais qui s'explique par le petit nombre de lignes et de services unissant l'Allemagne et l'Italie. Si l'Allemagne développe son aviation commerciale et établit des services passant par l'Italie, il est probable que le nombre des voyageurs aériens entre l'Allemagne et l'Italie augmentera rapidement.

Ainsi Rome qui, depuis l'antiquité où elle était le centre de la civilisation occidentale, n'avait plus joué qu'un rôle effacé dans les communications terrestres, est, grâce à l'aviation, devenue aujourd'hui l'un des grands carrefours du monde. La variété et le nombre des services aériens qui l'unissent aux principales villes des cinq continents lui valent d'attirer aujourd'hui des voyageurs de partout et il est probable qu'elle conservera pendant longtemps cette situation privilégiée.

#### BIBLIOGRAPHIE

1. Enciclopedia Italiana di Scienze, Lettere ed Arti, Roma 1929—1948. — 2. ADAMS, Louise E. W.: A Study in the Commerce of Latium, from the early Iron Age through the Sixth Century B. C. Smith College Classical Studies Nr. 2, Northampton. Mass., 1921. — 3. CHARLESWORTH, M. P.: Les routes et le trafic commercial dans l'Empire romain. Traduction française par G. Blumberg et P. Grund, Paris, 1936. — 4. BESNIER, Maurice: Lexique de Géographie ancienne, Paris, 1914. — 5. ROCCA, Dott. Carlo: La Navigazione aerea dal punto di vista economico, Milano, 1930. — 6. SALT, Major A. E. W.: Imperial Air Routes, London, 1930. — 7. TOMBS, Laurence C.: International Organization in European Air Transport, New York, 1936. — 8. PAHL, Walter: Les Routes aériennes du globe, Paris, 1937. — 9. HERSHAY, Burnet: L'Aviation dans le monde. Traduction française par S. Campaux, Paris, 1946. — 10. WILSON, G. L. and BRYAN, L. A.: Air Transportation, New York, 1949. — 11. WHEATCROFT, Steffen: The economics of European Air Transport, Manchester, 1956. — 12. The ABC World Airways Guide, August 1956, London. — 13. Annuario Statistico Italiano 1955, Roma, 1956. — 14. Compendio Statistico Italiano 1956. Roma, 1956.

#### ROM ALS WELTVERKEHRSZENTRUM

Seit den Anfängen ist Rom Prototyp einer Verkehrsstadt. Allerdings hat sich diese Eigenschaft im Lauf ihrer bewegten Geschichte mehrfach modifiziert. In der Gegenwart steht ihr Flugverkehr über die ganze Welt im Vordergrund des Interesses, was sich sowohl in der Zahl der Flugplätze (17) und im Verkehrsbereich, als auch in den Frequenzen (1955: 22 002 landende Flugzeuge, übriges Italien 18 432) zum Ausdruck kommt. Mit ihm ist die «Heilige Stadt» erneut zu einem «Großzentrum» des Weltverkehrs geworden.