

Zeitschrift: Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie = Swiss journal of geography = revue suisse de géographie = rivista svizzera di geografia

Herausgeber: Verband Geographie Schweiz ; Geographisch-Ethnographische Gesellschaft Zürich

Band: 12 (1957)

Artikel: Rome, carrefour mondial : étude de géographie de la circulation

Autor: Perret, Maurice-Ed.

Kurzfassung: Rom als Weltverkehrszentrum

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40391>

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>

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.