

## Valparaíso (Chile)

No 959 rev

### 1. BASIC DATA

<i>State Party:</i>	Chile
<i>Name of property:</i>	Sector of the Historical Area of Valparaíso
<i>Location:</i>	Fifth Region, Province Valparaíso
<i>Date received:</i>	12 February 1999; 21 January 2002
<i>Category of property:</i>	

In terms of the categories of cultural property set out in Article 1 of the 1972 World Heritage Convention, this is a *group of buildings*. In terms of *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention*, this is a section of a living historic town.

#### *Brief description:*

The colonial city of Valparaíso presents an example of late 19<sup>th</sup> century urban and architectural development in Latin America. In its natural amphitheatre-like setting, the city is characterized by a vernacular urban fabric adapted to the hillsides, contrasted with a varied geometrical layout in the plain, and highlighted by church spires of great variety. The city has well preserved its interesting early-industrial infrastructures, such as the numerous ‘elevators’ on the steep hillsides.

### 2. THE PROPERTY

#### *Description*

The city of Valparaíso, the second largest in Chile, is located on the Pacific coast some 100 km north of Santiago, in the centre of the country. The geography of Valparaíso consists of a bay, a narrow coastal plain and a series of hills. The bay is wide and deep and well protected to the south yet open to the north. In the port area, the quarter where the settlement started and which stretches from *Plaza Sotomayor* out to *Cerro Artillería*, the coastal line goes further into the sea thus offering shelter to the coast. In contrast, the El Almendral quarter, further to the north, is more exposed to northeast storms.

The morphology of the territory adjacent to the bay is the result of sea regressions and abrasion that, in the course of time, formed several terraces and, upon them, hills. The first terrace is at ca 70 m above sea level, at the height of *Cerros Santo Domingo*, *Concepción* and *Barón*. The second terrace runs along the *Avenida Alemania* (Germany Avenue) and the *Camino de Cintura* (Waist Road), ca 100-150 m. The third terrace, 250 m, corresponds to Valparaíso’s urban limit. The fourth terrace is ca 500 m above sea level.

The nomination dossier stresses the importance of the infrastructures that were typical to the late 19<sup>th</sup> century, reflecting the rapid economic and industrial development

of the city. Valparaíso imported ideas, techniques and materials especially from Europe, and the rapid building boom, the growth of the harbour, the transportation systems, and the proliferation of ‘*favelas*’ for immigrants characterised the period. Due to the lack of development in subsequent decades favoured the preservation of these features, which have become an important part of its identity, combined with strong social and cultural facets.

Valparaíso used to have as many as 30 elevators, ie cable cars taking passengers on the steep hillsides. The oldest of these is the *Concepción Elevator*, inaugurated in 1883. Fifteen elevators are still in operation; three are included in the core zone of the nomination, and two in the buffer zone. Generally, such elevators have two wooden or metal cars, moving simultaneously in opposite directions. They are mounted on a platform to which are attached the wheels. The track gauge measures 1.600 mm. The rails are anchored to the terrain in different ways according to topography: on a concrete slab fixed directly on the ground, on concrete or brick piers, or on metal or wood structures.

The nominated property is located between the sea and the first terrace, in the area where the city first developed. From the 19<sup>th</sup> century, the city developed towards the east on an artificial plain, made on a base of rubble, sediments from the ravines and material extracted from the hills. The nominated area is now inhabited by ca 2,500 people, and the buffer zone by over 5,000 people. In 1998 the municipality of Valparaíso had ca 278,000 inhabitants. The nominated area comprises part of the plain and surrounding hills, and is composed of five interlaced neighbourhoods:

- **La Matriz Church and Santo Domingo Square:** The neighbourhood area lies between the hills and the plain. It is spatially linked with Plaza Echaurren and its surroundings, as well as with Cerro Santo Domingo. La Matriz Church (1842), Valparaíso’s founding church, though rebuilt four times having been destroyed by pirates and earthquakes. The architecture is typical transition between colonial and republican styles. The church is surrounded by late 19<sup>th</sup> century buildings, typical of the seaport architecture. The Plaza La Matriz is the centre of Valparaíso’s most traditional religious activities, such as the Stations of the Cross during the Holy Week.

- **Echaurren Square and Serrano Street:** This area has a predominantly commercial character, marked by the presence of the Port Market, different types of commercial establishments, and active street trade. The Echaurren Square was renovated in 1886, becoming an important meeting place related to the ‘*porteña*’ (port) culture. The buildings represent three types: a) ‘block building’ or ‘island building’, facing four streets; b) ‘head building’, facing three streets; and c) buildings facing two streets. The most outstanding among the block-buildings is the *Astoreca Building* (1906), in the northern end of the square, built for commercial and residential purposes in a symmetrical and orthogonal order. The Cordillera Elevator, with an access station in Serrano Street, was built in 1887, but renewed after two fires. It is the only one with a single-stretch stairway alongside it.

- **Prat Pier, Sotomayor and Justicia Squares, Sea Museum Quarter:** This area comprises the main transversal axis of the area being nominated and displays

the largest public spaces. It links the beginning of the historical Quebrada San Agustín – the current Tomás Ramos Street – with the coastline through the Justicia and Sotomayor Squares and the Prat Pier. The square is surrounded by administrative and service buildings of different periods and styles, including the eclectic Old Intendancy Building (1906-1910) by the Chilean architect Ernesto Urquieta. Plaza Sotomayor's main landmark is the Public Monument to the Iquique Heroes (1886). The square opens to the sea, framed by two towers of the regional railway terminal and the port and customs administration premises. Beyond the towers there is the Prat Pier, a much frequented tourist and recreational area. The Sea Museum, at the top of Cerro Cordillera, stands on the site of the old San José Castle, a fortress built to repel the attacks of corsairs and pirates. The current building (1840) was renovated in late 1960s.

- **Prat Street and Turri Square:** This area in the plain evolves around the foothill and stretches out from Plaza Sotomayor to the beginning of Esmeralda Street, encompassing the Plazuela Turri as a singular public space. The area presents the markedly rectangular block characteristic of the plain, as well as its typical buildings, with frontage towards two or three streets. The buildings are examples of monumental architecture in their volume and formal expression.

- **Cerro Alegre and Cerro Concepción:** Historically, these two hills, separated by Urriola Street, form a single neighbourhood. To a large extent, this was planned and developed by German and English immigrants, starting from the first half of the 19<sup>th</sup> century. The area combines the different types of public spaces of Valparaíso: squares, viewing points, promenades, alleyways, stairways, the elevators' top station and the havens usually formed by street intersections and bifurcations. The buildings have examples of different ways of adaptation to the inclined terrain, including the use of the roof as a fifth façade. The traditional residential architecture incorporates the styles characteristic of the native countries of the first inhabitants, the British and German immigrants. Wood is the predominant building material, both in structures and finishes, but corrugated metal is also common. The materials were often imported as ballast on ships that would return loaded to Europe.

## History

The territory was originally inhabited by Chango Indians, who lived on farming and fishing. The site of Valparaíso in the Valley of Quintil, on the Pacific coast, was discovered by Juan de Saavedra in 1536. The settlement was founded by Pedro de Valdivia in 1544, and it was designated the first port of the nation in 1554. The settlement developed first in the areas known as Juna Gomez (today Carampangue), San Francisco, and San Agustín. At the end of the 16<sup>th</sup> century, a road connection was built from Valparaíso to Santiago. The Spanish immigrants introduced the Catholic faith, and built the first chapel in the settlement village, at the foot of the San Francisco ravine. The church of La Matriz was built there in 1658, followed by the construction of the fortresses. At this time, other religious orders arrived, including the Augustinians and the Franciscans, and the settlement started taking shape. The commercial centre and the warehouses

occupied the main coastal area. The opening of Cape Horn meant intensive wheat trading from Valparaíso to El Callao in the 18<sup>th</sup> century. The urban layout developed mainly around two focal points, the seaport with the commercial centre, and the Almendral beach area with farmhouses and small businesses. After a disastrous earthquake in 1730, the inhabitants were forced to move on the hillsides, thus developing the most characteristic feature of the town. From this time on, most of the settlement developed over the hills.

With the independence of Chile in 1810, Valparaíso soon became the most important harbour town on the Pacific coast. This meant commercial transactions with Europe as well as with the United States, ending Chile's dependence on Spain. Around 1839-40, Valparaíso was granted independent administrative status as an *Intendencia*, and in 1842 it became the capital of the Province of Valparaíso, with fiscal warehouses and the Stock Exchange. At this time, the town attracted great numbers of immigrants from England, France, Germany, and the United States, contributing to the development of shipping and commerce. This influence can still be appreciated on the streets at the foot of hills in Arsenal (now Bustamante), La Planchada (now Serrano), La Aduana (now Prat) and Del Cabo (now Esmeralda). The city acquired a cosmopolitan image. In the 1840s and 1850s, more warehouses were built between the present Aduana Square and the Duprat fortress. In 1852, a railway was built to the inner cities of the region and to the capital, Santiago.

In the second half of the 19<sup>th</sup> century, the position of Valparaíso was further strengthened as the main harbour and commercial centre of the country, and its activities included mining activities with Tarapaca and Antofagasta. The main economic resource gradually shifted from wheat to saltpetre. Following this development, the town was articulated into areas characterized by their principal activities, such as commerce, harbour, industry, and business. The streets of Planchada and Aduana were the main areas for diplomatic missions, banks, and international agencies. Between 1847 and 1870, Valparaíso attained its characteristic identity as a commercial and financial centre. The town expanded, and the chain of hills was connected by the Cintura highway some 100 m above the sea, based on the project by Fermin Vivaceta in 1872.

In 1903, the electrical train system started operating, providing the first change to the 19<sup>th</sup> century urban environment. In 1906, a violent earthquake struck the region, causing damage especially in the downtown area, and leading to substantial reconstruction programmes. In addition, the celebration of the 100<sup>th</sup> anniversary of the national independence gave a further incentive to erect public, commercial, and private buildings of high quality. In 1914, however, the opening of the Panama Channel meant that Valparaíso lay aside from the great commercial routes between the two oceans. The economic crisis of saltpetre reduced the importance of the port, and, at the same time, Santiago consolidated its status as the political and economic centre of the country. The world economic crisis in 1929 further contributed to the change. Nevertheless, Valparaíso continued its development, even though facing serious social and economic problems. As a result, solutions were sought, and new construction activities expanded in the upper zones of the city,

including the areas of Juan Gomez, San Francisco, San Juan de Dios, and de Jaime, the present Francia Avenue.

### **Management regime**

#### *Legal provision:*

The historic area has a mixture of public and private properties. There are seven historic monuments, three of them in public ownership and four privately owned. Many of the private owners are large institutions, such as banks, shipping companies, and real-estate offices.

The historic area is subject to a series of legal regulations, eg No 17.288/1970, regarding the designation of 'typical zones' and historic monuments. Regulation No 16/1988, in accordance with the Local Regulation Plan approved by the Ministry of Housing and Urbanism, is concerned with 'lookouts' (*miradores*), green areas, and funiculars. The Ordinance of 1991 regulates facade ornamentation and storefront signs. The Act on Real Estate Co-ownership encourages the rehabilitation of the historic areas.

The survey of buildings and sites (1994-96) has allowed new data to be added to the catalogue and protection of the buffer zone, so as to avoid a negative impact on the nominated area, and to control the buffer zone.

#### *Management structure:*

The general management authority is with the Municipality and the Regional Preservation Monuments Council. Other responsible bodies include the National Preservation Monument Council (1998), the Heritage Research Department (1998), and the Development Council (1997). The Valparaíso Foundation (1998) and the Cultural Baburizza Palace Council (1998) are expected to make the execution of action plans effective in the future. However, a more global view is considered necessary in order to define and conduct projects aiming at the integration of heritage objectives into the urban development process.

At present the historic quarter of Valparaíso lacks a comprehensive management plan. However, the City of Valparaíso, through the Heritage Research Department and the Development Council, is now advocating the establishment of a comprehensive plan regarding technical, legal, financial, and social issues. A Management Committee has been established, composed of private and public entities; their task is to deal with all fields of activities in the town, and to submit a programme of investments for the next five years, according to the 'Valparaíso 2000' programme. An agreement has been signed between the Municipality and the University of Valparaíso to outline the bases for the Directory Plan in the historic area. Current development projects include the Urb-Al programme for historic cities in Europe and Latin America, sponsored by the European Union. The Pact-Arim Project '93 for the rehabilitation of neighbourhoods of Valparaíso is sponsored by the French government. The Plan for Facade Recovery has already consisted of the renovation of some 200 buildings.

Tourism management is an issue that is given attention, since that Valparaíso contains some 40% of the total tourist attractions on the coast. Valparaíso together with Vina del Mar, are also the main connections to other sites inland. Tourism is a source of concern to the local

authority, causing problems in waste management and health services. Improvement is required in the management of accommodation, food, and recreation. Other problems relate to traffic congestion, theft, prostitution, and begging.

#### *Resources:*

The national legislation on the protection of historic buildings is currently in the process of being modified. It is expected that the regional administrations will receive more autonomy as a result. The creation of the National Heritage Preservation Fund is backed by government resources. Furthermore, there is funding from taxes, donations, and other private sources. The city is currently actively promoting awareness of the qualities of the historic areas, in order to attract investors and raise funds for conservation programmes.

### **Justification by the State Party (summary)**

The universal value of Valparaíso lies basically in that it is an exceptional section of the heritage left by a period of history with worldwide implications that typified the modern age - the industrial age and its associated trade. On the one hand, Valparaíso is an extremely authentic, integral testimony of that period and, on the other hand, it is one of the monuments which shows the creative, globalizing ability of the universal culture of the decades around 1900 with a greater degree of consistency and harmony.

**Criterion iii:** Few eras in the history of humanity have led to such significant changes in people's lives in such a short period of time as the Industrial Age. This is true not only because of particular changes in labour and production relations, but particularly because of the high degree of creativity that it was able to introduce into all kinds of things. This process had undoubtedly achieved such a depth and extent towards the end of the 19<sup>th</sup> century that one can say that it constituted a cultural tradition that was able to propose a way of life, a way of seeing things (*Weltanschauung*), a morality, particular customs, technology, scientific know-how and a series of schools of art. This culture disappeared in the 20<sup>th</sup> century.

Few towns conserve those testimonies, for their ports had to be transformed, new warehouses had to be built, railways had to be modernized and their urban fabric had to be transformed to incorporate modern buildings. In contrast, after having been the first major port after the difficult passage through the Strait of Magellan and having become the most important port in the South Pacific, Valparaíso stopped forming part of international trade routes after the opening of the Panama Canal. This circumstance, which meant that the town entered into a process of economic backwardness, has led to the fact that it is now an exceptionally authentic example of that cultural tradition.

The exceptional nature of this property, however, does not only lie in its tremendous authenticity, but also in the series of highly innovative human creations that this cultural tradition was able to produce to cope with a peculiar geographical milieu. To do so, it availed itself of the best of the age's industrial tradition and technologies, of avant-garde architecture, of vernacular influences introduced by immigrants and sailors, of a spirit of

enterprise and of the will to consolidate a modern, progressive urban community.

### **3. ICOMOS EVALUATION**

#### ***Actions by ICOMOS***

The nomination of Valparaíso was first presented in 2000 under the heading: 'Historic Quarter of the Seaport City of Valparaíso'. At the time, the nomination included the entire historic town, which did not have appropriate management structures. In its evaluation, ICOMOS recommended that the site should not be inscribed.

The current, revised nomination has been reduced from the previous, proposing a more limited area of the historic town, as well as a revised justification. An ICOMOS expert mission visited the site in July-August 2002. Subsequently, the city of Valparaíso organized an international seminar (7-11.11.2002) to discuss the proposed nomination. It was also discussed during the international seminar on modern architecture in America, in Mexico, December 2002. Additional information regarding the nominated property has been received in December 2002.

#### ***Conservation***

##### *Conservation history:*

The development of Valparaíso has been strongly affected by its topography; it has also been subject to various natural disasters, including earthquakes and tsunamis. The progressive deterioration of the building stock in the historic area is a subject of concern. However, the current investments in the renovation and rehabilitation of historic buildings have already promoted an improvement in the condition of the urban fabric.

Since 1994, the Municipality has made special efforts to increase the knowledge of the historic area and its condition, undertaking a survey of the historic structures and issuing regulations for their protection and preservation. The encouragement for renovation has resulted in the rehabilitation of several warehouses, which are now used as bars, pubs, or cafés, giving the city a new night life and an interesting tourist development in this area. There have also been a number of other renovation works, following a project known as 'Transversal Axis', which has favoured poorer areas assisting in their economic and social development.

##### *State of conservation:*

The municipality of Valparaíso has carried out a survey on the state of conservation of the buildings in the nominated area and the buffer zone. Three categories have been identified: 'good' = buildings that have preserved their original architecture and have appropriate use; 'regular' = structures that have been subject to modifications or the use is not adequate; 'poor' = structurally poor condition or inappropriate new features. Accordingly, the condition of most buildings in the southern part of the core zone is 'good', while in the northern part it is 'regular'. A dozen buildings are reported to be in poor condition. Also in the buffer zone, the southern part is far better preserved than the northern part.

##### *Management:*

The regional and municipal authorities of Valparaíso have undertaken a series of measures to provide a sustainable basis for the development and improvement of the facilities made available to the population. Particular attention has been given to raising the awareness of and involving the population and property owners in the process. This includes subsidies for the improvement of façades in certain key areas, the preparation of a manual for interventions in public areas, and developing training programmes in the conservation and rehabilitation of the historic structures.

##### *Risk analysis:*

Valparaíso has faced serious economic and social problems which have contributed to the decay of the building fabric. Such problems have been related to safety and security, as well as to the overcrowding of certain areas, and abandonment and neglect of others. The city has also suffered of the problems of traffic congestion, waste management, and air pollution. Due to the provisional character of a large part of the building fabric, fire is also considered a serious problem.

In terms of natural hazards, the city is exposed to heavy storms from the north. Valparaíso has always been subject to earthquakes, which have caused destruction in the past centuries. It still remains one of the major risk factors. To this can also be added the potential risk of tsunamis, even though these have not occurred since 1822.

#### ***Authenticity and integrity***

The city is the result of spontaneous development, partly vernacular housing, partly based on more academic design. It is a city with a strong urban life and related problems. The vernacular buildings reflect continuity in land use and construction techniques. The character of the city is in the continuing response to the cultural landscape, the maintenance of the picturesque, natural amphitheatre of the site, the mixture of different types of buildings, and the persistence of characteristic urban features, such as passages, stairs, elevators, etc. The spontaneity of construction has resulted in a relatively heterogeneous ensemble, the city has many problems to solve in relation to conservation and planning control.

As a whole, the city has retained its character deriving from the economic boom of the last decades of the 19<sup>th</sup> century. This concerns particularly the harbour facilities, transportation systems, power supply infrastructures, and typical urban service and control systems of the period. The physical character of the period is also expressed in the variety of building types reflecting the needs and possibilities of the various classes.

#### ***Comparative evaluation***

The nomination dossier refers the specificity of Valparaíso, compared with other seaport cities, to two factors: a) it is 'a Latin American city of 19<sup>th</sup> century imprint applying European and North American models to its architecture and urban layout'; b) it is 'a city where these models

resulted in quite unique man-made forms by the sheer force of its geography and environmental conditions’.

One of the issues that is highlighted in the nomination is the use of ‘elevators’ as an essential means of transport in the city. In this regard, it is noted that, in the 19<sup>th</sup> century, the urban traffic systems developed gradually from horse-driven cars to electric-powered tramways. In 1860, three tramlines were opened in London and one in Birkenhead. The invention of dynamo (generator) led to the use of electrified wires over tram rails, soon proliferating in Britain, Europe and the United States. The cable car was first introduced in San Francisco in 1873, then in Seattle, operating on steep hills. Similar vehicles were set up in Lisbon and in Valparaíso towards 1900, and they are still in use in both towns.

Valparaíso has similarities with several other major ports in South America and Europe. The nomination dossier makes reference to Santiago de Cuba, Salvador de Bahia, Lisbon, and Naples. To these could be added others, such as Rio de Janeiro or Liverpool. All of these are seaport cities that have experienced similar developments, and have developed the required infrastructures as a response to the geographical situation. Santiago de Cuba has similar architecture, but has perhaps retained greater authenticity. Salvador de Bahia has a different character in its architecture, but here too there was need to establish a connection between the seaport level and the high plateau (65 m), and the elevators already appear in the 17<sup>th</sup> century. Lisbon has some similarities with Valparaíso, but the construction of its hillsides dates from the Middle Ages and the Renaissance period. The remarkable reconstruction of the centre of Lisbon after the earthquake in the 18<sup>th</sup> century also distinguishes it from Valparaíso. Modern traffic system developed here from the mid 19<sup>th</sup> century, including similar cable cars as in Valparaíso; several are still in use today. Naples was an important city in the antiquity, and one of Europe’s foremost capitals in the 18<sup>th</sup> century. Italy’s first railway was built from Naples to the royal residence of Portici in 1839, and the first funicular railway of Italy was opened here in 1880.

As a result of the War of the Pacific (1879-84), which involved Chile, Bolivia and Peru over the control of the South American coast, Chile became an important exporter of valuable minerals, eg sodium nitrate (‘Chile Saltpetre’, used as fertilizer and as a component of dynamite). This led to the rapid development of Valparaíso as a major port in the region. This economic boom lasted until the opening of the Panama Canal in 1914, which caused major changes in international connections.

The urban fabric of Valparaíso represents, in its central parts, the eclectic architecture typical of the late 19<sup>th</sup> century, and over the hills a form of vernacular, spontaneous development using wood and ad hoc materials, eg metal sheets. These characteristics are fairly common to many towns that developed in the same period, and not outstanding in themselves. Nevertheless, Valparaíso is presented as an exceptionally well-preserved example of the complex infrastructures reflecting the development of the industrial harbour town, which distinguishes it from other cities that developed in the same period.

### ***Outstanding universal value***

#### *General statement:*

It is noted that the nomination of Valparaíso has gone through a long process, during which the associated values have been gradually defined. The discussion has also involved a number of experts in international seminars. The property is now understood as an exceptional example of heritage left by the industrial age and associated sea trade of the late 19<sup>th</sup> century. In fact, the city was the first and most important port on the South-Pacific coast after the passage through the Strait of Magellan. It had a major impact on this region from the 1880s until the opening of the Panama Canal in 1914. After this date, its development was in decline, which allowed the survival of its harbour and urban fabric as a testimony to the period of its main development.

Towards the second half of the 19<sup>th</sup> century, Valparaíso became a major target for immigration involving diverse nationalities from North-Americans and British to Germans, French, Spanish, Japanese, and Chinese. It also received some of the consequences of the ‘gold fevers’ of Australia and California. The urban fabric and cultural identity of Valparaíso are thus distinguished by a diversity, which sets it apart from other Latin American cities. Considering the narrow strip of land and the ‘layers’ of hills over which Valparaíso was built, its character was also strongly marked by the geography of its location.

#### *Evaluation of criteria:*

**Criterion iii** : The built heritage represented by Valparaíso is an expression of the early phase of the globalisation in the world. It also refers to the network of trade routes, particularly in the eastern Pacific, that were created as a result of the development of technology and new resources. There will be no doubt about the universal nature of the globalisation itself. Due to the lack of development and, consequently, relative lack of change compared with other port cities, Valparaíso has retained various features that bear witness to its functions in the late 19<sup>th</sup> and early 20<sup>th</sup> centuries. Such references need to be searched not only in the building stock, but also especially in the infrastructures, particularly those related to harbour activities, eg quays, storage facilities, and customs buildings (The harbour area also has various sunken shipwrecks). To this should be added the systems of transport built in the town, such as the tramlines and ‘elevators’.

## **4. ICOMOS RECOMMENDATIONS**

### ***Recommendation for the future***

Recognising the wish of the municipal authorities to advance knowledge of the urban fabric and the values associated with Valparaíso, as well as the efforts undertaken for its protection and conservation management, ICOMOS recommends that the authorities continue the initiatives taken so far, and especially:

- Systematically identify, make inventories, and protect the infrastructures related to the historic functions of the harbour area, such as quays, depots, and customs facilities, as well as the transport systems, tramlines and elevators;

- Develop the conservation management plans in the entire maritime port area of Valparaíso;

- Clarify with more precision the norms and guidelines in areas that are adjacent to the protected zones, eg Plaza de Intendencia, Cementario, Pantheon, Plaza de San Francisco.

Furthermore, ICOMOS recommends to the State Party to consider the possibility of changing the name so as to better reflect the outstanding universal value of Valparaíso as a major merchant port on a world trade route.

***Recommendation with respect to inscription***

Taking into account the above, ICOMOS recommends that the nominated be inscribed on the World Heritage List on the basis of ***criterion iii***:

***Criterion iii***: Valparaíso is an exceptional testimony to the early phase of globalisation in the late 19<sup>th</sup> century, when it became the leading merchant port on the sea routes of the Pacific coast of South America.

ICOMOS, March 2003

## Valparaiso (Chili)

No 959 rev

### 1. IDENTIFICATION

<i>État partie :</i>	Chili
<i>Bien proposé :</i>	Secteur de la zone historique de Valparaiso
<i>Lieu :</i>	Cinquième région, Province de Valparaiso
<i>Date de réception :</i>	12 février 1999 ; 21 janvier 2002

#### *Catégorie de bien :*

En termes de catégories de biens culturels telles qu'elles sont définies à l'article premier de la Convention du Patrimoine mondial de 1972, il s'agit d'un *ensemble*. Aux termes des *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial*, c'est un secteur d'une ville historique vivante.

#### *Brève description :*

La ville coloniale de Valparaiso offre un exemple intéressant de développement urbain et architectural de la fin du XIXe siècle en Amérique latine. Dans son cadre naturel en forme d'amphithéâtre, la ville se caractérise par un tissu urbain vernaculaire adapté aux collines, en opposition au dessin géométrique employé en plaine, et présente une unité formelle sur laquelle se détache une grande diversité de clochers d'églises. La ville a bien préservé d'intéressantes infrastructures du début de l'ère industrielle, tel les nombreux « funiculaires » à flanc de colline.

### 2. LE BIEN

#### *Description*

La ville de Valparaiso, deuxième ville du Chili, est située sur la côte pacifique, à une centaine de kilomètres au nord de Santiago, dans la région centrale du pays. Géographiquement, Valparaiso se compose d'une baie, d'une étroite plaine côtière et d'une chaîne de collines. La baie, large et profonde, est bien abritée au sud mais s'ouvre sur le nord. Dans le quartier portuaire, point de départ du peuplement et qui s'étend de la *Place Sotomayor* au *Cerro Artillería*, la ligne côtière avance plus loin dans la mer, abritant ainsi la côte. Par opposition, le quartier d'El Almendral, plus au nord, est plus exposé aux orages venus du nord-est.

La morphologie du territoire adjacent à la baie est le fruit du retrait de la mer et de l'érosion qui, au fil du temps, ont formé plusieurs terrasses sur lesquelles se dressent des

collines. La première terrasse est à environ 70 m au-dessus du niveau de la mer, à la hauteur des *Cerros Santo Domingo*, *Concepción* et *Barón*. La deuxième terrasse longe la *Avenida Alemania* (l'avenue d'Allemagne) et le *Camino de Cintura* (la route périphérique), à environ 100-150 m. La troisième terrasse, à environ 250 m, correspond à la limite urbaine de Valparaiso. Quant à la quatrième, elle s'élève à environ 500 m au-dessus du niveau de la mer.

Le dossier de proposition d'inscription souligne l'importance des infrastructures typiques de la fin du XIXe siècle, reflet du rapide essor économique et industriel de la ville. Valparaiso importait des idées, des techniques et des matériels, venus tout particulièrement d'Europe, et le boom de la construction, l'expansion du port, des systèmes de transport, et la prolifération des *favelas* où logeaient les immigrants caractérisent cette période. L'arrêt du développement dans les décennies suivantes a favorisé la préservation de ces caractéristiques, qui sont devenues une facette importante de son identité, associée à d'autres aspects socioculturels forts.

Valparaiso possédait jadis jusqu'à 30 funiculaires, sorte de wagonnets à câble permettant à des passagers de gravir les flancs abrupts des collines. Le funiculaire *Concepción*, inauguré en 1883, est le plus vieux d'entre eux. Quinze funiculaires sont toujours en service, trois sont inclus dans la zone proposée pour inscription, et deux dans la zone tampon. En règle générale, ces funiculaires se composent de deux wagonnets en bois ou en métal, se déplaçant simultanément en directions opposées. Ils sont montés sur une plate-forme où sont fixées les roues. L'écartement des voies est de 1,6 m. Les rails sont arrimés au sol de différentes manières, selon la topographie : sur une plaque de ciment directement fixée dans le sol, sur des dalles de ciment ou de brique, ou sur des structures en métal ou en bois.

Le bien proposé pour inscription est situé entre la mer et la première terrasse, dans le quartier où la ville s'est d'abord développée. À partir du XIXe siècle, son développement s'est poursuivi vers l'est sur une plaine artificielle, faite d'une base de moellons, de sédiments et de matériaux extraits des collines. Le bien proposé pour inscription accueille aujourd'hui une population d'environ 2 500 habitants, et la zone tampon de plus de 5 000. En 1998, la municipalité de Valparaiso comptait approximativement 278 000 habitants. Le bien proposé pour inscription comprend une partie de la plaine et des collines environnantes, et se compose de cinq quartiers entrelacés :

- *L'église de la Matriz et la place Santo Domingo*

Le quartier s'étend entre les collines et la plaine. Sur le plan spatial, il est relié à la Place Echaurren et à ses alentours, ainsi qu'au Cerro Santo Domingo. L'église de la Matriz (1842), église fondatrice de Valparaiso, a dû être reconstruite à quatre reprises suite à sa destruction par des pirates et des tremblements de terre. L'architecture est typique de la transition entre le style colonial et le style républicain. Elle est entourée d'édifices de la fin du XIXe siècle, typiques de l'architecture portuaire. La Place de la Matriz est au cœur des activités religieuses

traditionnelles, telles que le Chemin de Croix pendant la Semaine Sainte.

#### - *Place Echaurren et rue Serrano*

Ce quartier, éminemment commercial, est marqué par la présence du marché du port, de différents types d'établissements commerciaux et d'un commerce de rue très actif. La place Echaurren a été rénovée en 1886, devenant un important lieu de réunion affilié à la culture *porteña* (portuaire). Les édifices sont de trois types: a) ceux qui constituent un bloc (une rue longe chaque côté), b) ceux dont une rue longe trois côtés c) et ceux dont une rue longe deux côtés. Parmi les immeubles du premier type, le plus remarquable est l'*Astoreca* (1906), au nord de la place, immeuble d'usage commercial et résidentiel construit sur un plan symétrique et orthogonal. Le funiculaire de la Cordillera, avec une station d'accès sur la rue Serrano, a été construit en 1887, mais rénové après deux incendies. C'est le seul longé par un escalier en un seul tronçon.

#### - *Prat Pier, places Sotomayor et Justicia, quartier du musée maritime*

Ce quartier comprend le principal axe transversal de la zone proposée pour inscription, ainsi que les espaces publics les plus vastes. Il relie le début de la Quebrada San Agustín historique – l'actuelle rue Tomás Ramos – à la ligne côtière, en traversant les places Justicia et Sotomayor et le Prat Pier. La place est entourée de bâtiments administratifs et de services de différentes périodes et différents styles, notamment éclectique comme l'ancien bâtiment de l'Intendance (1906-1910), œuvre de l'architecte chilien Ernesto Urquieta. Le point d'orgue de la Place Sotomayor est le monument aux héros Iquique (1886). La place s'ouvre sur la mer, flanquée des deux tours de la gare régionale et des locaux des autorités portuaires et douaniers. Derrière les tours se trouve le Prat Pier, quartier de tourisme et de loisir très fréquenté. Le musée maritime, en haut du Cerro Cordillera, se dresse sur le site de l'ancien château de San José, une forteresse construite pour repousser les attaques des flibustiers et des pirates. L'édifice actuel (1840) a été rénové à la fin des années 1960.

#### - *Rue Prat et place Turri*

Ce quartier de la plaine s'étend autour de la colline et va de la Place Sotomayor au début de la rue Esmeralda, englobant la Place Turri, son seul espace public. Il présente les pâtés de maisons rectangulaires typiques de la plaine, ainsi que ses édifices typiques, avec des façades donnant sur deux ou trois rues. Les bâtiments sont exemplaires de l'architecture monumentale par leurs volumes et leur expression formelle.

#### - *Cerro Alegre et Cerro Concepción*

Historiquement, ces deux collines séparées par la rue Urriola forment un seul et même quartier, qui est dans une grande mesure le fruit des efforts d'urbanisme et de développement d'immigrants allemands et anglais, à partir de la première moitié du XIXe siècle. Le quartier combine

les différents types d'espaces publics de Valparaiso : places, points de vue, promenades, allées, escaliers, station du haut des funiculaires et îlots formés par les intersections et les fourches des rues. Les bâtiments offrent des exemples de différents types d'adaptation au terrain en pente, y compris la transformation du toit en une cinquième façade. L'architecture résidentielle traditionnelle incorpore les styles typiques des pays d'origine des premiers habitants, immigrants britanniques et allemands. Le bois est le principal matériau de construction, tant dans les structures que dans les finitions, mais la tôle ondulée est aussi monnaie courante. Les matériaux étaient souvent importés comme lest sur des navires qui repartaient chargés en Europe.

### **Histoire**

Le territoire était à l'origine habité par les Indiens Chango qui vivaient de la pêche et de l'agriculture. Le site de Valparaiso, dans la vallée de Quintil, sur la côte Pacifique, fut découvert par Juan de Saavedra en 1536. La ville fut fondée par Pedro de Valdivia en 1544 et devint le premier port du pays dès 1554. Un premier établissement se développa dans les quartiers de Juna Gomez (aujourd'hui Carampangue), San Francisco et San Agustín. Vers la fin du XVIe siècle, une route fut construite reliant Valparaiso à Santiago. Les immigrants espagnols introduisirent la foi catholique et construisirent la première chapelle dans le village au pied du ravin de San Francisco. L'église de La Matriz y fut construite en 1658, puis la ville s'entoura de fortifications. À cette époque, des ordres religieux vinrent s'installer, dont les Augustins et les Franciscains, et l'établissement urbain commença à prendre forme. Le centre commercial et les entrepôts occupaient une grande portion de la zone côtière. L'ouverture de la route maritime doublant le Cap Horn intensifia le commerce du blé entre Valparaiso et El Callao au XVIIIe siècle. L'expansion urbaine se fit d'abord essentiellement autour de deux pôles : le port et le centre commercial d'une part, la plage d'Almendral avec ses fermes et ses petites entreprises d'autre part. Puis le séisme catastrophique de 1730 contraignit les habitants à se réfugier sur les flancs des collines. À partir de ce moment-là, la plupart des habitations furent construites sur les collines.

Avec l'indépendance du Chili en 1810, Valparaiso ne tarda pas à devenir la ville portuaire la plus importante de la côte Pacifique. Les liens commerciaux qui se nouèrent avec l'Europe et les Etats-Unis mirent fin à la dépendance du Chili vis-à-vis de l'Espagne. Vers 1839-1840, Valparaiso obtint le statut administratif indépendant d'*Intendencia* et, en 1842, elle devint la capitale de la Province de Valparaiso, dotée d'entrepôts sous douane et d'une Bourse. À l'époque, la ville attira un grand nombre d'immigrants d'Angleterre, de France, d'Allemagne et des Etats-Unis qui contribuèrent à l'essor des activités maritimes et commerciales, dont on perçoit encore l'influence dans les rues qui passent au pied des collines d'Arsenal (actuellement Bustamante), de La Planchada (actuellement Serrano), de La Aduana (actuellement Prat) et Del Cabo (actuellement Esmeralda). La ville acquit une image cosmopolite. Dans les années 1840 et 1850, de nouveaux entrepôts furent construits entre l'actuelle place Aduana et la forteresse Duprat. En 1852, un chemin de fer relia les villes de l'intérieur du pays et la capitale, Santiago.

Dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, Valparaiso renforça sa position en tant que principal centre commercial et portuaire du pays, et ses activités minières se développèrent à Tarapaca et Antofagasta. La principale ressource économique passa progressivement du blé au salpêtre. La ville s'organisa par quartiers, consacrés chacun à un secteur d'activités : commerce, activités portuaires, industrie et affaires. Les rues de Planchada et d'Aduana accueillirent les missions diplomatiques, les banques, les agences internationales. Entre 1847 et 1870, Valparaiso fut l'épicentre financier et commercial du pays. La ville s'étendit et les collines furent reliées par la Cintura à quelque 100 m au-dessus du niveau de la mer, grâce au projet d'aménagement de Fermin Vivaceta en 1872.

En 1903, le système ferroviaire électrique commença à fonctionner, apportant un premier changement dans l'environnement urbain du XIX<sup>e</sup> siècle. En 1906, un violent séisme frappa la région et causa des dommages dans le centre ville qui nécessitèrent un programme de reconstruction. La célébration du 100<sup>e</sup> anniversaire de l'indépendance encouragea l'édification de bâtiments publics et privés de grande qualité. En 1914, toutefois, l'ouverture du canal de Panama isola Valparaiso des grandes routes commerciales entre les deux océans. La crise du salpêtre réduisit l'importance du port en même temps que la ville perdait sa suprématie au profit de Santiago, qui consolidait son statut de centre économique et politique du pays. La crise économique mondiale de 1929 apporta son lot de difficultés. Confrontée à de graves problèmes économiques et sociaux, Valparaiso poursuivit néanmoins son développement. On chercha des solutions et la ville s'étendit vers le haut, dans les quartiers de Juan Gómez, San Francisco, San Juan de Dios et Jaime, l'actuelle avenue Francia.

### ***Politique de gestion***

#### *Dispositions légales :*

Les biens de la zone historique sont pour partie publics et pour partie privés. Il y a sept monuments historiques, dont trois publics et quatre privés. Nombre de propriétaires privés sont des institutions : banques, sociétés de transports et sociétés immobilières.

La zone historique est soumise à une série de réglementations : le règlement No 17.288/1970 désigne les « zones typiques » et les monuments historiques ; le règlement No 16/1988, en accord avec le Plan de réglementation locale approuvé par le ministère du Logement et de l'Urbanisme, traite les « belvédères » (*miradores*), les espaces verts et les funiculaires ; l'Ordonnance de 1991 contrôle l'ornementation des façades et les devantures des magasins ; la Loi sur la copropriété immobilière encourage la réhabilitation des zones historiques.

L'enquête sur le bâti et les sites, réalisée entre 1994 et 1996, a permis de compléter les données cadastrales, d'améliorer la protection de la zone tampon afin d'éviter tout impact négatif sur la zone proposée pour inscription et d'assurer un contrôle sur la zone tampon.

#### *Structure de la gestion :*

La responsabilité de la gestion globale est confiée à la municipalité et au Conseil pour la préservation régionale des monuments. Parmi les autres organes de tutelle, il y a le Conseil pour la préservation nationale des monuments (1998), le Département de la recherche sur le patrimoine (1998) et le Conseil du développement (1997). La Fondation Valparaiso (1998) et le Conseil culturel du Palais Baburizza (1998) seront chargés d'exécuter les futurs plans d'action. Toutefois, on estime qu'une vision plus large est nécessaire pour définir et mener des projets visant à promouvoir la mise en valeur du patrimoine dans le cadre de la politique d'urbanisme.

Actuellement, le quartier historique de Valparaiso est dépourvu de plan de gestion global. Toutefois, la ville de Valparaiso, avec l'aide du Département de la recherche sur le patrimoine et du Conseil de développement, recommande l'élaboration d'un plan global traitant les questions sociales, financières, techniques et juridiques. Le Comité de gestion, composé d'entités publiques et privées, est chargé de superviser toutes les activités en ville et de proposer un programme d'investissement pour les cinq prochaines années, en accord avec le programme « Valparaiso 2000 ». Un contrat a été signé entre la municipalité et l'université de Valparaiso afin de définir les bases du plan directeur de la zone historique. Parmi les programmes d'urbanisme existants, il faut citer le programme Urb-Al pour les villes historiques d'Europe et d'Amérique latine, financé par l'Union européenne ; le projet Pact-Arim'93 pour la réhabilitation des quartiers de Valparaiso, financé par le gouvernement français et enfin le plan pour la réhabilitation des façades, qui a déjà permis la rénovation de quelque 200 bâtiments.

La gestion du tourisme est un sujet d'intérêt majeur puisque Valparaiso concentre environ 40 % de toutes les attractions touristiques de la côte. Valparaiso et Viña del Mar sont également les principaux points d'accès aux autres sites touristiques de l'intérieur du pays. Le tourisme est une source de préoccupation pour les autorités locales car il génère des difficultés dans la gestion des déchets et les services de santé. La gestion des conditions d'accueil des touristes, à savoir la capacité d'accueil, la restauration et les activités de loisir doit être améliorée. D'autres problèmes sont liés aux encombrements de la circulation automobile, à l'insécurité, la prostitution et la mendicité.

#### *Ressources :*

La législation nationale sur la protection des bâtiments historiques est en cours de révision. Il est prévu que les administrations régionales acquièrent une plus grande autonomie. La création du Fonds de préservation du Patrimoine national est soutenue par des fonds gouvernementaux. Par ailleurs, il existe des ressources provenant de taxes, de donations et d'autres sources privées. La ville mène actuellement une campagne active de sensibilisation aux qualités des quartiers historiques, afin d'attirer des investisseurs et de lever des fonds pour financer des programmes de conservation.

### *Justification émanant de l'État partie (résumé)*

La valeur universelle de Valparaiso réside fondamentalement dans le fait qu'elle constitue une partie exceptionnelle du patrimoine hérité d'une période de l'histoire aux implications mondiales, propres à l'âge moderne : l'ère industrielle et le commerce associé. D'une part, Valparaiso est un témoignage authentique et complet de cette période ; de l'autre, c'est un monument des plus cohérents et harmonieux qui démontre les capacités créatrices de la culture universelle des premières décennies du XXe siècle.

*Critère iii* : Peu d'époques dans l'histoire de l'humanité ont autant bouleversé la vie des peuples, et sur un laps de temps si bref, que l'ère industrielle. Il ne s'agit pas seulement des changements particuliers dans les relations du travail et la production, mais aussi de la grande créativité qu'elle a apportée dans tous les domaines. Vers la fin du XIXe siècle, ce processus avait sans conteste atteint une telle profondeur et une telle envergure que l'on peut dire qu'il constituait une tradition culturelle capable de proposer un mode de vie, une perspective (*Weltanschauung*), une morale, des coutumes particulières, un savoir-faire scientifique et diverses écoles artistiques. Cette culture a disparu au XXe siècle.

Rares sont les villes qui conservent ces témoignages, car leurs ports ont dû être modifiés, de nouveaux entrepôts construits, les chemins de fer modernisés et leur tissu urbain transformé pour incorporer des bâtiments modernes. Par contraste, après avoir été le premier grand port après le passage difficile du détroit de Magellan et le plus important port du Pacifique sud, Valparaiso disparut des voies marchandes internationales après l'ouverture du canal de Panama. Ces circonstances, qui ont plongé la ville dans une ère de récession économique, lui ont permis d'être aujourd'hui un exemple de cette tradition culturelle d'une authenticité exceptionnelle.

La nature exceptionnelle de ce bien, toutefois, ne réside pas seulement dans son extraordinaire authenticité, mais aussi dans l'ensemble de créations humaines d'une extrême inventivité que cette tradition culturelle a produites pour s'adapter au milieu géographique particulier. Pour ce faire, elle a tiré parti du meilleur des traditions et des technologies industrielles, d'une architecture d'avant-garde, des influences vernaculaires introduites par les immigrants et les marins, de l'esprit d'entreprise et de la volonté de construire une communauté urbaine moderne et progressiste.

### **3. ÉVALUATION DE L'ICOMOS**

#### *Actions de l'ICOMOS*

Valparaiso a été proposé pour inscription pour la première fois en 2000, sous le titre : « Quartier historique de la ville portuaire de Valparaiso ». À l'époque, la proposition portait sur la totalité de la ville historique, qui ne possédait pas les structures de gestion appropriées. Dans son évaluation, l'ICOMOS avait recommandé que le site ne devait pas être inscrit.

La proposition actuelle, révisée, a été réduite par rapport à la précédente ; elle propose une aire plus limitée de la ville historique, ainsi qu'une justification révisée. Une mission d'expertise de l'ICOMOS a visité le site en juillet-août 2002. Par la suite, la ville de Valparaiso a organisé un séminaire international (du 7 au 11 novembre 2002) pour débattre de la proposition d'inscription, qui a aussi fait l'objet de discussions pendant le séminaire international sur l'architecture moderne en Amérique qui s'est tenu à Mexico en décembre 2002. Des informations complémentaires concernant le bien proposé pour inscription ont été reçues en décembre 2002.

#### **Conservation**

##### *Historique de la conservation :*

Le développement de Valparaiso est profondément marqué par la topographie des lieux et les catastrophes naturelles qui ont frappé la région à plusieurs reprises, séismes et raz-de-marée. La détérioration progressive des édifices du centre historique est un sujet d'inquiétude. Toutefois, les investissements actuels en matière de rénovation et de réhabilitation des édifices historiques ont déjà permis d'améliorer l'état du tissu urbain.

Depuis 1994, la municipalité a fait des efforts particuliers pour accroître la connaissance de la zone historique et de son état en réalisant des enquêtes sur les structures historiques et en votant des réglementations pour leur protection et leur préservation. La réhabilitation de plusieurs entrepôts et leur transformation en bars et cafés a donné à la ville un nouveau souffle et a développé un pôle d'attraction touristique intéressant. D'autres travaux de rénovation, réalisés dans le cadre du projet « Axe transversal », ont favorisé le développement économique et social des zones les plus pauvres.

##### *État de conservation :*

La municipalité de Valparaiso a réalisé une étude sur l'état de conservation des édifices de la zone proposée pour inscription et de la zone tampon. Trois catégories ont été identifiées : « bon » = les édifices qui ont préservé leur architecture originale et dont l'usage est approprié, « moyen » = les structures qui ont été modifiées ou dont l'usage n'est pas adéquat, « médiocre » = les bâtiments qui sont structurellement en mauvais état ou auxquels on a ajouté des éléments inappropriés. Dans cette optique, la plupart des édifices du sud de la zone sont en 'bon' état, tandis qu'au nord il est « moyen ». Une douzaine de bâtiments sont signalés comme étant dans un état « médiocre ». Dans la zone tampon, la partie sud est encore une fois bien mieux préservée que la partie nord.

##### *Gestion :*

Les autorités régionales et municipales de Valparaiso ont mis en œuvre une série de mesures dans le but de fournir une base durable de développement et d'amélioration des infrastructures mises à la disposition de la population. Un accent tout particulier a été mis sur la sensibilisation de la population et des propriétaires, et l'implication de ceux-ci : subventions octroyées à la restauration des façades dans certains secteurs clés, préparation d'un manuel

d'intervention dans les espaces publics, élaboration de programmes de formation à la conservation et à la réhabilitation des structures historiques.

#### *Analyse des risques :*

Valparaiso est confronté à de graves problèmes économiques et sociaux qui contribuent à la détérioration du tissu bâti. Ces problèmes concernent l'hygiène, la sécurité, et le surpeuplement dans certaines zones, ainsi que l'abandon et la négligence dans d'autres. La ville connaît également des problèmes d'engorgement de la circulation, de gestion des déchets et de pollution de l'air. Du fait du caractère provisoire d'une large fraction du tissu bâti, le feu est considéré comme un risque important.

Pour ce qui est des risques naturels, la ville est exposée à des orages violents venant du nord. Valparaiso a toujours connu des tremblements de terre qui ont causé d'importants dégâts au fil des siècles derniers, et qui restent l'un des facteurs de risque majeurs. On peut également y ajouter le risque de raz-de-marée, quoique l'on n'en ait pas vu depuis 1822.

#### *Authenticité et intégrité*

La ville est le résultat d'un développement plus ou moins spontané, les édifices épousant un style vernaculaire ou parfois plus académique. C'est une ville à la vie urbaine intense où les problèmes sont nombreux. Les constructions vernaculaires illustrent une continuité dans l'utilisation du sol et des techniques de construction. Le caractère de Valparaiso réside dans le dialogue continu qui s'est établi entre la ville et le paysage culturel, l'amphithéâtre naturel et pittoresque du site, par le mélange des différents types d'édifices et la survivance de caractéristiques urbaines, telles que les passages, les escaliers, les funiculaires, etc. Toutefois, l'absence de contrôle en matière d'urbanisme a eu pour conséquence la formation d'un ensemble relativement hétérogène et d'un site qui doit résoudre de nombreux problèmes dans les domaines de la conservation et de la réglementation urbaine.

Globalement, la ville a conservé son caractère, qu'elle doit à la prospérité économique des dernières décennies du XIXe siècle, particulièrement en ce qui concerne les installations portuaires, les systèmes de transport, les infrastructures électriques et les systèmes typiques de service urbain et de contrôle de l'époque. Physiquement, les divers types de bâtiments, reflétant les besoins et les possibilités des diverses classes sociales, traduisent aussi le caractère de cette période.

#### *Évaluation comparative*

Le dossier de proposition d'inscription fait référence à la spécificité de Valparaiso par rapport aux autres villes portuaires, dont elle se distingue sous deux aspects : a) c'est une « ville d'Amérique latine du XIXe siècle, appliquant les modèles européens et nord-américains à son architecture et à son tracé urbain » ; b) c'est une « ville où ces modèles ont donné naissance à des formes créées par l'homme assez uniques, de par sa géographie et les conditions environnementales qui lui étaient propres ».

La proposition d'inscription souligne entre autres l'utilisation des « funiculaires » comme un moyen de transport essentiel dans la ville. À cet égard, on note que, au XIXe siècle, les systèmes de transport urbain sont progressivement passés des voitures à chevaux aux tramways électriques. En 1860, trois lignes de tramways existaient à Londres, une à Birkenhead. L'invention de la dynamo (générateur) a conduit à l'utilisation de câbles électrifiés au-dessus des lignes de tramway, qui se sont rapidement développés en Grande-Bretagne, en Europe et aux États-Unis. Les premiers wagonnets à câble ont été introduits à San Francisco en 1873, puis à Seattle, à flanc de colline. Des véhicules semblables furent mis en place à Lisbonne et à Valparaiso aux alentours de 1900, et ils restent utilisés dans les deux villes.

Valparaiso présente des similitudes avec plusieurs autres grands ports d'Amérique du Sud et d'Europe. Le dossier de proposition d'inscription fait référence à Santiago de Cuba, Salvador de Bahia, Lisbonne et Naples. On pourrait également citer d'autres villes comme Rio de Janeiro ou Liverpool. Toutes ces cités sont des ports ayant connu des expansions analogues et ayant développé les infrastructures rendues nécessaires par le contexte géographique. Santiago de Cuba possède une architecture similaire, mais a peut-être conservé un plus grand degré d'authenticité. Salvador de Bahia présente une architecture de caractère différent, mais il a fallu là aussi établir une connexion entre le niveau de la mer et le haut plateau (65 m), et les funiculaires sont apparus dès le XVIIe siècle. Lisbonne présente aussi quelques similitudes avec Valparaiso, mais la construction sur les versants de ses collines date du Moyen Âge et de la Renaissance. La remarquable reconstruction du centre de Lisbonne après le tremblement de terre du XVIIIe siècle la distingue aussi de Valparaiso. Le système de trafic urbain s'y est développé au milieu du XIXe siècle, y compris avec des tramways similaires à ceux de Valparaiso ; plusieurs sont encore utilisés aujourd'hui. Naples enfin, était une ville importante dans l'Antiquité, et l'une des plus éminentes capitales européennes au XVIIIe siècle. Le premier chemin de fer d'Italie fut construit entre Naples et la résidence royale de Portici en 1839, et le premier funiculaire italien y fut inauguré en 1880.

Suite à la guerre du Pacifique (1879-1884), qui vit s'affronter le Chili, la Bolivie et le Pérou pour le contrôle de la côte sud-américaine, le Chili devint un important exportateur de minerais précieux, tels que le nitrate de sodium (ou salpêtre du Chili, utilisé comme fertilisant et composant de la dynamite). Cela a mené au développement rapide de Valparaiso, qui devint un port majeur dans la région. Cet essor économique dura jusqu'à l'ouverture du canal de Panama en 1914, qui bouleversa considérablement les liaisons internationales.

Le tissu urbain de Valparaiso offre, en son centre, l'architecture éclectique typique de la fin du XIXe siècle, sur les collines une forme typiquement locale de développement spontané, fondé sur l'utilisation du bois et de matériaux *ad hoc*, tels que des feuilles de métal. Ces caractéristiques sont assez communes dans bon nombre de villes qui se sont développées durant la même période, et qui n'ont rien d'exceptionnel en elles-mêmes. Néanmoins, Valparaiso est présentée comme un exemple exceptionnellement bien préservé des infrastructures

complexes reflétant le développement de la ville portuaire industrielle, ce qui la distingue des autres villes qui ont pris leur essor à la même période.

### ***Valeur universelle exceptionnelle***

#### *Déclaration générale :*

Il est noté que la proposition d'inscription de Valparaiso a suivi un long processus au cours duquel ses valeurs ont été progressivement définies. Le débat a également impliqué plusieurs experts lors de séminaires internationaux. Ce bien est aujourd'hui reconnu comme un exemple exceptionnel de patrimoine laissé par l'ère industrielle et le commerce maritime associé de la fin du XIXe siècle. La ville était en effet le premier et principal port de la côte sud-pacifique après le passage via le détroit de Magellan. Elle a eu un impact majeur dans la région des années 1880 jusqu'à l'ouverture du canal de Panama, en 1914 ; après quoi, elle connut un déclin qui permit la survie de son port et de son tissu urbain, témoins de sa grande période de développement.

Vers la seconde moitié du XIXe siècle, Valparaiso devint une destination essentielle d'immigration issue de divers pays : Amérique du Nord, Royaume-Uni, Allemagne, France, Espagne, Japon et Chine. Elle subit également les conséquences de la « ruée vers l'or » en Australie et en Californie. Le tissu urbain et l'identité culturelle de Valparaiso se distinguent donc des autres villes d'Amérique Latine par leur diversité. Compte tenu de la mince bande de terre et de la succession des collines sur lesquelles Valparaiso a été construit, son caractère est également fortement marqué par la géographie de son emplacement.

#### *Évaluation des critères :*

Critère iii : Le patrimoine architectural représenté par Valparaiso est une expression de la première phase de mondialisation. Il fait aussi référence au réseau de voies marchandes, en particulier dans le Pacifique est, créées dans le sillage du développement technologique et de nouvelles ressources. Il n'y aura aucun doute sur la nature universelle de la mondialisation. Du fait de l'absence de développement, donc de l'absence relative de changement par rapport à d'autres villes portuaires, Valparaiso conserve plusieurs caractéristiques qui témoignent de ses fonctions à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle. Ces références doivent être recherchées non seulement dans l'ensemble de bâtiments, mais aussi plus spécifiquement dans les infrastructures, notamment celles liées aux activités portuaires, par exemple les quais, les entrepôts et les bâtiments des douanes (la zone portuaire compte également plusieurs épaves de navires). S'y ajoutent les systèmes de transport construits dans la ville tels que les lignes de tramways et les funiculaires.

## **4. RECOMMANDATIONS DE L'ICOMOS**

### ***Recommandations pour le futur***

Reconnaissant le souhait de la municipalité de faire progresser les connaissances sur le tissu urbain et les valeurs associées à Valparaiso ainsi que les efforts mis en œuvre pour la gestion de sa protection et conservation, l'ICOMOS recommande que les autorités poursuivent leurs initiatives prises jusqu'à présent, en particulier :

- L'identification systématique, l'établissement d'inventaires et la protection des infrastructures liées aux fonctions historiques de la zone portuaire telles que les quais, les entrepôts et les installations douanières ainsi que les systèmes de transport, les lignes de tramway et les funiculaires ;

- Le développement des plans de gestion de la conservation pour l'ensemble de la zone portuaire maritime de Valparaiso ;

- La clarification des normes et recommandations concernant des quartiers adjacents aux zones protégées, par exemple la Place de Intendencia, le Cementario, le Pantheon, la Place de San Francisco.

En outre, L'ICOMOS recommande à l'État partie d'envisager la possibilité de changer le nom du bien pour qu'il reflète mieux la valeur universelle exceptionnelle de Valparaiso en tant que port de commerce majeur sur une voie commerciale mondiale.

### ***Recommandation concernant l'inscription***

Compte tenu de ce qui précède, l'ICOMOS recommande que le bien soit inscrit sur la Liste du patrimoine mondial sur la base du **critère iii** :

**Critère iii** : Valparaiso constitue un témoignage exceptionnel de la première phase de mondialisation à la fin du XIXe siècle, lorsqu'elle devint le premier port de commerce sur les voies maritimes de la côte pacifique de l'Amérique du Sud.

ICOMOS, mars 2003