

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 XIXe 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 XIXe 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^e 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