

## Gare Chhatrapati Shivaji (Inde)

No 945 rev

### 1. IDENTIFICATION

<i>État partie :</i>	Inde
<i>Bien proposé :</i>	Gare Chhatrapati Shivaji (anciennement gare Victoria)
<i>Lieu :</i>	Ville de Mumbai, État du Maharashtra
<i>Date de réception :</i>	30 janvier 2003
<i>Catégorie de bien :</i>	

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 *monument*.

#### *Brève description :*

La gare Chhatrapati Shivaji, anciennement gare Victoria, dans la ville de Mumbai, est un exemple remarquable de l'architecture néo-gothique victorienne en Inde mêlée à des thèmes dérivés de l'architecture indienne traditionnelle. L'édifice fut conçu par l'architecte britannique F.W. Stevens et il devint le symbole de Bombay comme « ville gothique » et le principal port de commerce international de l'Inde.

### 2. LE BIEN

#### *Description*

La gare Victoria, aujourd'hui appelée Chhatrapati Shivaji, fut bâtie selon les plans de l'architecte britannique Frederick William Stevens (1848-1900). La construction commença en 1878 et dura dix ans. Son style gothique victorien s'inspire des modèles de la fin du Moyen Âge en Italie. Ce style convenait à la fois aux goûts européen et indien, car il admet l'utilisation de couleurs et d'ornementations qui s'accordent avec l'architecture hindoue et moghole du sous-continent indien. La ligne des toits, les tourelles, les arcs brisés et le plan excentré rappellent l'architecture des palais indiens traditionnels.

La gare Victoria fut construite avec un niveau d'ingénierie élevé tant du point de vue de la réalisation ferroviaire que sur le plan du génie civil. C'est un des premiers et des plus beaux exemples en Inde d'utilisation de la technologie de la révolution industrielle associée au style néo-gothique naissant. La structure centrale avec son dôme possède un quai long de 330 pieds relié à un hangar de 1200 pieds. Sa silhouette fournit le plan squelette de l'édifice. Le dôme de la gare Victoria avec ses nervures à queue d'aronde,

construites sans centrage, est une réussite originale de l'époque. Le dôme fut utilisé pour des raisons plus esthétiques et spectaculaires qu'utilitaires.

L'espace intérieur fut conçu comme une série de grandes salles aux plafonds hauts. Ce bâtiment utilitaire a connu diverses modifications requises pour ses utilisateurs, qui n'ont pas toujours été du plus bel effet. Son plan en forme de C est symétrique selon un axe est-ouest. Tous les côtés du bâtiment sont de valeur égale dans la conception. Il est surmonté d'un dôme central qui sert de point de convergence. Le dôme de forme octogonale sur tambour est orné d'une représentation féminine colossale qui symbolise le progrès. Elle brandit une torche de la main droite et tient une roue à rayons dans la main gauche.

Les ailes du bâtiment entourent la cour qui s'ouvre sur la rue. Elles sont reliées au corps principal du bâtiment par des tourelles monumentales disposées aux quatre coins, qui équilibrent et encadrent le dôme central. Les façades présentent une série de fenêtres et d'arcades aux proportions élégantes. L'ornementation, composée de statues, de bas-reliefs et de frises, est à la fois exubérante et maîtrisée. Les colonnes des portes d'entrées sont surmontées d'un lion qui symbolise la Grande-Bretagne et d'un tigre qui symbolise l'Inde.

Les matériaux de construction ont été choisis avec soin. Le bâtiment principal présente un arrangement harmonieux de grès et de pierre calcaire du pays, tandis que les principaux éléments décoratifs sont de marbres italiens de grande qualité. Les salles principales sont aussi richement décorées : dans l'aile nord, les sols de la « Star Chamber », où se trouvent toujours les guichets de vente des billets, sont ornés de marbres italiens, de pierres bleues d'Inde polies, et les arcades en pierre sont décorées de feuillages et de grotesques sculptés.

#### *Histoire*

Le lieu d'édification de ce bien, Bori Bunder, d'une grande importance historique, est associé aux origines de la ville de Bombay (aujourd'hui appelée Mumbai). La ville tire son nom de la déesse Mumba Devi, et le premier temple, qui lui était dédié, est supposé se trouver à l'emplacement de la gare Victoria. Le temple d'origine fut détruit en 1317 par Mubarak Shah, puis reconstruit. Ce deuxième temple fut à son tour détruit par les Portugais en 1760.

L'île de Bombay formait un avant-poste côtier des Hindous en Inde de l'Ouest, mais n'était pas utilisé pour le commerce. Elle fut d'abord remise aux Portugais, puis, en 1661, aux Britanniques. En 1667, l'île fut cédée à la Compagnie anglaise des Indes orientales qui fut principalement chargée de son développement commercial. Les marchands étrangers y affluèrent et l'industrie de la construction navale et du coton s'y développèrent. La ville prospéra surtout après la construction des liaisons ferroviaires avec l'intérieur des terres et l'ouverture du canal de Suez en 1869.

Avec le développement du commerce, le gouverneur de Bombay planifia une série de constructions pour rendre la ville plus représentative. Il était prévu de viabiliser des terrains et de construire un magnifique ensemble de

bâtiments publics de style victorien sur le front de mer. La gare Victoria, le plus impressionnant de ces bâtiments, fut nommée en l'honneur de la reine Victoria, impératrice des Indes, dont le vingt-cinquième anniversaire de règne coïncida avec l'inauguration officielle de la gare en 1887. Destinée à l'origine à accueillir uniquement la gare principale et les bureaux de l'administration du *Great Indian Peninsula Railway* (Les chemins de fer de la grande péninsule indienne), un certain nombre de bâtiments annexes lui furent ajoutés, tous conçus de manière à s'harmoniser avec la structure principale. Une nouvelle gare pour le trafic des grandes lignes fut érigée en 1929. Le bâtiment d'origine est aujourd'hui utilisé pour le service de la banlieue et fréquenté quotidiennement par plus de trois millions de voyageurs. C'est également le siège de l'administration de la *Central Railway* (Chemins de fer Centraux).

### **Politique de gestion**

#### *Dispositions légales :*

La gare Victoria est la propriété du ministère des Chemins de fer du gouvernement de l'Inde.

Mumbai fut la première ville de l'Inde à disposer d'une législation sur le patrimoine, mise en application par la réglementation n°67 du gouvernement en 1995. La gare Chhatrapati Shivaji et la zone du Fort, sur laquelle elle est implantée, sont protégées par cette législation. Il existe 63 bâtiments de niveau I, dont fait partie la gare Chhatrapati Shivaji.

#### *Structure de la gestion :*

Le bien, y compris ses biens mobiliers et immobiliers, est la propriété de la *Central Railway* placée sous la tutelle du ministère des Chemins de fer du gouvernement de l'Inde.

Un comité pluridisciplinaire, appelé *Mumbai Heritage Conservation Committee* (MHCC – Comité de conservation du patrimoine de Mumbai) a été créé pour assurer la protection des bâtiments patrimoniaux. La ville de Mumbai possède au total 624 bâtiments classés.

La surveillance administrative et la gestion du bien sont confiées au directeur de la division des chemins de fer de Mumbai de la *Central Railway*, de même que l'entretien quotidien et la protection des bâtiments.

Sur un plan régional, les chemins de fer préparent un plan de restructuration visant les découpages par zones des lignes à travers le pays. Cela pourrait conduire à décongestionner et alléger la pression sur la gare Chhatrapati Shivaji qui est actuellement totalement engorgée. L'établissement public de développement régional de l'agglomération de Mumbai (MMRDA) travaille à un plan d'amélioration des transports urbains, le plan des transports urbains de Mumbai.

Au plan local, les futurs changements du système de gestion auront des conséquences dans l'est de la zone de front de mer de la ville. La gare Chhatrapati Shivaji, qui est située en un point stratégique de cette zone, sera donc touchée par ces modifications.

Il existe un plan de gestion quinquennal pour la gare Chhatrapati Shivaji qui a commencé en 1997 par une mission de conseil auprès de la *Central Railway* pour la gare Chhatrapati Shivaji, confiée à la Cellule de conservation de l'architecture (ACC), et se termine en 2003. La *Central Railway* a accepté ce plan. Actuellement, la deuxième phase 2004-2009 a été lancée et consiste à restaurer la gare, gérer la circulation autour du site et gérer le tourisme et la formation du personnel.

#### *Ressources :*

Le financement de la gestion de la gare Chhatrapati Shivaji est assuré par le gouvernement indien. La *Railway* a les moyens de mettre de côté des fonds pour les travaux de conservation requis par l'entretien des bâtiments.

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

*Critère i :* La gare Chhatrapati Shivaji, ou gare Victoria, lorsqu'elle fut conçue, fut la première gare du sous-continent indien, un modèle, un palais commercial représentant la nouvelle richesse économique de la nation. Elle était le symbole ou la signature de la ville qui revendiquait le titre de joyau de la couronne. ... L'échelle et la grandeur de ce bâtiment provoquent un sentiment d'admiration et d'émerveillement C'est le monument le plus impressionnant et le plus symbolique de Mumbai. Bombay a été décrite comme la plus belle ville victorienne à l'est de Suez. Le style néo-gothique fut choisi à dessein pour exprimer le mieux possible les aspirations de la ville la plus opulente et la plus dynamique de l'Inde. ...

*Critère ii :* La gare Chhatrapati Shivaji est la représentation physique par excellence de la rencontre de deux grandes cultures. Les Britanniques ont conçu et planifié l'architecture de la ville pour représenter de manière spectaculaire les nouvelles idées de progrès et de modernité. Les architectes britanniques ont travaillé avec les artisans indiens pour y intégrer les expressions et les traditions indiennes, forgeant dans ce processus un nouveau style unique à Bombay. ...

*Critère iii :* La gare Chhatrapati Shivaji est l'un des plus beaux bâtiments à dôme de pierre qui existent au monde. Il compte aussi parmi les premiers bâtiments publics grandioses construits dans cette ville et ce pays qui intègrent à la fois la technologie de la révolution industrielle et un style architectural historique. Il introduit la technique de la construction d'un dôme qui devint par la suite un élément populaire dans tous les grands bâtiments publics de la ville.

*Critère iv :* Elle doit certainement figurer parmi la demi-douzaine de grandes gares de chemins de fer au monde. Les chemins de fer incarnent la révolution industrielle. Le développement technologique est également souligné dans l'architecture du hall, dont la structure métallique couvre d'une seule portée la totalité du hall. Cet usage de l'acier, à des fins décoratives et structurelles, est l'exemple le plus ancien d'architecture industrielle adaptée à la construction de bâtiments publics à Mumbai.

*Critère v :* La gare est encore en usage en tant que gare centrale et centre administratif de la *Central Railway*, telle

qu'elle a été planifiée il y a cent quinze ans. À l'inverse de beaucoup d'autres gares dans le monde qui ont été abandonnées en raison d'une fréquentation insuffisante, l'utilisation de la gare Chhatrapati Shivaji s'est développée et elle est aussi active que jamais. ...

*Critère vi* : La gare Chhatrapati Shivaji est une marque de fierté nationale, un symbole de la ville par la révolution technologique et des transports qu'elle célèbre. Le bâtiment est par conséquent directement associé aux idées du développement indo-britannique et il est devenu un symbole de fierté nationale.

### 3. ÉVALUATION DE L'ICOMOS

#### *Actions de l'ICOMOS*

Le bien a été présenté pour inscription sous le nom de « Gare Victoria (Gare Chhatrapati Shivaji) » en 1998. Une mission d'expertise de l'ICOMOS a visité le site en 1999. L'ICOMOS a alors recommandé que son examen soit différé pour permettre à l'État partie « d'entreprendre un programme de conservation correctement défini sous l'autorité de professionnels qualifiés. Une étude comparative des gares historiques devrait également être entreprise au niveau mondial. »

Une deuxième mission d'expertise de l'ICOMOS a visité le bien en septembre 2003.

#### *Conservation*

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

La gare Chhatrapati Shivaji a connu une utilisation ininterrompue depuis son inauguration à la fin du XIXe siècle. Le bâtiment est protégé depuis 1995. De plus, il fait partie dudit « quartier du Fort » qui fait l'objet de mesures de protection et de conservation. Il existe une proposition d'extension du bien proposé pour inscription sur la Liste du patrimoine mondial à une série d'autres bâtiments de ce quartier datant de la même période que la gare Chhatrapati Shivaji.

Pendant plus d'un siècle d'utilisation, les espaces du bâtiment ont été adaptés à de nouvelles exigences sur une base *ad hoc*. Nombre de ces changements sont aujourd'hui considérés comme réversibles, par exemple des plafonds supplémentaires, des cloisons ou des balcons. Une quantité relativement faible de ces changements ont affecté la structure originelle de manière irréversible.

##### *État de conservation :*

Une analyse récente de l'état du bâtiment indique que sa structure est saine mais qu'une série de problèmes doivent être résolus concernant l'entretien et les réparations.

Le rapport classe les changements qui sont survenus au fil des ans en fonction de leur impact et de leur ampleur.

On considère qu'il est possible d'éliminer la plupart des modifications pour revenir à l'état d'origine. Dans certains cas, ce travail demandera une reconstruction limitée, dans

d'autres, les modifications ne pourront pas être supprimées ; par exemple, quand elles sont essentielles au fonctionnement de la gare, l'objectif est de les traiter de manière délicate en rapport avec le contexte d'origine. Il est proposé d'apporter une attention particulière aux zones visibles et publiques du bâtiment.

##### *Gestion :*

L'État partie a fourni un effort important pour créer un système de gestion du bien proposé pour inscription et de sa zone tampon, suivant les recommandations qui lui ont été faites en 1999. Plusieurs initiatives ont été prises dans la totalité de la zone, qui devraient conduire à quelques améliorations. Depuis 1995, la zone à laquelle appartient la gare a été classée au titre de la protection. Une partie de cette zone est désignée comme zone tampon du bien proposé pour inscription. Il est toutefois prévu d'étendre cette zone tampon et d'inclure une zone assez vaste qui contient des bâtiments classés de niveau I. On estime que Mumbai dispose de la politique de conservation urbaine la plus avancée en Inde.

Deux rapports généraux ont été rédigés, l'un en 1997-1998 par le service de la conservation de l'architecture, l'autre en 2003 par la Caisse nationale indienne des arts et du patrimoine (*The Indian National Trust for Art and Cultural Heritage* - INTACH). Le deuxième rapport a pris en compte le contexte urbain élargi, proposant que soit présentée une éventuelle proposition élargie pour inscription sur la Liste du patrimoine mondial, car la zone contient un grand nombre de bâtiments de bonne qualité datant de la même période que la gare elle-même.

La mission de l'ICOMOS a été informée que la *Railway* a déjà lancé la première phase du projet de restauration de la gare, mais l'entreprise engagée n'a pas d'expérience en matière de travaux de conservation sur des bâtiments de cette nature. L'ICOMOS considère qu'il est nécessaire de s'assurer que les travaux sont entrepris par des entreprises qualifiées, ce qui était déjà recommandé en 1999, et qu'il devrait y avoir une continuité dans la gestion du projet. Cela est d'autant plus important qu'il est nécessaire de préserver et parfois de remplacer des éléments endommagés de fabrication du XIXe siècle.

La mission de l'ICOMOS a aussi été informée de l'extension envisagée de trois lignes de chemin de fer supplémentaires et d'une nouvelle gare qui serait construite en annexe derrière la vieille gare. Le nouveau bâtiment comporterait des zones de stationnement, une station de taxi et d'autres aménagements. Toutefois, aucune information n'a été fournie concernant la hauteur et le volume de la construction envisagée.

##### *Analyse des risques :*

La gare est une des principales gares de la métropole de Mumbai et voit passer 3 à 3,5 millions d'usagers chaque jour. La gare, qui comportait 4 voies à l'origine, en a actuellement 6 pour desservir la banlieue qui se subdivise en 10 lignes hors de la gare. Ces extensions ont entraîné la restructuration de plusieurs zones des environs et l'ajout de nouveaux bâtiments. Néanmoins, selon des plans récents, la *Railway* prévoit de désengorger la gare et le report d'une partie du trafic vers d'autres gares.

La zone de la gare est implantée en centre-ville ; elle est soumise à d'énormes pressions de développement et des réaménagements potentiels. En même temps, on note qu'elle est protégée par la loi et qu'elle comporte un grand nombre de bâtiments classés. Toutefois, étant donné l'intérêt économique de cette zone centrale, il pèse sur elle un défi continu au niveau du contrôle du développement.

Un autre risque provient du trafic intense et de l'air très pollué autour de la gare. La pollution industrielle de la zone a, semble-t-il, diminué en raison de la réduction des activités industrielles et portuaires. Un autre problème est causé par l'air salin de la mer.

L'organe de gestion du bâtiment a déjà pris des mesures pour mettre aux normes la protection incendie qu'il est prévu de vérifier et d'améliorer.

### *Authenticité et intégrité*

La gare a été récemment analysée en détail quant à son authenticité. On peut en déduire que, d'un point de vue structurel, le bâtiment d'origine est quasiment intact même si, au fil du temps, il a connu de nombreuses modifications. Il s'agit essentiellement d'ajouts et de modifications destinées à satisfaire des besoins immédiats du personnel travaillant dans le bâtiment, à savoir la construction de cloisons, de nouveaux plafonds, l'installation d'ascenseurs, etc. L'analyse révèle que la plupart de ces modifications sont réversibles et le projet actuel de restauration devrait améliorer la lisibilité de l'architecture d'origine et retrouver l'aspect d'origine en supprimant les ajouts indésirables.

Les abords du bâtiment ont également connu de nombreux changements. D'autres changements suivront certainement dans le cadre du développement de cette partie active de la métropole. Néanmoins, le tissu urbain de la zone environnante dans son ensemble constitue un patrimoine important de la fin du XIXe et du début du XXe siècle qui mérite une protection au plus haut niveau. Des mesures dans ce sens ont déjà été prises au moment du classement de cette zone au titre du patrimoine à protéger. La mise en œuvre pratique de ces mesures n'a pas encore été appliquée. Il existe aussi des propositions de développement, dont l'impact n'est pas encore envisagé.

En conclusion, le bâtiment de la gare a conservé son ancienne structure authentique et la plus grande partie de ses surfaces d'origine. Les abords ont conservé la plus grande partie de leur intégrité du début du XXe siècle, même si des changements ont eu lieu.

### *Évaluation comparative*

Le dossier de proposition d'inscription comporte une étude comparative de l'architecture des gares ferroviaires, en particulier une comparaison avec la gare St. Pancras à Londres ainsi qu'avec d'autres gares en Inde. À partir des années 1860, en particulier après l'ouverture du canal de Suez en 1869, Bombay devint le principal port de commerce avec l'Europe sur la côte ouest de l'Inde. La ville fut conçue non pas comme une ville sous l'autorité britannique mais comme une ville franche et indépendante,

à l'europpéenne, où se rencontraient deux civilisations à niveau égal. Le style néo-gothique fut accepté par les Européens comme par la population autochtone. Il est communément admis que l'œuvre de Sir G.G. Scott et en particulier sa gare de St. Pancras sont la plus proche référence à la conception de la gare Victoria de Bombay que l'on doit à F.W. Stevens. Toutefois, la gare Victoria possède un caractère distinct, marqué par un dôme massif, l'appareillage de ses murs en pierres polychromes, un style néo-gothique italien exubérant, ses tuiles décoratives, ses marbres et ses verrières colorées. Au moment de sa construction (achevée en 1887), la gare était considérée comme le plus majestueux des bâtiments de style néo-gothique dans le Commonwealth britannique et il imprima sa marque sur la ville de Bombay, connue comme la « ville gothique » des Indes.

### *Valeur universelle exceptionnelle*

#### *Déclaration générale :*

La gare Chhatrapati Shivaji, anciennement gare Victoria, à Mumbai, est un exemple admirable de l'architecture de style néo-gothique victorien en Inde, adoptant des thèmes dérivés de l'architecture traditionnelle du sous-continent indien. Le bâtiment est considéré comme la plus splendide expression de son époque et de ce type de construction. Ce fut la première gare en Inde et elle fut construite en utilisant une technologie industrielle novatrice de grande qualité. Il relève de la mode des constructions de style gothique qui fait l'originalité de la construction de la fin du XIXe siècle du Bombay « gothique ».

Le développement de Bombay à cette époque est à rapprocher du développement marchand du XIXe siècle qui caractérise celui de Liverpool, principal port commercial du Commonwealth britannique, ainsi que celui de Valparaiso au Chili. Dans ce contexte, Bombay se distingue par son architecture et son caractère de place marchande, dont la gare Victoria devint le symbole.

#### *Évaluation des critères :*

Il est proposé que la gare Chhatrapati Shivaji/Victoria soit inscrite sur la Liste du patrimoine mondial sur la base des critères ii et iv, et non pas des critères i, iii, v et vi.

*Critère i :* Tout en reconnaissant la qualité de l'architecture de la gare Chhatrapati Shivaji/Victoria, l'ICOMOS considère que ce critère ne caractérise pas sa valeur universelle exceptionnelle qui relève davantage des critères ii et iv.

*Critère ii :* La gare Chhatrapati Shivaji/Victoria témoigne d'un échange de valeurs humaines considérable liées à la culture du négoce de la fin du XIXe siècle et au début de l'ère industrielle. C'est un exemple d'une splendeur exceptionnelle qui illustre les influences de l'Europe, à savoir l'architecture néo-gothique victorienne italianisante, et de l'Inde, avec l'adoption de formes architecturales traditionnelles hindoue et moghole de l'Inde. Le bâtiment de la gare est un monument symbolique pour la ville de Bombay en tant que principale ville portuaire de commerce du sous-continent indien faisant partie du Commonwealth britannique.

*Critère iii* : Tout en reconnaissant la qualité de l'architecture de la gare Chhatrapati Shivaji/Victoria en tant qu'exemple du début de la période industrielle, l'ICOMOS estime que cet aspect est mieux couvert par le critère iv qui se réfère au type de construction.

*Critère iv* : La gare Chhatrapati Shivaji/Victoria est considérée comme un exemple éminent d'architecture ferroviaire dans le sous-continent indien, et dans le Commonwealth britannique en général. Elle se caractérise par son architecture qui comporte des influences issues des cultures européennes et indiennes. Les solutions structurelles et techniques figurent parmi les plus avancées de leur période. Le bâtiment symbolise l'introduction des technologies industrielles et commerciales en Inde.

*Critère v* : Tout en reconnaissant que le quartier de la gare Chhatrapati Shivaji/Victoria de Bombay fait partie d'une zone gagnée sur la mer, le bien proposé pour inscription n'est pas considéré comme étant un exemple éminent d'établissement humain ou d'occupation du territoire traditionnels tel que ce critère le requiert.

*Critère vi* : Tout en reconnaissant que la gare Chhatrapati Shivaji/Victoria est certainement une expression de fierté nationale et un symbole de la ville, ces deux dernières caractéristiques ne sont pas considérées comme suffisantes pour justifier la valeur universelle exceptionnelle du bien sur la base de ce critère.

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

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

Considérant les caractéristiques et la qualité architecturales de la gare Chhatrapati Shivaji/Victoria, l'ICOMOS recommande vivement que les travaux de restauration soient effectués par des entreprises et des spécialistes formés et qualifiés pour ce type d'édifice.

Étant donné la grande qualité du tissu urbain dans le quartier du fort, dont la gare Chhatrapati Shivaji/Victoria est l'élément central, l'ICOMOS souligne l'importance pour l'État partie de faire tous les efforts nécessaires au maintien de son intégrité dans le futur.

L'ICOMOS accueille de manière positive la proposition d'étendre la zone tampon pour couvrir la totalité du quartier qui, en soi, constitue un bel exemple du développement de Bombay au XIXe siècle.

En tenant compte du fait que la proposition d'inscription se réfère au développement de la fin du XIXe siècle, au moment où la gare fut inaugurée sous le nom de gare Victoria, l'ICOMOS préconise que l'État partie envisage de revenir au nom de la première proposition : « Gare Victoria (Gare Chhatrapati Shivaji) ».

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

Que le bien soit inscrit sur la Liste du patrimoine mondial sur la base des *critères ii et iv* :

*Critère ii* : La gare Victoria de Bombay/Mumbai témoigne d'un échange d'influences considérable de l'architecture de style néo-gothique victorien italianisant et de l'architecture traditionnelle indienne. Elle est devenue le symbole de Bombay en tant que principale ville portuaire de commerce du sous-continent indien dans le Commonwealth britannique.

*Critère iv* : La gare Victoria est un exemple éminent de l'architecture ferroviaire de la fin du XIXe siècle dans le Commonwealth britannique, se distinguant par l'association de caractéristiques du style néo-gothique victorien et du style traditionnel de l'Inde ainsi que par des solutions structurelles et techniques avancées.

ICOMOS, mars 2004