

Chhatrapati Shivaji Terminus (India)

No 945 rev

1. BASIC DATA

State Party: India
Name of property: Chhatrapati Shivaji Terminus
(formerly Victoria Terminus) Station
Location: City of Mumbai, Maharashtra State
Date received: 30 January 2003

Category of property:

In terms of the categories of cultural property set out in Article 1 of the 1972 World Heritage Convention, this is a *monument*.

Brief description:

The Chhatrapati Shivaji Terminus, formerly Victoria Terminus Station, in Mumbai, is an outstanding example of Victorian Gothic Revival architecture in India, blended with themes deriving from Indian traditional architecture. The building was designed by the British architect F.W. Stevens, and it became the symbol of Bombay as the 'Gothic City' and the major international mercantile port of India.

2. THE PROPERTY

Description

The Victoria Terminus (VT), now called Chhatrapati Shivaji Terminus (CST), was built to the design of the consulting British architect, Frederick William Stevens (1848-1900). Work began in 1878 and was completed ten years later. It is in High Victorian Gothic style based on late medieval Italian models. This style was acceptable to both European and Indian taste, since it is compatible in its use of colour and ornamentation with the Mughal and Hindu architecture of the sub-continent. The skyline, turrets, pointed arches, and eccentric ground plan are close to traditional Indian palace architecture.

The VT was constructed using high level of engineering both in terms of railway engineering and civil engineering. In India it is one of the first and the best products of use of industrial revolution technology merged with revival of the Gothic Revival style. The centrally domed office structure has a 330 feet deep platform connected to a 1,200 feet long train shed, and its outline provides the skeleton plan for building. VT's dome of dovetailed ribs, built without centering, was a novel achievement of the era. The use of dome was more for aesthetics and drama rather than for use.

The interior of the building was conceived as a series of large rooms with high ceilings. It is a utilitarian building and has had various changes required by the users, not always sympathetic. Its C-shaped in plan is symmetrical on an east-west axis. All the sides of the building are given equal value in the design. It is crowned by a high central dome, which acts as the focal point. The dome is an

octagonal ribbed structure with a colossal female figure symbolizing Progress, holding a torch pointing upwards in her right hand and a spoked wheel in her left hand.

The side wings enclose the courtyard, which opens on to the street. The wings are anchored by monumental turrets at each of their four corners, which balance and frame the central dome. The façades present the appearance of well proportioned rows of windows and arches. The ornamentation in the form of statuary, bas-reliefs, and friezes is exuberant yet well controlled. The columns of the entrance gates are crowned by figures of a lion (representing Great Britain) and a tiger (representing India).

The constructional materials were selected with care. The main structure is built from a judicious blend of India sandstone and limestone, whilst high-quality Italian marble was used for the key decorative elements. The main interiors are also lavishly decorated: the ground floor of the North Wing, now as the Star Chamber, which is still the booking office, is embellished with Italian marble, polished Indian blue stone. The stone arches are covered with carved foliage and grotesques.

History

The site on which this property is situated, Bori Bunder, is of great historical importance and is associated with the origins of Bombay (now Mumbai) as a city. The city derives its name from the goddess Mumba Devi, and the earliest temple dedicated to her is believed to have stood at the site of the Victoria Terminus. The original shrine was demolished in 1317 by Mubarak Shah and reconstructed. This was demolished by the Portuguese in 1760.

The Bombay Island had formed a coastal outpost of the Hindu in Western India, but was not used for commerce. It was first passed to the Portuguese and then, in 1661, to the British. In 1667, the island was transferred to the East India Company, who was principally responsible for its commercial development. Merchants started settling here from elsewhere, and ship building industry and cotton trade prospered. The town flourished especially after the building of railway connections with the inland and the opening of the Suez Canal in 1869.

With the development of trade, the governor of Bombay planned a series of works aiming at the construction of a more representative city. This involved land reclamation and the construction of a magnificent ensemble of High Victorian public buildings along the sea front. The Victoria Terminus, the most impressive of these buildings, was named after Queen Victoria, Empress of India, on whose Silver Jubilee it was formally opened in 1887. Originally intended only to house the main station and the administrative offices of the Great Indian Peninsula Railway, a number of ancillary buildings have been added subsequently, all designed so as to harmonise with the main structure. A new station to handle main line traffic was erected in 1929. The original building is still in use to handle suburban traffic and is used by over three million commuters daily. It is also the administrative headquarters of the Central Railway.

Management regime

Legal provision:

All legal rights of the property are vested in the Ministry of Railways, Government of India.

Mumbai was the first city in India to have heritage legislation, enacted by Government Regulation in 1995 (N° 67). The CST and the Fort area, of which it is part, are protected on the basis of this legislation. There are 63 grade I buildings, which include the Terminus.

Management structure:

The property, including its moveable and immovable assets, is owned by Central Railway under the Ministry of Railways, Government of India.

A multidisciplinary committee, called Mumbai Heritage Conservation Committee (MHCC) was established to ensure protection of heritage buildings. There are 624 listed buildings in the whole city.

The administrative control and the management of this property are with the Divisional Railway Manager, Mumbai division, Central Railway. The day-to-day maintenance and protection of the building is also the responsibility of the Divisional Railway Manager.

On a regional level, the Railways are in the process of formulating a re-structuring plan regarding the zoning of the railways across the country. As a result, this would lead to decongesting and reducing the pressures on this Terminus Station, which is now over-crowded by traffic. The Mumbai Metropolitan Regional Development Authority (MMRDA) is working on the Mumbai Urban Transportation Plan, aiming at up-grading the transport network.

On the local level, there will be changes in the management system, which will have consequences on the area of the eastern water front of the city. The Terminus, which is situated in this area is in a strategic position, and will therefore also be affected by these developments.

There is a five-year management plan for the CST, which was initiated in 1997-2003 by the appointment of the Architectural Conservation Cell (ACC) as Consultants to the Central Railway for the Terminus building. The Central Railway has accepted this plan. At the moment, the second phase, 2004-2009, has been initiated involving the restoration of the Terminus station, the management of traffic around the site, tourism management, and training of personnel.

Resources:

The funding of the management of the Terminus station comes from the Indian government. The Railways have the means to set aside funds for conservation work required for the upkeep of their buildings.

Justification by the State Party (summary)

Criterion i: CST or VT when designed was the first terminus station in the subcontinent, a trendsetter, a commercial palace representing the new economic wealth of the nation. It was the symbol or signature of the city that claimed to be the jewel in the crown. ... The scale and

grandeur of this building produce a sense of wonder and awe. It is the most prominent and symbolic landmark of Mumbai. Bombay city has been described as the finest Victorian city East of the Suez. The Gothic Revival style was deliberately chosen as most suitable to express the aspirations of the wealthiest and most dynamic of Indian cities. ...

Criterion ii: CST is the physical representation par excellence of the meeting of two great cultures. The British conceptualised and planned the architecture of the city to represent dramatically the new ideas of progress and modernity. British architects worked with Indian craftsmen to include Indian architectural tradition and idioms, in the process forging a new style unique to Bombay. ...

Criterion iii: CST is one of the finest buildings in the world to have a stone dome. It is also amongst the first grand public buildings of this scale to be built in the city and the country that integrated the industrial revolution technology with a historic architectural style. It introduces the technique of dome construction, which became popular with all later public buildings in the city.

Criterion iv: It must surely stand among the half dozen greatest railway stations of the world. The railway epitomises the industrial revolution. The technological development is also highlighted in the architecture of the concourse, which covers the large uninterrupted spans of the concourse with extensive structural steel. This use of decorative ironwork and structural steel is the earliest example of industrial architecture adapted to public buildings in Mumbai.

Criterion v: The station is still very much in use as a terminus and administrative headquarters of the Central Railway, as it was planned 115 years ago. Unlike many other stations of the world that have become redundant on account of a drop in rail passengers, this station has expanded its use and is as active as ever. ...

Criterion vi: CST is a statement of national pride, a symbol of the city because of the transport and technological revolution it celebrates. The building is therefore directly associated with the ideas of Indo-British development, and has become a symbol of national pride.

3. ICOMOS EVALUATION

Actions by ICOMOS

The property was presented for inscription under the name: 'Victoria Terminus (Chhatrapati Shivaji Terminus)' in 1998. An ICOMOS expert mission visited the site in 1999. ICOMOS then recommended that further consideration be deferred to allow the State Party to 'undertake a properly formulated conservation programme, to be implemented under the direction of properly qualified professionals in this specialisation field. A relevant comparative study of historic railway termini on a worldwide basis should also be carried out.'

A second ICOMOS expert mission visited the site in September 2003.

Conservation

Conservation history:

The CST station has been in constant use since its inauguration in the late 19th century. The building has been protected since 1995. Furthermore it is part of the so-called 'Fort precinct', which has been identified for protection and conservation. There is a proposal to extend the eventual World Heritage nomination with a series of other buildings in this precinct dating from the same period with the CST.

During the more than a century of utilisation, the spaces of the building have been adapted to the new requirements on an ad hoc base. Many of such changes are now considered reversible, being additional ceilings, light partition walls or balconies. A relatively small amount of these changes have caused alteration to the original structure.

State of conservation:

There has been a recent analysis of the condition of the building, which has indicated that it is structurally sound, but there are a series of problems that need to be tackled, involving maintenance and repair.

Regarding the changes that have taken place over the years, the report has classified them according to their impact and amount. It is considered feasible to revert most of the alterations back to the original condition. In a few cases, this work will require limited reconstruction. In case, such changes cannot be removed, e.g. being essential for the functioning of the station, the aim is to treat them sensitively in relation to the original context. Particular attention is proposed to be given to the public or otherwise visible areas of the building.

Management:

The State Party has made an important effort to establish a management system for the proposed property and its buffer zone, following the recommendations of 1999. Several initiatives have been taken in the whole area, which are expected to lead to some improvements. Since 1995, the area of which the Terminus station is part has been listed for protection. A part of this area is defined as the buffer zone for the nomination. There is however the project to extend this buffer zone, and to include a fairly large area, including several grade I listed buildings. Mumbai is considered to have the most advanced urban conservation policy in India.

There have been two comprehensive reports on the property, one in 1997-1998 by the Architectural Conservation Unit, the other in 2003 by The Indian National Trust for Art and Cultural Heritage (INTACH). The second report has considered the larger urban context, proposing that an eventual cluster nomination be presented for World Heritage List as the area contains a large number of good-quality buildings from the same period as the Terminus station itself.

The ICOMOS mission was informed that the Railways have already commissioned the first phase of the restoration project of the Terminus, but that the contractor has no previous experience in similar building conservation work. ICOMOS considers it necessary to assure that the work is carried out by qualified firms, which was the recommendation already in 1999, and that

there should be continuity in the project management. This is all the more important considering the need to conserve and occasionally replace damaged elements of 19th-century manufacture.

The ICOMOS mission was also informed about the proposed extension of three more railway lines and a new station to be built as an extension behind the old Terminus station. The new building would have parking areas, taxi station, and other facilities. However, no information was provided regarding the height and volume of the proposed construction.

Risk analysis:

The Terminus is one of the major railway stations in the Metropolis of Mumbai, and there are some 3 to 3.5 million people using it on a daily base. In fact, from an initial 4 railway tracks, the terminus now has 6 suburban and 10 separate out-station tracks. This has led to restructuring of several areas in the surroundings, and the addition of new buildings. Nevertheless, according to recent plans, the Railways are working to decongest this terminus and to deviate some of the traffic to other stations.

The area is part of the central city area, and it is subject to huge development pressures and potential redevelopment. At the same time, it is noted that the area is legally protected and there is a large number of listed buildings. However, considering the business interests in such a central area, it is obvious that there is a continuous challenge regarding development control.

Another risk comes from intensive traffic flow and the highly polluted air in the region around the railway station. Industrial pollution in the area is reported to have been reduced due to reduction in industrial and harbour activities. Another problem is the saline air from the sea.

The management of the building has already taken steps to update fire protection, which is planned to be checked and upgraded.

Authenticity and integrity

The Terminus station has been recently analysed in detail regarding its authenticity. As a general conclusion, structurally the original building is considered to be nearly intact even though, over time, there have been numerous alterations. These have been mainly additions and adjustments to accommodate the immediate needs of the personnel working in the building, resulting in the construction of partition walls, new ceilings, the instalment of lifts, etc. According to the analysis, most of these alterations are reversible, and the present restoration project is expected to improve the legibility of the original architecture by removing the undesirable additions, and restoring the original aspect.

Regarding the context of the building, there are many changes that have taken place here as well. Further changes will certainly be forthcoming as part of the ongoing development process in this busy part of the metropolis. Nevertheless, the urban fabric of the surrounding area as a whole represents an important heritage from the late 19th and early 20th centuries, which merits protection at the highest level. Steps in this direction have already been taken, when the area was listed

for protection. The practical implementations of the consequences are still a challenge to be faced. There are also proposals for development, the impact of which is not yet to be foreseen.

As a conclusion, the Terminus building itself has maintained its authentic structural system and most of the original surfaces. The area has retained much of its integrity from the early 20th century, even though there have been changes.

Comparative evaluation

The nomination document includes a comparative study on railway architecture, and comparing particularly with St. Pancras station in London as well as with other railway stations in India. From the 1860s, and especially after the opening of the Suez Canal in 1869, Bombay flourished as the main trading port with Europe on the west coast of India. It was conceived as a free trading and commercial city, a European city, not as a city under the British rule, but as a meeting place of two civilisations at an equal level. Gothic revival style came to be accepted by Europeans as well as by Indians. It is commonly recognised that the work of Sir G.G. Scott and particularly his St. Pancras station are the closest reference to the design of the Victoria Terminus in Bombay by F.W. Stevens. However, the Victoria Terminus has its own distinctive character, marked by its massive masonry dome, its exuberant Italian Gothic revival detailing in polychrome stone, decorated tile, marble and stained glass. When the Victoria Terminus was built (completed 1887), it was considered the grandest Gothic Revival building in the British Commonwealth, and it came to mark the specific character of Bombay as the ‘Gothic City’ in India.

Outstanding universal value

General statement:

The Chhatrapati Shivaji Terminus, formerly Victoria Terminus Station, in Mumbai, is an outstanding example of Victorian Gothic Revival architecture in India, blended with themes deriving from Indian traditional architecture. The building is considered the most splendid expression of its period and type of construction. It was the first terminus station in India, and it was built using innovative industrial technology of high quality. It is part of the Gothic Revival fashion that distinguished the late-19th century construction of ‘Gothic Bombay’.

The development of Bombay in this period was part of the mercantile development of the 19th century, which characterized Liverpool as a major mercantile harbour in the British Commonwealth, as well as Valparaiso in Chile. In this context, Bombay is distinguished for its architectural and mercantile character, of which the Terminus Station became a symbol.

Evaluation of criteria:

It is proposed that the CST/VT would qualify for inscription under criteria ii and iv, but not under criteria i, iii, v and vi.

Criterion i: Whilst recognizing the quality of the architecture of the CST/VT, ICOMOS does not consider that this criterion is appropriate to characterise its outstanding universal value, which is more relevant under criteria ii and iv.

Criterion ii: The CST/VT exhibits an important interchange of human values related to late 19th century mercantile culture and the early industrial era. It is an exceptionally splendid example of influences from Europe, i.e. Victorian Italianate Gothic Revival architecture, and from India, reflecting the traditional forms of Hindu and Moghul buildings. The Terminus building became a symbolic monument for Bombay as a major mercantile port city on the Indian Subcontinent within the British Commonwealth.

Criterion iii: While recognizing the quality of CST/VT as an example of the early industrial period, ICOMOS believes that this aspect is better covered by criterion iv referring to the type of construction.

Criterion iv: The CST/VT is considered an outstanding example of railway architecture in the Indian subcontinent and in the British Commonwealth in general. It is characterized by its architecture, which has blended influences from European and Indian cultures. The structural and technical solutions represent some of the most advanced in the period. The building symbolizes the introduction of industrial and mercantile technologies to India.

Criterion v: While recognizing that area of the CST/VT in Bombay developed as part of a project to reclaim land from sea, the nomination is not considered to represent an outstanding example of a traditional human settlement or land-use as required by this criterion.

Criterion vi: While the CST/VT certainly is a statement of national pride and a symbol of the city, such association is not considered sufficient to justify the outstanding universal value on the basis of this criterion.

4. ICOMOS RECOMMENDATIONS

Recommendation for the future

Considering the architectural quality and character of the CST/VT, ICOMOS strongly recommends that restoration be undertaken by appropriately trained and qualified firms and specialists.

Taking note of the high quality of the urban fabric in the Fort Precinct, where the CST/VT is the focal point, ICOMOS stresses the importance for the State Party to make every effort to guarantee its integrity for the future.

ICOMOS welcomes the proposal to extend the buffer zone to cover the entire precinct area which in itself forms a fine example of the development in the 19th century Bombay.

Taking into account that the nomination refers to late 19th century development, when the station was inaugurated as Victoria Terminus, ICOMOS proposes that the State Party consider changing the name back to the first proposal: ‘Victoria Terminus (Chhatrapati Shivaji Terminus).’

Recommendation with respect to inscription

That the property be inscribed on the World Heritage List on the basis of ***criteria ii and iv***:

Criterion ii: The Victoria Terminus of Bombay/Mumbai exhibits an important interchange of influences from Victorian Italianate Gothic Revival architecture, and from Indian traditional buildings. It became a symbol for Bombay as a major mercantile port city on the Indian Subcontinent within the British Commonwealth.

Criterion iv: The Victoria Terminus is an outstanding example of late 19th century railway architecture in the British Commonwealth, characterized by Victorian Gothic Revival and traditional Indian features, as well as its advanced structural and technical solutions.

ICOMOS, March 2004

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