

Una silla, una identidad: La silla de la playa Bristol de Mar del Plata

Franco Chimento^(*)

Resumen: La silla Bristol, ha ido desapareciendo de las costas de Mar del Plata, siendo reemplazada por el plástico. A pesar de ello, persiste en el imaginario colectivo de una generación que la añora. Este artículo examina los lazos históricos y simbólicos de la silla con la ciudad, así como su transformación en un objeto icónico y analiza la exposición “Me siento en Mardel”, que buscó reflexionar sobre la construcción de la identidad y el proceso de diseño alrededor de este objeto. La silla ejemplifica así los desafíos actuales del diseño frente a la producción excesiva, el descarte y la falta de conexión emocional.

Palabras Clave: Diseño industrial - Patrimonio - Cultura material – Identidad

[Resúmenes en inglés y portugués en la página 47]

^(*) Diseñador Industrial por la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMDP), Magister en Diseño y Gestión por UNNOBA y doctorando en Artes de la UNLP. Becario en el Grupo de Investigación en Diseño y Sociedad (GIDyS) del CIPADI, desde el 2018. Adscripto en la Cátedra de Diseño III, Taller Vertical de Diseño Textil (FAUD- UNMDP). Desde el año 2020, es encargado de la gestión patrimonial de Diseño de Producto e Industrial en Fundación IDA (Investigación en Diseño Argentino) y desde 2023 se desempeña como Jefe de área de Diseño de Producto e Industria en la misma. Contacto: chimentofran@hotmail.com

Introducción

¿Para qué sirve una silla? ¿Es obvio, ¿no? Una silla sirve para sentarse. Pero también sirve para descansar después de una caminata por la costa, para reírse con amigos, para tomar mates, para disfrutar mejor la comida, para escuchar una historia. Las sillas, como todas las cosas, construyen los espacios que habitamos. Una silla es tan importante que puede

hacer reconocible un lugar con su mera presencia. A la silla le otorgamos momentos de nuestra vida y, si es lo suficientemente esencial, le regalamos un espacio en nuestra memoria.

Desde hace tiempo, la silla de mimbre Bristol (también conocida como silla Mar del Plata), que solía habitar los espacios de la rambla y balnearios marplatenses desde principios del siglo XX, ha ido desapareciendo de las costas, reemplazada por el plástico. Y sin embargo, persiste en el imaginario de una generación que la añora. Tan fuerte es el ícono, que algunos diseñadores han creado sus propias versiones.

En el año 2009, la silla Bristol fue declarada patrimonio histórico, simbólico, social, artístico y cultural por el Municipio de General Pueyrredón. Esta silla forma parte de la historia y el imaginario colectivo de una postal característica de Mar del Plata. A causa de esto, se ha transformado en un ícono revisitado con versiones y exposiciones, motivo por el cual, en 2022, en el marco del Festival de Cine de Mar del Plata, buscamos acercar esta inquietud a la comunidad para reflexionar colectivamente sobre cómo construimos nuestra propia identidad y cómo los objetos acompañan cada aspecto de nuestra vida.

En este artículo revisamos los lazos conocidos de la silla con la ciudad, sus posibles orígenes y algunas similitudes y herencias para, posteriormente, revisar la experiencia realizada en torno a este objeto en el marco de la exposición “Me Siento en Mardel”, llevada a cabo por Max Rompo, Ana Chimento y Franco Chimento.



Figura 1. Silla Mar del Plata / Bristol tradicional fabricada en mimbre. Fuente: *Elaboración propia.*

Una silla, una identidad

En el siglo XIX, Peralta Ramos creó un asentamiento que atrajo a familias como destino turístico. La llegada del tren en 1886 aumentó su popularidad, especialmente entre la élite de Buenos Aires y el país. Sin embargo, no fue hasta enero de 1888 que la ciudad alcanzó su esplendor con la inauguración del Hotel Bristol, construcción que se convirtió en el símbolo de la ciudad y atrajo a la alta sociedad y a los personajes más destacados de la época.

Con la apertura del Hotel Bristol, también se habilitaron las primeras ramblas de madera que bordeaban la playa. Pronto, las personas más adineradas de Argentina comenzaron a frecuentar este lugar paradisíaco, que rápidamente se ganó el apodo de "Playa del Bristol". Al poco tiempo, la silla de mimbre se establecería como el amoblamiento preferido de la costa. Con el auge de la ciudad costera como destino preferido por la aristocracia porteña, Mar del Plata experimentó una remodelación acorde a los gustos estéticos de sus visitantes. En aquel entonces, quienes solían frecuentar las exclusivas playas del suroeste de Francia, como el ex presidente Carlos Pellegrini, influyeron en el desarrollo de la ciudad. Durante su presidencia, Pellegrini inauguró la segunda rambla de la ciudad en 1891, ya que la rambla original había sido destruida por una tormenta en 1890. Así, Mar del Plata, por similitud geográfica y prontamente también arquitectónica, se acercaría a la imagen de las ciudades francesas de Biarritz y Deauville, donde veraneaba la clase alta. Luego de la llegada del ferrocarril en 1906, en 1907 Mar del Plata deja de ser un pueblo para ser nombrada ciudad.

En este marco, la silla Mar del Plata, para ese momento probablemente anónima, se convertiría en un objeto típico de los balnearios de la ciudad, utilizada por los acaudalados turistas durante décadas como el mobiliario por excelencia de la costa. También se la conocería más adelante como la silla "Bristol", nombre tomado del mencionado balneario argentino en el cual se la veía. A diferencia de las reposeras u otros asientos transportables, la silla acompañaría las estructuras de los balnearios, entre las carpas, las sombrillas y la arena, generando así la postal tradicional de la costa y volviéndose parte de aquel paisaje veraniego.

Parte de lo que podemos considerar particularmente especial de este objeto es consecuencia directa de aquella imagen, y es la apropiación por parte de sus habitantes y la duración de su uso sostenido a través del tiempo. Simultáneamente, el objeto evidencia una transformación simbólica que fue acompañando los cambios que el mismo público de las playas experimentó, pasando de ser un objeto proveniente de la oligarquía porteña con gustos estilísticos asociados a la belle époque francesa, para volverse luego un símbolo del turismo popular. Todo esto la llevaría a perdurar en la ciudad por más de un siglo.

Pero la silla es, al mismo tiempo, más que un objeto típico o tradicional, puesto que su composición supuso un grado de originalidad distintivo. Si bien presenta una serie de cualidades morfológicas que la emparentan con otras piezas de mobiliario de mimbre de la época de diferentes orígenes, en su conjunto, la silla posee una serie de rasgos formales que la distinguen y una destacada capacidad funcional.

La silla original que se ve en las fotos de principios del siglo XX cuenta con un asiento circular tejido en mimbre, cuatro patas unidas por una estructura en equis con refuerzos

de varas curvadas, un respaldo compuesto por una línea continua que sirve como apoyabrazos y que se une a dos tercios de la altura de las patas traseras. El respaldo cuenta a su vez con tres varas rectas entre las cuales se forman cuatro espacios negativos que se complementan con un arco en cada espacio exterior y dos arcos en cada espacio interior. Las patas del modelo de principios de siglo tenían la particularidad de estar levemente curvadas hacia afuera, sin embargo, este último se fue perdiendo con el tiempo.

La silla se fabricó durante décadas tradicionalmente a mano, en mimbre, gracias a que presenta una serie de ventajas tanto como mueble de exterior como para su uso en la arena. En comparación con otros muebles de principios del siglo XX realizados en madera o acero, la silla de mimbre tenía la cualidad de ser ligera, capacidad esencial para transportarlas en cantidad sobre la arena y resguardarlas con rapidez ante las inclemencias del tiempo. A su vez, gracias a una serie de tratamientos, el mimbre era capaz de resistir al hostil clima marítimo. Su diseño apilable facilitaba, a su vez, el guardado, lo que con el tiempo devendría en las fotos típicas de la costa marplatense. Además, era un material económico, capaz de trabajarse con pocas herramientas y contaba con una cualidad más: ser capaz de restaurarse con facilidad, ya fuera reemplazando las estructuras medulares que la componen o reparando el tejido del asiento.

La fibra se trabajaba por pasos; primero se realizaba un primer baño orgánico del mimbre para su hidratación, de manera que este pudiera curvarse. Luego se realizaba el armado del esqueleto principal. Posteriormente, se conformaba la estructura del asiento, se lo tejía y se agregaba la ornamentación. Luego se llevaba a cabo el tratamiento superficial del mimbre que le protegería del clima, a partir de un baño realizado en esmalte sintético mezclado con aceite de lino. El aceite confería una densidad que impedía la absorción del agua y evitaba el descascarillado.

Durante años, se adoptó un enfoque de inmersión en grandes recipientes para agilizar este proceso. Las sillas eran sumergidas en la pintura, luego escurridas y colgadas para su secado. Sin embargo, este método resultaba en un uso excesivo de pintura y a menudo dejaba globos de humedad en los asientos, ensuciando la ropa de quienes se sentaban.

Con el paso del tiempo, se introdujo la técnica manual de pintura con pinceles. Una vez finalizada la temporada, se llevaba a cabo un meticuloso proceso de eliminación de salitre y arena de las sillas. Estas eran cepilladas y cuidadosamente apiladas para su almacenamiento hasta el próximo año.

Según Paz Cano, nieta de uno de los principales fabricantes de sillas de la ciudad y a quien pudimos entrevistar en varias ocasiones, el enfoque era reparar las sillas en lugar de desearlas cuando se rompían. Cano cuenta en una entrevista (Del Moral, 2023) que tres meses antes de la temporada, ella, junto a su padre y sus tíos, viajaban a cada balneario para llevar a cabo las reparaciones necesarias: reforzaban las uniones, verificaban la estabilidad de las patas y tejían las esterillas dañadas. Posteriormente, las sillas eran repintadas y, si el cliente lo solicitaba, también se les entregaban sillas nuevas. Paz recuerda que en su juventud se encargaba de la “limpieza” y de “quitar todas las partes rotas de los aros”. Así, este proceso se realizó durante décadas, durante tanto tiempo, que se volvió parte del mismo ciclo temporal de la costa.

Pero ¿cómo surge la silla y cómo se entrelaza con la historia de la ciudad? Podemos plantear entonces tres momentos en su historia: un origen incierto, la producción popular y su lenta desaparición que desemboca en la revalorización de este ícono.

Origen incierto

Para comprender parte de su historia y orígenes, debemos primero entender en qué marco nace este objeto. Si bien al día de hoy desconocemos al autor o autores de este diseño particular, sí podemos analizar su origen en relación a algunos datos conocidos.

Por un lado, existen una serie de registros fotográficos recolectados por el periodista marplatense Pablo Junco (2019), a cargo del portal “Fotos viejas de Mar del Plata”, que retratan el uso de la silla en el marco de la rambla Lasalle, la predecesora de la más conocida rambla Bristol, a principios del siglo XX. La construcción de la rambla de Lasalle inició en 1909 y se inauguró en 1913, período del cual datan las primeras fotografías que retratan la silla tanto en este espacio como sobre Cabo Corrientes y la escollera Sur.



Figura 2. Imagen de la rambla Lasalle en donde se aprecia una silla Bristol la esquina inferior izquierda, 1913. Fuente: Virginia Ruiz Barlett para Fotos de Familia del Diario La Capital.

Esto nos permite datar de manera rudimentaria parcialmente el origen de este objeto. A su vez, se pueden trazar algunas similitudes estilísticas que permiten vincular este diseño con algunas herencias culturales.

En la segunda mitad del siglo XIX, surgieron en Europa y Estados Unidos varias compañías dedicadas a la fabricación de muebles y artículos de mimbre. En Estados Unidos, Cyrus Wakefield inició la producción de muebles de mimbre en la década de 1850. Más

tarde, se fusionó con la empresa Heywood Brothers, convirtiéndose así en el principal fabricante de muebles de mimbre y ratán, este último material importado de China, durante mucho tiempo.

En los primeros años del siglo XX, reconocidos e influyentes diseñadores de Europa occidental como Josef Hoffmann, Koloman Moser, Hans Vollmer, Henry Van de Velde, Peter Behrens y Richard Riemerschmid se involucraron en la creación de muebles de mimbre. Estos muebles estaban principalmente hechos de sauce o caña, y reflejaban las ideas en desarrollo del Movimiento de Arts & Crafts, que se interesaba por el uso de nuevos materiales y la búsqueda de diseños orientados a la producción comercial. Durante ese tiempo, la fábrica Prag-Rudniker se destacó como el principal fabricante de muebles de mimbre, con sedes en Budapest, Praga, Viena y Rudnik. Las raíces de las nuevas ideas se remontan a William Morris y al Movimiento de Arts & Crafts inglés, que ya habían tenido un gran impacto en el pensamiento del diseño en Austria y Alemania para 1900 (Rey, 2014).

Lo que podría considerarse como la vanguardia europea en términos de ideas de diseño se inspiró en la idea de crear muebles que fueran asequibles pero también bien diseñados y robustos. Esta preocupación formaba parte de un movimiento social más amplio que buscaba democratizar el diseño, produciendo objetos cotidianos más asequibles y atractivos para que pudieran ser adquiridos y brindar placer a segmentos de la población que anteriormente no podían permitirse tales productos. Esto implicaba reconocer que el Movimiento de Arts & Crafts debía reevaluar sus logros, cambiar de rumbo y abordar de manera más consistente la cuestión de la producción comercial, ya sea mediante la producción en serie o la producción masiva, así como los productos únicos hechos a mano que generalmente se asociaban con el movimiento y que eran más costosos (Kirkham, 1987). No es casualidad que varios de los pioneros del nuevo mobiliario artístico de mimbre estuvieran activos tanto en la reforma de la educación en diseño para lograr los cambios mencionados anteriormente, como en la fundación y participación activa en la Deutsche Werkbund en 1907. Este proceso de transformación de la industria del mueble de mimbre llevó a diseños más depurados y con un mayor grado de síntesis en sus elementos compositivos, lo cual permitía una mayor seriación y lo que llevó a un cambio estético.

Al revisar algunos de los catálogos fotográficos de algunas de las empresas productoras de este tipo de muebles, podemos encontrar, sin duda, piezas de mobiliario que responden a estructuras y técnicas similares a las que se pueden observar en la silla Bristol. Por un lado, dentro de los catálogos completos de la empresa Dryad Cane (2023), hallamos modelos que comparten rasgos constructivos y morfológicos similares. Entre estas sillas, podemos ver la Lady Betty N° 406, la cual posee un arco estructural que une pata y respaldo de manera muy similar a la silla Bristol, la Table Chair N° 695 que posee el mismo tipo de unión en cruz para el conjunto de patas, o la Pamela N° 1200, que posee ambas de estas características. Estos catálogos responden a la producción realizada en los años de 1907 a 1913, fechas que coinciden con las primeras apariciones de la silla Bristol en registros fotográficos en Mar del Plata.

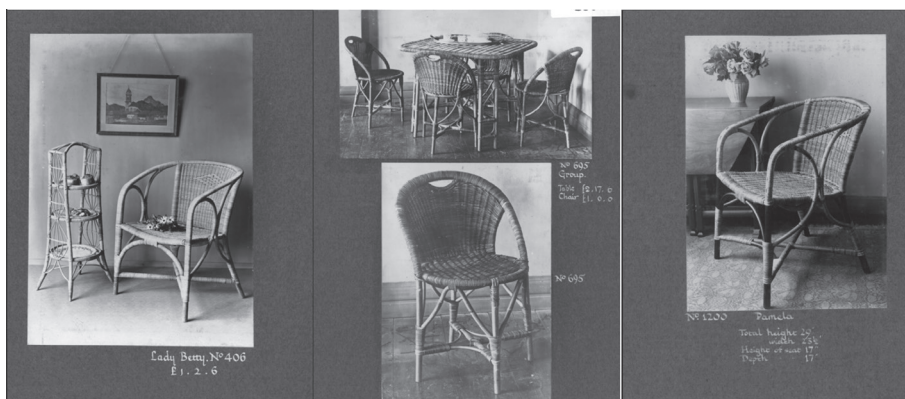


Figura 3. Sillas Lady Betty N° 406, Table Chair N° 695 y Pámela N° 1200. Fuente: Catálogos Dryad Cane (2023).

A su vez, en otras fotos de la rambla y la costa de Mar del Plata datadas en 1913 y entre 1916 y 1917 (Junco, 2019), podemos ver otro modelo realizado en mimbre sustancialmente diferente a la silla Bristol, que se asemeja en respaldo, asiento y patas a otro modelo de Dryad Cane, el Pleasence N 82 (también producido entre 1907 y 1913), aunque con algunas variaciones.

En cuanto a la similitud con la silla Bristol, el más cercano de los modelos encontrados es probablemente la silla de comedor realizada en 1902 por el inglés Robert Wengler en ratán. Nacido en Alemania a finales del siglo XIX, Robert Wengler perfeccionó la artesanía de los muebles de ratán y era conocido por desafiar los materiales de nuevas formas. Considerado el mejor fabricante de mimbre en Dinamarca, los patrones únicos y las curvas distintivas de Wengler son un testimonio tanto de la habilidad del diseñador como de la calidad del ratán que utilizaba.

El modelo de Wengler, además de coincidir temporalmente, conserva algunos de los rasgos fundamentales de la silla Bristol, como su respaldo y apoyabrazos continuo, el cual se une a las patas traseras a dos tercios de su altura, el arco bajo el apoyabrazos en ratán de menor grosor, y la unión de las patas en equis. Por su parte, uno de sus modelos aún en producción, la silla Fleur también diseñada en 1902, parece tener un asiento circular casi idéntico a la silla Bristol, como si esta última se tratase de una amalgama de ambas.

Sin embargo, si seguimos la teoría de Junco (2019), lo más lógico sería que los artesanos hubiesen estado vinculados de alguna manera a los talleres de mimbres franceses. Esto encuentra asidero en tres puntos: la edificación de la rambla, la construcción del puerto y la capacidad técnica necesaria para elaborar las sillas.

El primero, la relación productiva y constructiva de la rambla marplatense. Como se hizo referencia anteriormente, en la Rambla Lasalle, que precedió a la Rambla Bristol, los adi-

nerados veraneantes se relajaban, leían y admiraban el paisaje sentados en las sillas que posteriormente adquirirían el nombre de la ciudad costera.



Figura 4. Silla diseño de Robert Wengler. Fuente: <https://www.cb2.com/collections/robert-wengler/1>

José Lasalle, originario de un pueblo cercano a Biarritz, comenzó a desarrollarse primero en Biarritz y San Sebastián como parte de la escena veraniega. Fue traído a Mar del Plata por José Luro y, junto a su hermano Juan y su socio Inocencio Echeverría, instaló la ruleta en el Bristol Hotel. Lasalle logró hacer fortuna y cuando la Rambla Pellegrini se incendió el 8 de noviembre de 1905, decidió emprender la construcción de la rambla que sería conocida por su nombre.

El segundo lugar, la mano de obra traída desde Uruguay, de aparente origen francés, para trabajar en el puerto de Mar del Plata, construido por la compañía francesa Société Nationale des Travaux Publics de París.

En tercer lugar, el carácter de estilo y la habilidad técnica necesaria para desarrollar sillas con la calidad que se evidencia en las fotografías de principios del siglo XX, igual o superior a las contemporáneas.

Este vínculo cultural y constructivo con Francia, y particularmente con las ciudades costeras como Biarritz, no parece casual en el trazado histórico en torno a la silla. Dadas las cualidades materiales del mimbre que le hacían apto para su uso exterior y el desarrollo de esta industria en la época, las playas de Biarritz también se valían del uso de sillas de mimbre. Si bien en algunas fotografías que datan de 1885 las sillas eran principalmente de madera con asiento de paja, para el 1900 podemos ver que el uso de mobiliario de mimbre se volvió el preferido, aunque con mayor diversidad de modelos que en la costa argentina y, por tanto, sin ningún predilecto.

Como menciona Chachau (2017) sobre la decoración del palacio de Biarritz: “Los muebles de mimbre que había allí podían resultar sorprendentes en estos días, pero pretendían marcar una inquietud por el exotismo en estos tiempos en los que la Europa colonial estaba en todos los continentes”.

Por otra parte, la tradición del mueble de mimbre de estructura similar a la silla Bristol se puede observar en uno de los principales talleres de muebles de mimbre franceses de la época, Maison Drucker. Fundada en 1885 por Louis Drucker, este es, hasta el día de hoy, el taller más antiguo de sillas de ratán de Francia. Las sillas de bistró de Drucker se han convertido con el tiempo en un símbolo de la identidad parisina al elaborar la típica silla de bistro en ratán que se puede observar por toda la capital francesa. Si bien hasta el momento no hemos podido acceder a documentos de archivo de esta empresa, algunos de sus modelos contemporáneos conservan algunos rasgos particularmente similares, como la unión entre las patas y la tapa redonda, como es el caso de la silla “Rivoli” (Drucker, 2023). A pesar de todo esto, hasta el momento no se han podido encontrar modelos idénticos o lo suficientemente similares como para afirmar que la silla Bristol sea una variación de algún modelo inglés, austriaco o francés, aunque dada la clara relación entre Biarritz y Mar del Plata, este último caso es el más probable. Esto provoca que la silla continúe en un halo de misterio como si siempre se hubiera encontrado ahí.

Si bien es evidente que esta silla se deriva de alguna forma de las influencias mencionadas, creo que aquí se puede establecer un paralelismo con algunas de las otras sillas emblemáticas de los inicios de la historia del diseño argentino, como la BKF y el sillón Safari. Ambas sillas toman como punto de partida diseños anteriores. El sillón BKF, creado en 1940 por los miembros del Grupo Austral (Antonio Bonet, Juan Kurchan y Jorge Ferrari Hardoy), se inspira en la silla Tripolina diseñada por Joseph Fenby en 1877 como un asiento plegable de campaña. Por otro lado, el sillón comúnmente conocido como Safari, diseñado por Amancio Williams en 1943 y llamado por él “Versión moderna de un mueble popular”, se basa en el sillón Safari diseñado por Kaare Klint en 1933 (Blanco, 2014a).

De esta forma, la silla Bristol, aún con un probable eslabón perdido por descubrir, se insinúa en una misma lógica de los inicios del diseño argentino, una disciplina imbuida por la mezcla y la hibridación de lo que bajó de los barcos, la imaginación impune y el universo de lo posible. Así, la silla Bristol inicia su longevo recorrido como la representante silenciosa de la costa atlántica.

La producción popular

Los primeros talleres de producción de objetos de mimbre en la ciudad de Mar del Plata surgieron en diferentes momentos y con distintas historias, pero todos contribuyeron al desarrollo de esta industria en auge durante las décadas de explosión turística en la ciudad. En la década de 1920, Jaime Ortells, un inmigrante español, llegó a Mar del Plata y abrió una frutería que no tuvo éxito. Sin embargo, descubrió que la venta de los envoltorios de los clientes generaba ganancias. Pronto comenzó a vender canastos de mimbre, que se

convirtieron en un artículo popular y rentable. En 1926, inauguró “La Valenciana”, una cestería en la avenida Independencia, donde fabricaba artículos de mimbre y plumeros.

Por otro lado, Reynaldo Cano, también inmigrante español, aprendió el oficio del mimbre en el Delta del Tigre. Tras pasar por varias localidades, se instaló en Mar del Plata en 1938 y abrió la cestería “La Obrera”. Su negocio se centraba en la fabricación de sillas, canastos, paneras, lámparas y otros muebles de mimbre. Abastecían no solo a los balnearios locales, sino también a otras localidades de la costa atlántica.

En 1939, bajo la participación del arquitecto Alejandro Bustillo, se llevó a cabo la demolición de la Rambla Bristol, mientras simultáneamente comenzaba la construcción del Casino y del Hotel Provincial, el paseo que actualmente conocemos. En esta época, la playa adquiere un nuevo significado y se convierte en un símbolo emblemático de la nueva política social. Se vuelve un destino frecuentado por trabajadores de la emergente clase media y de la clase baja. Como resultado de estos cambios, la ciudad adquiere el apodo de “La Feliz”.

En 1954, Juan Domingo Perón impulsa el primer festival Internacional de cine de Mar del Plata, considerado un regalo para Evita, pero también para toda Argentina. Además de ser un momento de mejoras técnicas en el país con la renovación de las salas, la incorporación de las primeras proyecciones en 3D y el cinemascope, el festival supuso un hecho de apropiación simbólica y popular del espacio que antes estaba dominado por la oligarquía. A través de la apropiación del espacio público de la rambla y la playa Bristol con obras del arquitecto Jorge Sabaté, el festival marcó un momento de transición para los símbolos locales e impulsó el turismo de masas. Tanto el paisaje como el imaginario de la ciudad se transformaron con una mirada cultural y progresista que reimaginó la ciudad a través del cine y la arquitectura. Mar del Plata, una ciudad ligada a un imaginario popular, se convirtió literalmente en el albergue de las estrellas y en un ensueño al acoger por primera vez una gran cantidad de figuras nacionales e internacionales. Esto promovió un cambio en la percepción de la ciudad, una transformación que se vio acompañada por la revisión simbólica de los íconos populares. La silla Bristol se convirtió así en uno de los estandartes materiales propios de la nueva Mar del Plata.

En esa época, las fotos mostraban la playa colmada de sillas apiladas, donde cada balneario buscaba destacarse pintándolas con sus propios colores, como si se tratara de una camiseta. La silla era, sin lugar a dudas, un símbolo popular. Durante esa década, la silla fue capturada frente a la lente del fotógrafo ucraniano Dmitri Kessel (1902-1995), quien la retrató junto a los bañistas para la revista *Life* (Clarín, 2017).

En esa época, los dos talleres mencionados experimentaron un notable crecimiento debido al auge del turismo en Mar del Plata y la demanda de productos de ocio. Llegaron a tener plantas de empleados, depósitos y talleres adicionales para satisfacer la demanda. En 1965, el taller de La Valenciana se trasladó a la avenida de los Trabajadores y pasó a llamarse “El Canastero de la Costa”, bajo la dirección de Jaime Roberto Ortells. Durante las décadas de 1950 y 1970, la producción de sillas alcanzó su punto máximo, con un promedio de seis mil unidades por año, y comenzaron a abastecer a otras localidades como Santa Teresita, San Clemente, Villa Gesell y Pinamar.



Figura 5. Mar del Plata en la década del 50, fotografía por Dmitri Kessel para la revista LIFE. Fuente: Clarín, 2017.

Estos talleres pioneros sentaron las bases de la industria del mimbre en Mar del Plata, proporcionando productos de alta calidad y contribuyendo al crecimiento de la ciudad como destino turístico de masas.

Desaparición y revalorización

Pero todo cumple un ciclo y a la silla Bristol se le presentó un rival de temer, la silla Monoblock. Diseñada en 1972 por el francés Henry Massonnet, esta silla hecha de una única pieza de plástico inyectado llegó como la evolución de un linaje compuesto por intentos de la historia del diseño por crear una silla capaz de aprovechar todas las posibilidades del “maravilloso” polipropileno. Ni la silla BA 1171 diseñada por Helmut Bätzner for Bofinger (1964), la silla Selene de Vico Magistretti (1968), la Universale de Joe Colombo (1968) o la Silla Pantón de Verner Pantón (1960) lograron lo que la Monoblock, alcanzar la verdadera omnipresencia plástica.

La Monoblock, o mejor dicho ella y sus infinitos clones, se convertiría en la más reproducida de la historia moderna al venderse por millones gracias a su gran eficiencia productiva, su geometría diseñada para minimizar al máximo el uso de material y su ligereza, resistencia y capacidad de apilamiento.

La liberalización de las importaciones en la década de los noventa sería destructiva para la producción local. Con el nuevo milenio, el dominio de la eficiencia productiva y la reducción de costos solo impulsarían la proliferación del plástico por encima del mimbre y, poco a poco, las costas pasarían del mimbre natural bañado de colores al blanco óptico genérico del polipropileno.

Si bien la Monoblock se convertiría en un objeto casi desechable por sus múltiples roturas y la degradación del sol y el salitre, los balnearios elegirían este objeto prácticamente

descartable por encima de sillas elaboradas que precisaban ser reparadas y resultaban más costosas. Por casualidad o destino, este diseño de origen francés acompañaría la transformación de una sociedad que la silla Bristol no pudo.

Pero esta misma capacidad universal de la Monoblock copiada, silla esbirro de la globalización, evidenciaría lo mismo que se perdía entre sus patas blancas, quebradas y corroídas por el sol. Aquel paisaje de la Mar del Plata de ensueño argentino se estaba perdiendo.

Como mencionamos, en el año 2009 fue declarada patrimonio histórico, simbólico, social, artístico y cultural por el municipio de General Pueyrredón, gracias a los esfuerzos de Hector D. Schant. Ese mismo año, la silueta de la silla se sumó a la imagen del vigésimo cuarto Festival Internacional de Cine de Mar del Plata.

A pesar de ello, ambos talleres de cestería, “La Obrera” y “El Canastero de la Costa”, cerraron sus operaciones. En 2014, cerró “La Obrera” y en 2015, Miguel Cano, hijo del fundador, falleció a los 89 años. Finalmente, “El Canastero de la Costa” cerró definitivamente en abril de 2021.

Ya sea por casualidad, como una forma de contrarrestar la globalización o una búsqueda por reconstruir la identidad, luego de la paulatina desaparición de las sillas, algo comenzó a faltar en el paisaje y esa ausencia desembocó en lo evidente: hemos perdido algo que hacía de nuestra ciudad aquel lugar de ensueño. El último resguardo de un tiempo idílico se había ido para siempre. Y con esa pérdida llegó indefectiblemente la necesidad de recuperarlo.

La silla de Mar del Plata en el diseño argentino contemporáneo

Con la nueva camada de diseñadores argentinos post crisis del 2001 surge La Feliz, primero pensada como una colección de diseños varios que más tarde mutaría en un estudio de diseño de muebles, luminarias y objetos, iniciado por Patricio Lix Klett y Federico Churba. Este último luego daría un paso al costado y se sumaría en su lugar Celeste Bernardini. En un principio, la colección concebida por Churba y Lix Klett buscaba utilizar la técnica tradicional del tejido de mimbre, pero aplicada a un nuevo material con propiedades estructurales. Optaron por emplear el alambre plástico, un material no convencional en el diseño pero común en el ámbito agrícola (Cambariere, 2007). Utilizaron este material de forma estructural para crear una línea de muebles, luminarias y objetos. En lugar de simplemente revestir, la textura adquiere protagonismo y caracteriza las piezas de manera disruptiva al mismo tiempo que referencia a la silla Mar del Plata. Las formas que dan vida a pufs, lámparas, mesas, sillas, revisteros, cestos, paragüeros, maceteros, estantes, cajas y bandejas hacen que la propuesta resulte tentadora y original.

Desde esa experimentación material crean piezas como el puff Donna (2012) y el sillón Cono (2013) y juegan con diferentes morfologías y colores (Blanco, 2014b). Pero luego de exposiciones internacionales La Feliz y Federico Churba pasarían a otros proyectos y pasarían algunos años hasta otra intervención sobre la idea de la silla Bristol.

En 2020, los integrantes del estudio Cano-Rolón, motivados por un pasado familiar en torno a este objeto, proyectaron a modo de homenaje la silla Rambla. El estudio fue fundado en 2016 por los diseñadores industriales María Paz Cano y Santiago Rolón, ambos egresados de la carrera de Diseño Industrial de la Universidad Nacional de Mar del Plata. Se especializan en el diseño de muebles y objetos. Ambos se embarcarían en el diseño de la silla Rambla que apela a la memoria emotiva como homenaje a los abuelos cesteros de Paz, quienes fabricaban sillas Bristol desde la Cestería La Obrera, y el abuelo fotógrafo de Santiago, quien retrató a miles de familias frente a los lobos marinos.

Este proyecto participó en la convocatoria de becas de creación del Fondo Nacional de las Artes en 2019, y resultó ganador en la categoría de diseño industrial. Sin embargo, debido a la pandemia del COVID-19, el lanzamiento de la silla tuvo que ser pospuesto. Ante la continuidad de la emergencia sanitaria, el estudio decidió llevar a cabo un lanzamiento digital en 2020.

La silla Rambla está compuesta por una estructura metálica, con un respaldo y apoyabrazos formados por cuatro curvas en forma de arcos. Los colores del asiento tapizado en pana evocan los amaneceres y atardeceres frente al mar. Con el diseño de la silla Rambla, María de la Paz y Santiago se propusieron mantener aspectos esenciales del icónico diseño local, como el respaldo curvo y semienvolvente, los apoyabrazos y la capacidad de apilamiento, al mismo tiempo que innovaron en el uso del metal. La silla Rambla es una síntesis formal que surge naturalmente de las características y propiedades del nuevo material empleado. No obstante, también buscaron crear una silla con identidad y autonomía propias, aprovechando las posibilidades productivas locales. A diferencia de otras reinterpretaciones de la silla Bristol, su intención no era copiar o reemplazar al ícono, sino rendirle homenaje. Sus motivaciones se enmarcan en una historia personal, pero sobre todo en la historia de una ciudad que supo ser la perla del Atlántico.



Figura 6. Sila Bristol junto a la silla Rambla de Cano-Rolón. Fuente: cortesía de estudio Cano-Rolón.

Casi al mismo tiempo y motivado por recuperar este ícono local, Alejandro Lanatta monta un taller en Mar del Plata y diseña y produce su línea de bancos y muebles “Backbristol”. Estas retoman las líneas estructurales fundamentales de la silla Bristol, pero realizándolas en varilla de acero maciza y jugando las alturas de las patas y las proporciones. A su vez, incorpora almohadones, tapas de asientos en madera y diferentes terminaciones.

Con el crecimiento de esta inquietud, en 2020 los diseñadores Franco Chimento, Max Rompo y Ana Clara Chimento deciden realizar una intervención que explore y revise la identidad marplatense partiendo desde la silla Bristol.

Me siento en Mardel. Un espacio para repensarnos

La exhibición “Me siento en Mardel” fue realizada durante noviembre de 2022 en el marco de “Un Finde de Película” y el 37° Festival Internacional de Cine de Mar del Plata en el Museo de Arte Contemporáneo de la Provincia de Buenos Aires, impulsado por el Instituto Cultura de la Provincia de Buenos Aires. Dicho proyecto consistió en una intervención expositiva multiformato que parte de la silla Bristol como objeto icónico de la cultura local. “Me siento en Mardel” contó con la curaduría y diseño expositivo de Franco Chimento y Max Rompo y la producción de Ana Clara Chimento, e idea original de estos tres. A su vez, supuso la creación de obra plástica original realizada por este mismo grupo. También participaron Matías Pallas en la gestión institucional, Juan Beryerot en el desarrollo web e interactivo, y un equipo que incluyó a Martina Zangari, José María Sánchez, Bibiana Luna, Didier Zimmerman, Alberto Chimento, María Cecilia Cabrera, Cecilia D’Angelo y Ana Bordón.

La exhibición imaginó, desde el diseño, el proceso de conceptualización de la silla Bristol, sus fallos y sus divergencias a través de bocetos, experimentaciones materiales y maquetas a escala. Permitió también probar y tocar tanto la silla original como dos iteraciones contemporáneas, la silla Rambla del estudio de diseño Cano-Rolón y la silla Backbristol del diseñador Alejandro Lanatta.

Materialmente, la exhibición se construyó alrededor del papel, comprendiéndolo como soporte creativo para el diseño desde el dibujo. Se utilizó papel sulfito, con la característica de que este establece cierta reminiscencia al papel de rotisería, de las facturas, los sándwiches de milanesa y otras comidas improvisadas de la playa.

La instalación y sistema expositivo consistieron en un conjunto de estructuras que imitaban a las carpas típicas marplatenses y una serie de mesas y soportes, todos contruidos por los mismos diseñadores a partir de listones, malla plástica y papel. Se realizaron dos carpas completas, aunque de dimensiones menores a las originales que se utilizan en los balnearios, y una tercera estructura que imita el techo de las mismas para un espacio interactivo con infancias.

La exhibición se compuso de tres espacios en el Hall principal del Museo Mar. Los dos primeros se crearon a partir de la realización de las mencionadas carpas fabricadas a escala.

La primera carpa y su espacio circundante recibieron a los visitantes presentando una serie de maquetas a escala de la silla Bristol suspendidas del techo de la carpa en forma de abstracción sintética de sus principales componentes. En medio de la carpa se ubicó una silla Bristol original en mimbre de terminación natural con la cual los visitantes podían interactuar. En el mismo espacio se encontraban tanto la silla Rambla de Estudio Cano-Rolón como la silla Backbristol de Alejandro Lanatta. También se presentaron sobre tarimas en malla plástica algunas variaciones experimentales a escala de la silla Bristol que la reinterpretan desde diferentes búsquedas funcionales y simbólicas. Este espacio permitía, en consecuencia, interactuar con las diferentes variaciones de la silla Bristol desde una dimensión de uso a través de los sentidos. Las carpas se rociaron además con una mezcla diluida de protector solar, para recuperar aquel aroma propio de la playa.

El segundo espacio se compuso por otra carpa en donde se exhibió el proceso conceptual y creativo, hasta las pruebas materiales y bocetos de las ideas que constituyeron la misma exhibición y sus elementos. Se reunieron en este espacio bocetos, pruebas y maquetas de variaciones imaginadas por Franco Chimento y Max Rompo sobre la silla Bristol. En este lugar se reconstruyeron múltiples variaciones de la silla: la silla como mecedora, con asiento de alfajor, con patas de medusa, cubierta de pirulines, con respaldo de sombrilla, con más y menos patas, con variaciones morfológicas múltiples, entre muchos otros juegos. Esta propuesta invita a imaginar todos esos caminos posibles, algunos ilógicos, otros inexplorados, unos poéticos y otros exageradamente populares. Una mezcla propia del universo complejo de lo marplatense.

Las mesas y tarimas que formaron el mobiliario expositivo también se diseñaron a partir de los mismos materiales: malla plástica, madera y papel, constituyéndose conceptualmente como cestos de bocetos e ideas descartadas. La estructura transparente de estas dejó entrever los bollos de papel rasgado.

El tercer espacio consistió en una experiencia interactiva por medio de la cual se invitaba a los visitantes a producir sus propias variaciones de la silla e imaginar sus configuraciones posibles tanto de manera analógica a través de una tarima de dibujo, como de forma digital por medio de la página web: mesientoenmardel.ar.



Figuras 7, 8 y 9. Imágenes de la exposición “Me siento en Mardel”, 2022. Fuente: elaboración propia.

En los pocos días que duró el festival de cine, se produjeron decenas de dibujos realizados por adultos y niños con diferentes interpretaciones. La consigna fue: “¿Cómo sería la silla de...?” con la intención de crear un universo accesible para todos los visitantes y se invitó incluso a diseñadores profesionales a liberarse y crear sin ataduras. Los visitantes dibujaban sobre los laterales del techo de la “carpa” para luego arrancar las hojas de papel y sumarlas al conjunto de obras producidas.

Alrededor del área lo visitantes también podían sentarse en diferentes variaciones de sillas Backbristol y Rambla.

En el fondo de este último espacio se ubicaron dos obras en tinta sobre papel de 1,8 metros por 3 metros con más de cien iteraciones de sillas, realizadas por Rompo y Chimento durante el transcurso de la exhibición. En la multiplicidad y la ausencia de la censura, se alcanzan lugares casi siempre inexplorados.

La exposición e instalación giró en torno a este origen desdibujado de la silla Bristol y cómo, aún ante la carencia, construimos o podemos construir nuestras propias narrativas por medio de un proceso creativo. Así, cada una de las instancias interpreta diferentes formas de componer el relato e invita a completar desde la investigación, pero también desde la imaginación, una historia que roza lo fantástico. Este recurso narrativo procura experimentar con una dimensión lúdica del diseño, pero también reflexionar sobre el por qué los objetos son de una manera y no de otra, cómo se conectan con la historia del lugar en donde se gestan y, al mismo tiempo, habilita a los visitantes y usuarios a rever sus lazos emotivos con dichos objetos.

Reflexiones finales

A los que nos gusta el cómo y el por qué de las cosas (categoría que abarca, sin duda, a multitud de diseñadores), probablemente nos obsesionan las causas y los orígenes. En este artículo no se ha podido resolver un origen concreto de la silla Bristol y es probable que para alcanzar dicho punto debamos revisar más archivos fotográficos y documentales. Por esto, el proyecto Me siento en Mardel se encuentra actualmente en el desarrollo de su segunda etapa, centrada en la recolección y revisión de fuentes para la conformación de un próximo encuentro colectivo.

Hemos simplemente realizado un trazado y una revisión documental de datos, entrevistas y registros cruzados, con la intención de profundizar en el conocimiento de un objeto que define y encarna las transformaciones sociales de una ciudad a través del tiempo.

La intención no ha sido encontrar una historia definida, canónica o estática. Ha sido relevar y conectar una serie de hechos de nuestra historia para establecer puntos de apoyo que nos permitan repensar nuestra cultura local y revisar nuestros valores. ¿Por qué en algún momento le soltamos la mano a lo bien hecho y lo de buena calidad? ¿Por qué nos dejamos guiar más por el rédito que por el valor emotivo de lo que nos rodea? ¿Por qué a veces no estamos dispuestos a proteger lo que nos resultapreciado? Hoy es evidente que algo querido está extinguiéndose. Es probable que sea el orden natural de la materia, incluso con objetos que duran un siglo. Aún así, el caso de la silla Bristol evidencia algunas de las

problemáticas esenciales que el diseño contemporáneo se plantea en torno a la producción desmesurada, el descarte, la superficialidad, la aceleración y el desapego. La silla Bristol no es tan solo una silla, es una identidad entretejida con las patas bien clavadas en la arena.

Bibliografía:

- Blanco, R. (2014a). *Diseño industrial argentino*. Editorial Nobuko.
- Blanco, R. (2014b). *Exposición, Objetística, Diseño Argentino Contemporáneo : XXVIII FERIA Internacional del Libro de Guadalajara : 28 de noviembre de 2014 al 22 de febrero de 2015* : Museo de las Artes de la universidad de Guadalajara. MUSA.
- Cachau, P. (2017) *l'hôtel du palais biarritz*. Des origines à nos jours.
- Cambariere, L. (17 de febrero de 2007) *Atado con alambre*. <https://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/m2/10-1135-2007-02-17.html>
- Clarín (22 de mayo de 2017) *Mar del Plata hace 50 años: las fotos de la revista Life*. https://www.clarin.com/sociedad/mar-plata-hace-50-anos-fotos-revista-life_0_N1iuEgIdg.html
- Del Moral, M. (19 de enero de 2023) *La historia de la silla que se convirtió en un símbolo de Mar del Plata y la reversión de la bisnieta de uno de sus creadores*. <https://www.infobae.com/sociedad/2023/01/19/la-historia-de-la-silla-que-se-convirtio-en-un-simbolo-de-mar-del-plata-y-la-reversion-de-la-bisnieta-de-uno-de-sus-creadores/>
- Drucker, L. (25 de febrero de 2023) *A house of Tradition*. <https://www.maisonlouisdrucker.com/en/la-maison/>
- Dryad, C. (25 de febrero de 2023) *Dryad Cane Furniture*. <https://dryadcanefurniture.com/about/>
- Junco, P. (22 de octubre de 2019) *La silla marplatense*. <http://fotosviejasdemardelplata.blogspot.com/2019/10/la-silla-marplatense.html>
- Kirkham, P. (1987). Design reform in Austria and Germany c. 1900-1914: the Avant Garde and wicker furniture. *The Journal of the Decorative Arts Society 1850-the present*, (11), 5-9.
- Rey, G. (2014). *El mimbre como material para muebles*.

Abstract: The Bristol chair has been disappearing from the coasts of Mar del Plata, being replaced by plastic. However, it persists in the collective imagination of a generation that longs for it. This article examines the historical and symbolic ties of the chair with the city, as well as its transformation into an iconic object, and analyzes the exhibition “Me siento en Maldel” which aimed to reflect on the construction of identity and the design process surrounding this object. The chair exemplifies the current challenges of design in the face of excessive production, waste, and a lack of emotional connection.

Keywords: Industrial Design - Heritage - Material Culture – Identity.

Resumo: A cadeira Bristol tem desaparecido das costas de Mar del Plata, sendo substituída pelo plástico. No entanto, ela persiste no imaginário coletivo de uma geração que sente saudades dela. Este artigo examina os laços históricos e simbólicos da cadeira com a cidade, assim como sua transformação em um objeto icônico, e analisa a exposição “Me siento en Mar del”, que buscou refletir sobre a construção da identidade e o processo de design em torno desse objeto. A cadeira exemplifica, assim, os desafios atuais do design diante da produção excessiva, do descarte e da falta de conexão emocional.

Palavras-chave: Design Industrial - Patrimônio - Cultura Material - Identidade.

[Las traducciones de los abstracts fueron supervisadas por su autor]
