

# *Design Aerodinâmico*

METÁFORA DO FUTURO





GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO,  
SECRETARIA DA CULTURA,  
MUSEU DA CASA BRASILEIRA,  
E TOK&STOK  
APRESENTAM

# *Design Aerodinâmico*

---

METÁFORA DO FUTURO

DE 21 DE ABRIL A 3 DE JUNHO DE 2018  
MUSEU DA CASA BRASILEIRA

## Design aerodinâmico no MCB

O Museu da Casa Brasileira traz ao seu público, por meio das ações de parceria de conteúdo que vem realizando para construção da agenda de programação da instituição, um capítulo importante para a formação do campo do design mundial, que representou a inserção do profissional de design na produção industrial, bem como a valorização da disciplina como instrumento de marketing, através da concepção de produtos cotidianos que incorporavam em seu desenho a representação de um ideal de futuro, influenciando comportamentos e, sobretudo, alavancando o mercado de consumo.

Desde a revolução industrial do séc. XIX, a elaboração do desenho na indústria era tarefa exclusiva dos engenheiros e técnicos, que contavam com a finalização de artistas para decorar os produtos (com motivos florais ou ligados à natureza), suavizando a percepção geral, ainda não habituada com a passagem do mundo manufaturado àquele universo produzido pelas máquinas.

A introdução do chamado “design aerodinâmico” pontua a criação do campo do design, estabelecendo uma ponte entre a arte e a técnica, a favor da produção seriada, comunicando um ideal tecnicista e visando uma transformação econômica. Trata-se do período logo anterior à segunda grande guerra mundial, que acabou se estendendo até as décadas posteriores ao seu término, em 1945. Surgido majoritariamente nos Estados Unidos, foi inicialmente uma proposta que buscava avançar as formas da indústria a partir de experimentos de melhor fruição dos corpos em grande velocidade, estabelecendo linhas arredon-

dadas, como projéteis, cuja aplicação às formas de trens, automóveis e aviões acabou sendo estilizada na produção de equipamentos domésticos e de escritório.

Foi uma resposta americana à crise de 1929 e posterior reconstrução social do pós-guerra, baseado em uma indústria pujante que incorporava, inclusive, as reservas de aço remanescentes da indústria bélica. Com viés ligado à construção de uma imagem positiva de futuro, portava traços e formas associados ao movimento e trazia uma visão esperançosa do porvir, diretamente ligada aos avanços da tecnologia e da ciência, dos meios de transporte e de comunicação, que anunciavam a era das massas, anterior ao mundo digital. O Museu cumpre aqui parte de sua missão ao apresentar aspectos históricos do design em mostras ligadas à construção do universo material cotidiano, nesse caso, pensado e planejado pela indústria de marco ocidental.

Giancarlo Latorraca - Diretor Técnico  
Miriam Lerner - Diretora Geral

## Tok&Stok apoia projetos de cultura

A Tok&Stok iniciou atividades no Brasil em 1978, na capital paulista, e hoje está presente em 18 estados e no Distrito Federal. Sendo referência em móveis e decoração, a Tok&Stok é reconhecida pela qualidade de seus produtos e soluções práticas para o dia-a-dia. Design arrojado a preços acessíveis, agilidade e criatividade integram a filosofia da empresa, que lança mais de oito novos produtos por dia, formando uma coleção de mais de 12 mil itens inspirados nas últimas tendências inter-

nacionais em decoração.

Ao lado de sua atuação de mercado, a Tok&Stok apoia continuamente iniciativas culturais relacionadas ao design. A mostra Design aerodinâmico - Metáfora do futuro, patrocinada pela Tok&Stok, é mais um exemplo da criteriosa seleção de projetos que trazem ao público o que há de significativo na pesquisa e no desenvolvimento de tendências.



Bicicleta Spacelander, 1946, Inglaterra. Design: Benjamin George Bowden. Produção: Bowden. Em fibra de vidro e alumínio.



Goniômetro do DC3, EUA, c. 1933 (acima). O equipamento era uma espécie de rádio-antena usada na navegação dos aviões com o objetivo de melhorar o seu desempenho. Também chamados de rádios-gônio, foram colocados no exterior da maioria das aeronaves utilizadas na Segunda Guerra Mundial.

Ferro de passar Petipoint W410, 1941, EUA (à direita). Design: Clifford Brooks Stevens e Edward Schreyer. Produção: Waverly Tool. Em aço cromado e baquelita.

## Design aerodinâmico - Metáfora do futuro

O estilo aerodinâmico surgiu nos Estados Unidos como uma resposta à crise econômica de 1929. Em 1933 o governo norte-americano fixou os preços dos bens de consumo por meio do National Recovery Act, o que forçou os industriais a investir em uma diferenciação em seus produtos aos olhos do consumidor. Essa tarefa coube aos integrantes de uma nova profissão, os designers industriais, cujo trabalho se lastreou no binômio de maior funcionalidade e na adoção de formas ligadas às ideias de velocidade e tecnologia, que prometessem à população um futuro melhor, longe da crise.

As linhas arredondadas recuperavam pesquisas feitas desde o final do século 19 com o objetivo de minimizar a resistência do ar e da água no projeto de veículos. A forma da gota de água (e da lágrima) fora escolhida intuitivamente para vários projetos, por ser considerada como a mais aerodinâmica da natureza. Ela se tornou seminal no Streamline, também conhecido como Streamform ou Streamlining (stream é tudo aquilo que passa com velocidade através do ar ou da água). Muitas vezes passou a ser associada aos frisos horizontais, que também facilitavam a passagem do ar.

Na forte concorrência entre as empresas de transporte, cada uma delas se empenhava em exibir o modelo mais potente e veloz. O estilo aerodinâmico se estendeu, então, aos vários veículos, das locomotivas

aos ônibus, navios, automóveis, aeronaves e bicicletas.

A partir dos anos 1930, o Streamline entrou na casa norte-americana – curiosamente, não pela porta da frente, mas pela cozinha e áreas de serviço. Num momento em que as empregadas começavam a escassear, os equipamentos elétricos prometiam economia

de tempo e maior eficiência para as donas de casa. Geladeiras passaram a ter divisões internas, painéis foram projetadas para atender a diferentes tipos de preparos, máquinas de lavar roupas ganhavam um princípio de função de secagem de roupas. A transformação da cozinha num “laboratório” se acentua após o final da Segunda Guerra Mundial, quando as mulheres, que haviam sido convocadas pelo governo para ocupar nas fábricas os lugares dos homens que haviam sido convocados para a luta, são agora incitadas a retornar aos afazeres domésticos. A publicidade

reforçava a construção de uma mística de tornar a casa “o mundo de amanhã”.

O início do século 20 traz também a comunicação instantânea pela disseminação da reprodução elétrica dos sons e imagens. Rádios, toca-discos, projetores de filme, microfones e os vários equipamentos de comunicação adotaram rapidamente a linguagem do Streamline. A tecnologia aproxima pessoas e mundos. E se as mulheres podiam se deleitar com as má-





Locomotiva Union Pacific M-10000, 1934, EUA (no alto). Design: Everett Eugene Adams, Martin P. Blomberg, William H. Mussey e William B. Stout. Produção: Union Pacific.



Aspirador Imperial Kenmore 9802, 1941, EUA (ao lado). Produção: Sears, Roebuck and Co. Em alumínio, ferro, borracha e tecido.

Microfone Dufono, 1938, Itália (ao lado). Design: Gio Ponti. Produção: Ducati. Em baquelita.

Catálogo Futurama, 1939-40, EUA (no alto). Design: Norman Bel Geddes.

Rádio 6110 Rocket, 1938, EUA (acima). Design: Clarence Karstadt. Produção: Sears, Roebuck and Co. Em baquelita.

quinas domésticas, os homens tinham os signos de modernidade nos objetos do escritório, nos aparelhos de uso pessoal e até mesmo nas ferramentas de trabalho manual em suas garagens, das furadeiras às serras.

As feiras mundiais de Chicago (1933-34) e de Nova York (1939-1940) foram palcos privilegiados para a difusão do estilo aerodinâmico. A última teve como tema Building the World of Tomorrow (Construindo o mundo de amanhã). Entre atrações como o robô que interagia com os visitantes no prédio da Westinghouse, a pista de corrida no topo do prédio da Ford para as pessoas experimentarem os novos modelos de carros e o prédio no formato de uma imensa caixa registradora da Cash Register, o maior sucesso coube à Futurama, maquete de cidade construída pela General Motors com projeto de Norman Bel Geddes.

Futurama ocupou o espaço colossal de 3.300 metros quadrados. A maquete tinha 500 mil prédios modelados individualmente, 50 mil carros (dos quais 10 mil se moviam) e um milhão de miniaturas de árvores. A capa do catálogo da cidade cenográfica mostra as filas que duravam em média quatro horas para entrar no recinto. A visitação era de 30 mil pessoas por dia.

## Uma nova profissão

As décadas de 1930 e 1940 assinalam o estabelecimento do design como uma profissão autônoma nos Estados Unidos. Até então, os produtos eram projetados por engenheiros tendo em vista apenas as condições técnicas de fabricação, sem levar em conta as necessidades e desejos dos usuários. Eventualmente artistas eram chamados ao final do processo de desenvolvimento para uma decoração de superfície que “embelezasse” o objeto.

No Streamline, profissionais que atuavam até então em arquitetura, publicidade e cenografia passaram a projetar atentos tanto ao aspecto estético quanto ao desempenho funcional dos produtos. Os historiadores são unânimes em apontar quatro nomes de destaque no período: Raymond Loewy, Norman Bel Geddes, Henry Dreyfuss e Walter Dorwin Teague.

Nas palavras do historiador britânico Guy Julier, Raymond Loewy (1893-1986) “fez pelo design o que Elvis Presley fez pela música”. Parisiense, mudou-se para Nova York em 1919 e se tornou o único designer que podia cruzar os Estados Unidos num carro, trem ou avião projetado por ele mesmo. Em 1949, a revista Time estampou seu retrato na capa com a frase: “He streamlines the sales curve”, um jogo de palavras entre o estilo e o fato de que seu trabalho ajudou as empresas americanas a venderem mais. Ele usou os princípios de marketing para projetar também a sua própria imagem, de francês refinado e bem sucedido. Fotografar-se ao lado de seus projetos era uma maneira de dizer ao mundo sobre o que era ser designer e afirmar a ideia de autoria. Loewy permaneceu muito ativo mesmo após o declínio do Streamline, atendendo clientes de todo o mundo. Entre os anos 1960 e 1970 projetou dos interiores do avião francês Concorde aos interiores de naves espa-



ciais para a Nasa, passando pela reformulação da marca da Shell e pela embalagem do cigarro Lucky Strike.

Norman Bel Geddes (1893-1958) foi um designer polivalente: fez cenários para cinema e teatro, o projeto de uma aeronave para 350 passageiros e um transatlântico. É dele a autoria da celebrada Futurama. Em seu livro Horizons, de 1932, defendeu a ideia de que o design vai muito além de projetar objetos, ele “deve se imiscuir na estrutura social para assegurar a organização das pessoas, do trabalho, da saúde, do lazer”. Seus projetos estão nos acervos de vários museus internacionais.

Henry Dreyfuss (1904-1972) se formou em artes e trabalhou em cenografia para teatro e na concepção de vitrines de lojas. Um período de estágio com Norman Bel Geddes despertou seu interesse em design industrial. Acabou se tornando um grande estudioso e teórico do tema, escrevendo livros seminais, como Designing for People, de 1955, e The Measure of Man, de 1960, que ajudou a estabelecer a ergonomia e a antropometria como ferramentas essenciais para os designers, e se tornou seu trabalho mais influente.



Garrafa térmica #549, 1935, EUA (na página ao lado). Design: Henry Dreyfuss. Produção: The American Thermos Bottle Co. Em aço esmaltado, alumínio e vidro.

Já Walter Dorwin Teague (1883-1960) se tornou muito conhecido pela linha de câmeras compactas que desenhou para a Eastman Kodak. O objetivo do projeto era popularizar o hábito de fotografar. Para tanto, as máquinas não deveriam ser maiores que uma mão humana, facilitando seu transporte em qualquer situação. Em seu livro *Design to this Day*, Teague analisa os objetivos, as necessidades e a importância do design. Ordem, planejamento e projeto são palavras utilizadas com frequência, bem como a necessidade de multidisciplinaridade. “O design e a engenharia são inseparáveis”, declarava ele em seu livro.

Embora sem uma produção tão prolífica como Loewy, Bel Geddes, Dreyfuss e Teague, outros nomes importantes tiveram atuação no Streamline. Um exemplo é Isamu Noguchi (1904 - 1988), um dos grandes artistas do século 20. No Isamu Noguchi Museum em Long Island, Nova York, pontificam suas esculturas em pedras. Autor das luminárias Akari, feitas de arame e papel, e de móveis para Knoll e a Herman Miller, Noguchi projetou em 1938 nos EUA uma babá eletrônica em baquelita, que teve produção da Zenith Radio Corporation.

Outro exemplo é Buckminster Fuller (1895-1983), um dos mais radicais inventores, matemáticos, cartógrafos, designers e pensadores do século 20. Visionário, nos anos 1920 iniciou suas pesquisas voltadas para a obtenção do máximo de resultados com o mínimo uso de energia e materiais na construção de objetos e ambientes / ou no design. Nesse sentido, desenvolveu o conceito Dymaxion, uma combinação do termo dinâmico (dynamics) com máxima eficiência (maximum efficiency). Sob esse princípio, em 1933 projetou o carro Dymaxion, com três rodas e uma estrutura aerodinâmica semelhante à fuselagem dos aviões, que se tornou “o protótipo da década stream-



line”, segundo o professor alemão Bernhard Bürdek. Apenas três modelos foram feitos. Fuller viria a se tornar mais conhecido pela cúpula geodésica, uma proposta de estrutura que seria facilmente transportável e montada onde se quisesse.

Os projetos do período tiveram um alto componente de inovação industrial, gerando grande número de patentes. Ela só foi possível devido à utilização de novos materiais sintéticos que chegavam ao mercado naquele momento, como a baquelita e vários tipos de plásticos.

Babá Eletrônica Radio Nurse, 1938, EUA (acima). Design: Isamu Noguchi. Produção: Zenith Radio Corporation. Em baquelita.

## Duas visões

A institucionalização do design ocorreu paralelamente nos Estados Unidos, com os adeptos do estilo aerodinâmico, e na Alemanha, com a Bauhaus. Seus pensamentos são marcados por profundas divergências, que até hoje geram discussões acaloradas. Os designers da Bauhaus pregavam a limpeza formal. O bom design deveria ser desvinculado de qualquer tentativa de embelezamento. Qualquer acréscimo desnecessário ao exercício da função era considerado ilegítimo e indesejável.

As críticas se concentravam na aplicação das linhas aerodinâmicas em qualquer tipo de produto, e não apenas nos destinados a se moverem. Nas palavras do historiador britânico John Heskett, os recursos de linguagem próprios do estilo aerodinâmico – as formas de lágrimas e as linhas paralelas ou frisos de velocidade – se tornavam “um maneirismo imposto



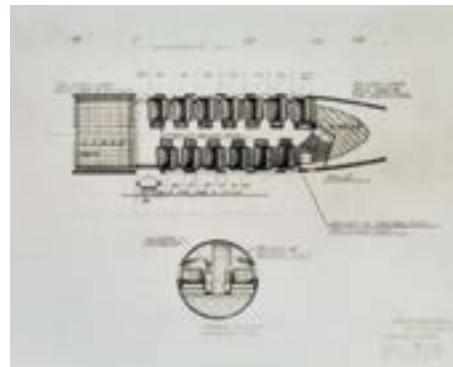
com pouca atenção à função mecânica”. O mesmo Heskett, contudo, acrescenta que “o emblema de velocidade e modernidade era um símbolo poderoso, e não prejudicava necessariamente a eficiência de um objeto, mesmo que não expressasse a sua função.” Os defensores do Streamline rebatiam dizendo que os funcionalistas eram puritanos, que a proclamada ausência de estilo era na verdade um estilo, e que os designers devem atentar não apenas à função estrita dos objetos, mas à dimensão simbólica que está necessariamente atrelada a eles.

Em tempos pós-revolução da Apple, cujo sucesso de vendas se baseia justamente no poder simbólico de seu design e de sua linguagem, essas discussões soam anacrônicas. Cabe lembrar também que a ligação do design com o marketing hoje é não só reconhecida como também proclamada.

Importa observar ainda que o zeitgeist nos Estados Unidos dos anos 1930 a 1950 estava associado a palavras como velocidade; período da afirmação da chamada “sociedade de consumo”, em que palavras como ecologia e sustentabilidade não faziam parte do vocabulário social. As dificuldades econômicas poderiam ser esquecidas porque haveria um futuro brilhante à frente, moderno, em que o progresso seria inexorável.

Hoje, ao fast contrapõe-se o slow – slow food, slow fashion, etc. Há uma celebração do respeito à natureza e a disseminação da opção consciente por uma simplicidade de quem sabe que os níveis de consumo no padrão dos países desenvolvidos levaram a calamidades naturais insustentáveis.

Caixa de ferramentas Torpedo, anos 1940, EUA (ao lado). Produção: Blackhawk. Em ferro pintado.



Geladeira Consul Junior, anos 1960, Brasil (acima). Produção: Consul.

Projeto preliminar dos interiores e assento de avião, 1945, EUA (no alto). Design: Charles Bosworth. Produção: Douglas Aircraft.

Elevador hidráulico para serviços de bordo e embarque e desembarque de bagagens em aviões para passageiros, 1944 a 1948, EUA (acima). Design: Charles Bosworth. Produção: AXL.

Aquecedor de mesa, anos 1950, Brasil (ao lado). Produção: Produtos Contact. Em aço cromado, ferro pintado e baquelita.

## Difusão pelo mundo

Embora seu epicentro tenha ocorrido em território norte-americano, o Streamline se disseminou por vários países. Esta exposição traz produtos dos Estados Unidos, Alemanha, Inglaterra, França, Itália, República Tcheca, Áustria, Holanda, Japão, Bélgica e Canadá.

No Brasil, o estilo ocorreu mais fortemente entre as décadas de 1950 e 1960. Criada em 1940, a Arno encomendou para a norte-americana Sears Roebuck & Company a sua geração inaugural de produtos. As primeiras geladeiras que a varejista Ponto Frio, de 1946, vendeu no país eram importadas pela empresa. Entre elas estava a Coldspot, projeto de 1934 de Raymond Loewy, cujo nome serviu de inspiração para a denominação da rede de lojas. Na mostra se encontram produtos de empresas como Real, Walita, Líder, Consul, Citylux, Eletromar, Contact, Daniel Martins e Semp.

Ainda não há pesquisas suficientes para se afirmar com segurança como era o ato de projetar nas indústrias brasileiras. Há fortes indícios, contudo, de que imperava a cópia dos modelos estrangeiros, que eram apenas adaptados para as condições produtivas e disponibilidade de matérias-primas locais.

Um ponto fora da curva é a prolífica atuação do designer norte-americano Charles Bosworth. Ele veio inicialmente em 1946, encarregado de implantar uma filial do escritório de Raymond Loewy em São Paulo. O convite a Loewy partira de Jorge Prado, de tradicional família paulistana, interessado num nome de peso para um resort que ambicionava implantar na Praia de Pernambuco, no Guarujá. O californiano Bosworth foi escolhido para chefiar o escritório. Aos 33 anos, formado em arquitetura e design na UCLA, tinha um currículo considerável – trabalhara na Briggs

Manufacturing, fornecedora de projetos para Chrysler e Packard; na AXL, fabricante de peças para veículos; na Douglas Aircraft; e no escritório nova-iorquino de Loewy.

A paulistana Raymond Loewy Associates & Cia. Ltda – ou RLA, como era mais conhecida – durou apenas um ano, período em que teve clientes como Companhia Gessy Industrial, Calçados Clark, Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, Ford, GM, Cássio Muniz, Pignatari S.A. e fábrica de alimentos enlatados Peixe. Por desentendimentos com os Prado, Loewy decidiu fechar a filial. Bosworth foi enviado ao escritório de Londres, mas não quis ficar. Em 1947, decidiu voltar a São Paulo, onde recuperou os clientes anteriores e conquistou novos como Merck, Sharp & Dohme, Ericsson, Willys Overland do Brasil, General Motors, Ford, White Martins, Union Carbide, Caterpillar, Brasmotor, Nestlé, Avon e Xerox. Seus projetos englobavam arquitetura e design em geral, inclusive de interiores. Permaneceu no Brasil até falecer, em 1999. Sua trajetória é relatada no livro inédito Construindo São Paulo, de Edward Leffingwell.

## O apelo da nostalgia

Algumas iniciativas retomaram as ideias e a linguagem do Streamline. A primeira ocorreu em 1982, em Milão, quando um grupo de designers liderado por Massimo Iosa Ghini fundou o grupo Bolidista, nome extraído de bolide – em italiano, um objeto em movimento rápido. O bolidismo pode ser considerado um filho direto do movimento pós-modernista, que surgiria também em Milão liderado pelo grupo Memphis com base numa negação do que considerava o elitismo e o puritanismo do modernismo.

No âmbito industrial quem começou a retomada foi a montadora japonesa Nissan, com o Nissan Figaro,

de 1991; seguida pela italiana Fiat; pela norte-americana Chrysler, com o PT Cruiser; e pela Mini Cooper, do grupo alemão BMW. No segmento das máquinas fotográficas, podem ser citadas Olympus, do Japão; e Leica, da Alemanha. Nos eletrodomésticos, destacam-se as empresas norte-americanas Whirlpool, Kitchen Aid, Hamilton Beach, Cuisinart e Kenwood; as inglesas Swan Brand e Marks & Spencer; e as italianas D'Longhi e Smeg. No campo audiovisual, saltam aos olhos as vitrolas e rádios da norte-americana Crosley.

No Brasil, o frigobar Brastemp Retrô, da Whirlpool, lançado em 2007, recupera não só o estilo, mas até o logotipo dos primeiros anos da empresa. Apesar do preço bem mais alto do que de seus similares, o modelo se tornou um grande sucesso comercial.

## Espírito do tempo

A exposição “Design aerodinâmico – Metáfora do futuro” traz cerca de 300 objetos expostos pertencentes às coleções de Giacomo Favretto, de Renato Oliva e de Gilberto Moscovich, residentes em São Paulo, e da família Bosworth. Vários deles integram também os acervos de importantes museus internacionais de design, tais como Museum of Modern Art - MoMA, Cooper Hewitt Design Museum e Metropolitan Museum of Art – os três sediados em Nova York; o Wolfsonian Museum, de Miami; o Centro Georges Pompidou, de Paris e o Victoria and Albert Museum, de Londres. Mais do que uma rara oportunidade de ver ao vivo peças que estão nos compêndios de história do design, a mostra é uma oportunidade de perceber como o design é expressão e reforço do espírito do tempo em que está inserido.

*Adélia Borges e Patrícia Fonseca, curadoras*



## FICHA TÉCNICA

### MUSEU DA CASA BRASILEIRA GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

*Governador do Estado*  
Geraldo Alckmin

*Secretário de Estado da Cultura*  
José Luiz Penna

*Secretário-Adjunto de Estado da Cultura*  
Romildo Campello

*Coordenadora da Unidade de Preservação  
do Patrimônio Museológico*  
Regina Célia Pousa Ponte

### ORGANIZAÇÃO SOCIAL A CASA MUSEU DE ARTES E ARTEFATOS BRASILEIROS

#### Conselho de Administração

Pieter Thomas Tjabbes  
*Presidente*

Elisa Maria Americano Saintive  
*Vice-presidente*

André Vainer  
Hélio Rubens Ribeiro Costa  
Marcos Cartum  
Michel Fábio Brull  
Marcela Dias de Camargo

#### Diretoria da Organização Social

Renata Cunha Bueno Mellão  
*Diretora-presidente*

Marta Villares Ribeiro Mata  
Maria Eudoxia Mellão Figueiredo Atkins

#### Conselho de Orientação Cultural

Carlos Alberto Cerqueira Lemos  
*Presidente*

Maria Ruth Amaral de Sampaio  
*Vice-presidente*

Cristiana Nunes Galvão de Barros Barreto  
Douglas Canjani de Araújo  
Francisco Inácio Scaramelli Homem de Melo  
Heloisa Maria Silveira Barbuy  
Marcos da Costa Braga

#### DIRETORIA MCB

*Diretora geral*  
Miriam Lerner

*Diretor técnico*  
Giancarlo Latorraca

*Diretor administrativo financeiro*  
Marco Antonio Alves

### EXPOSIÇÃO DESIGN AERODINÂMICO METÁFORA DO FUTURO

*Curadoria e textos*  
Adélia Borges  
Patrícia Fonseca

*Coleções*  
Giacomo Favretto (principal)  
Família Bosworth  
Gilberto Moscovich  
Renato Oliva

*Fotografias*  
Giacomo Favretto

*Direção geral*  
Leila Cristhiane Miranda Gazzaneo  
Paulo Ricardo Gazzaneo

*Coordenação administrativa do projeto*  
Leila Cristhiane Miranda Gazzaneo

*Coordenação de pesquisa e expografia*  
Elza Tsumori

*Expografia, produção e montagem*  
Bueno Arquitetura Cenográfica

*Expografia e projeto arquitetônico*  
Leila Bueno  
Ricardo Bueno  
Maíra Soeiro

*Projeto gráfico*  
Sueli Tsumori

*Planejamento de comunicação digital*  
Ricardo Motta  
Jaime Nakamura

*Assistência curatorial*  
Michelle Morilhas

*Assistência administrativa*  
Seiko Yanagihara Favretto

*Agenciamento cultural*  
Ivanise Calil  
Raquel Luccat

*Assessoria jurídica*  
Edson Pimentel

*Assessoria de imprensa*  
Raquel Luccat

*Agradecimentos*  
Ismael Oliveira  
Kim Esteve

*Patrocínio*  
Tok&Stok

## DESIGNERS PARTICIPANTES DA EXPOSIÇÃO

A.H. Payson	Edward C. Hoffmann	Jackson D. Comstock	Peter Muller-Munk
Albert E. Pollock	Edward G. Budd	James H. Reichart	Ralph E. Kruck
Alfonso Iannelli	Edward P. Schreyer	Jean Otis Reinecke	Raymond Loewy
Benjamin George Bowden	Egmont Arens	John Adam Zellers	Richard Ten Eyck
Buckminster Fuller	Federick W. Eichorm	John E. Alcott	Roland A. Manning
Bunny Austin	G.W. Walker	John Gordon Rideout	Russel Katz.
C.A. Brethen	Gio Ponti	John R. Morgan	Styephen A. Crosby
C.B. Stevens	Giordano Robbiati	John Vassos	Theodore Brookhart
Carl F. Kantola	Gustave Miklos	Joseph M. Majewski Jr.	W.W.Hoople
Casper J. Miller	H.H. Robinson	Joseph Palin Thorley	Walter Dorwing Teague
Charles Bosworth	Harold L. Van Doren	Joseph Palma Jr.	Wayne A. Gustafson
Charles Boynton	Harold S. Ryden	Kem Weber	Wayne Leser
Clarence Karstadt	Harry S. Preble Jr.	L.V. Aronson	William B. Petzold
Clarence M. Burroughs	Henry de Segur Lauve	Louis Christiaan Kalff	Willis A. Kropp
Clifford Brooks Stevens	Henry Dreyfuss	Louis Vavrik	Worthen Paxton
David Chapman	Henry Ruskin	Lurette Guild	
Donald E. Grove	Herbert C. Johnson	Malcolm S. Park	
Donald Earl Dailey	Herbert E. Bridgewater	Norman Bel Geddes	
E.R.Doak	Isamu Noguchi	O.F.Jackson	



Moto Indian Chief, 1948, EUA (acima).  
Design: Charles B. Franklin. Produção:  
Indian Motorcycles. Em aço cromado  
e pintado.

Foto da capa: miniatura de carro  
Reversible Marvel Coupe Car. anos  
1940, EUA. Produção: Marx toys. Em  
lata pintada.



PATROCÍNIO EXCLUSIVO

**TOK&STOK**

PRODUÇÃO EXECUTIVA

*Weimar*

COORDENAÇÃO GERAL

*Casa  
Barcelona*  
a casa dos inovadores

EXPOGRAFIA

**BUENO**  
ARQUITETURA CENOGRAFICA

APOIO

**R!**  
SOLUÇÕES GLOBAIS

REALIZAÇÃO



**MCB** museu  
da casa  
brasileira

**GOVERNO DO ESTADO  
SÃO PAULO**  
Secretaria da Cultura



*Design Aerodinâmico*

METÁFORA DO FUTURO