



De volta para o futuro

Designer (uma de suas bikes está no acervo do MoMA), CEO, participante do Fórum Econômico de Davos, considerado um dos jovens líderes globais. Ainda assim, **Jens Martin Skibsted** achou um tempo, durante sua visita ao Brasil, para falar com exclusividade a TOP sobre suas ideias e suas geniais bicicletas, que começam a ser vendidas em asfaltos brasileiros

POR PAULA CHAGAS
FOTOS FELIPE REIS



Com menos de 40 anos nasceu em 28 de junho de 1970, em Sønderborg, Dinamarca, o cara já viajou de mochila mundo afora – e pelo Brasil antes dos 20; publicou uma coleção de poesias – achava que seria poeta desde os nove; se formou em cinema em Paris (1994), em filosofia em Copenhague (1995), e em gerência de projetos em Berkeley, Califórnia (2000); fundou uma associação de arte (1990); foi jurado de prêmios e publicações de design, como Design 21, INDEX e Danish Design Center; desenhou bicicletas – premiadas pela Wallpaper e ID Design Distinction, entre outros – para a marca Biomega, da qual é fundador (1995) e CEO (atualmente); criou com Philippe Starck e Alexander McQueen e entrou nas seleções mais famosas (D, 40 list e Taschen's Design Now e nos acervos dos museus de arte moderna da Nova York e São Francisco; trabalhou

com Marc Newson e Karim Rashid; e é considerado um dos jovens líderes globais, tendo participado do Fórum Econômico de Davos, Suíça.

O propósito da vida de Jens Martin Skibsted é "transformar novas ideias em realidade" e assim ajudar na preservação da nossa biosfera – segundo ele, uma das duas coisas mais importantes para nós, humanos (a outra é criar novas biosferas habitáveis no espaço – com a qual ele também adora contribuir, mas ainda não sabe como).

De onde veio a mania de bicicletas?

Foi uma coincidência, eu estava viajando com uma namorada, em Barcelona, tinha 21 anos. Vi alguns prédios modernistas e comecei a desenhar bicicletas. Não sei qual relação, mas imagino que seja porque a arquitetura modernista é bem urbana. É muito expressiva, mas é usada! Não é uma coisa que fica em um museu, é parte

F A única maneira de as pessoas preferirem bicicletas a carros é fabricá-las igualmente atraentes

da cidade. Minha namorada ficou muito irritada porque passei a maior parte do feriado desenhando bicicletas.

Que compulsão! [risos]

Sim! [risos] Tive várias ideias, mas achei melhor esquecer. Aí pensei que podia comprar uma bicicleta com um design legal. Procurei e não achei. Do ponto de vista funcional, eram sempre diferentes: ou mais aerodinâmica e leve, ou mais fácil de transportar. Em produtos para consumo em geral, isso não é normal. Pense em relógios, por exemplo. Se sair pelas ruas e perguntar a todos que encontrar nos próximos dois anos que horas são e escrever qual relógio eles usam, você não vai encontrar um que tenha o custo efetivo de um relógio, que deve ser perto de um euro. Não é questão de ver as horas, mas de expressar quem você é. E isso eu não conseguia encontrar nas bicicletas.

Há alterações, mas todas relacionadas ao esporte. Não tem nada a ver com a cultura urbana. As pessoas na cidade não são práticas. Então, a única maneira de fazer as pessoas preferirem bicicletas a carros é fabricá-las igualmente atraentes. E existe o clichê, sobre a extensão de sua vida...

Para homens?

É. Se os homens não virem que conseguem se dar tão bem com bicicletas como com carros, vão continuar com eles. Expressar quem você é está ligado à procriação. Se você pensar em problemas do meio ambiente, mesmo que enlouqueçamos, demorará muitos anos até que o mundo venha abaixo. Se pensar em procriação, é diferente. Você não pensa nisso até ter 15 anos e, quando está com mais de 40, talvez mais, não pensa mais sobre isso. Há limites de tempo a isso é o mais importante,

As bikes de Skibsted serão vendidas nas lojas MiCasa e Scandinavian Design, em São Paulo, e em breve no Rio, Brasília e Porto Alegre



porque basicamente você quer que seus genes permaneçam e, se não tiver filhos, eles morrerão.

E bicicletas ajudam a achar o par?

Sim, você está facilitando para te encontrarem. De uma maneira, é sobre contar às pessoas quem você é, mas também é sobre jogar recursos fora. Quanto mais puder descartar, mais recursos você tem. E é isso que sempre procuramos: pessoas com recursos. Muita gente pensa que design e estilo de vida são coisas superficiais, mas são fundamentais para humanos. É uma parte importante sobre quem somos, e precisamos desse mercado. Carros são um sucesso. E não pelas funções. Se você for de carro aqui, ele será mais devagar e custará mais que uma bicicleta.

Na Europa, há cidades pequenas onde se pode ter boa educação,

cultura. Mas aqui, fora dos grandes centros, não há estrutura. E numa cidade com 17 milhões de pessoas, enorme, é difícil usar bicicletas como meio de transporte.

Eu alego o oposto. São Paulo é gigante, a terceira maior cidade do mundo, mas tantas pessoas vivem para viajar distâncias maiores do que 10km por vez? Mais que isso é um pouco extremo, mas isso é fácil em uma bicicleta, menos de meia hora. O problema é o contrário: imagine 17 milhões de pessoas usando carros! Há, em média, 1,5 pessoa por carro. Não cinco, nem quatro. 17 milhões dividido por uma pessoa e meia: esse é o número potencial de veículos em São Paulo. Não daria para ir a lugar nenhum!

Você realmente acha possível no Brasil? Entendo seu ponto, mas temos problemas de segurança... Eu teria medo de andar com

17 milhões de pessoas dividido por 1,5 pessoa, a média por carro: esse é o número potencial de carros em SP



minha bolsa, laptop, ou à noite...

Claro que está é uma cidade diferente, mas em Londres fizeram uma pesquisa sobre o medo de assaltos, especialmente das mulheres. E as estatísticas mostraram que, em bicicletas, você não é assaltado! Os assaltantes não querem correr para parar alguém em uma bicicleta. Sendo mulher, você seria muito mais rápida que um atleta, homem, correndo. Muitas pessoas já me disseram que se surpreenderam ao ver pessoas superanumadas em uma bicicleta. E acho que isso é mundial; há três perspectivas em relação a bicicletas. Uma, europeia e norte-americana, na Austrália e países assim, que a veem como um equipamento esportivo. Há, nos países que são ou eram de terceiro mundo, a ideia da bicicleta como algo que você usa. Mas tem outro sentido, em relação a isso: se você não tem dinheiro, você anda. Se tem um pouco mais,

tem uma bicicleta; um pouco mais, e tem uma scooter, carro etc. Socialmente, entende? E tem a parte germânica da Europa, onde as bicicletas não são consideradas divisores sociais. Se o primeiro ministro andar de bicicleta, ninguém vai achar estranho.

E entre as bicicletas, o primeiro ministro teria de ter a melhor?
Ele andaria nas minhas [risos].

Para mim, um dos maiores luxos que se pode ter em São Paulo é viver perto do trabalho. Você pode ser rico e andar de bicicleta, já que não precisa atravessar a cidade...

Essa é a nova e moderna perspectiva. As elites daqui dividem isso com elites em São Francisco. Pessoas que vivem nos grandes centros são maioria, mas a elite cosmopolita é muito pequena. Só que as pessoas se espelham nelas e isso pode gerar mudanças. ☺

Acima, detalhe da inovadora Bamboo, criada por Ross Lovegrove. Abaixo, Skibsted posa com uma de suas mais elegantes criações, a Copenhagen 8'Speed (também na página anterior)

