

Marc Birkgit, el gran pionero del automóvil y la aviación



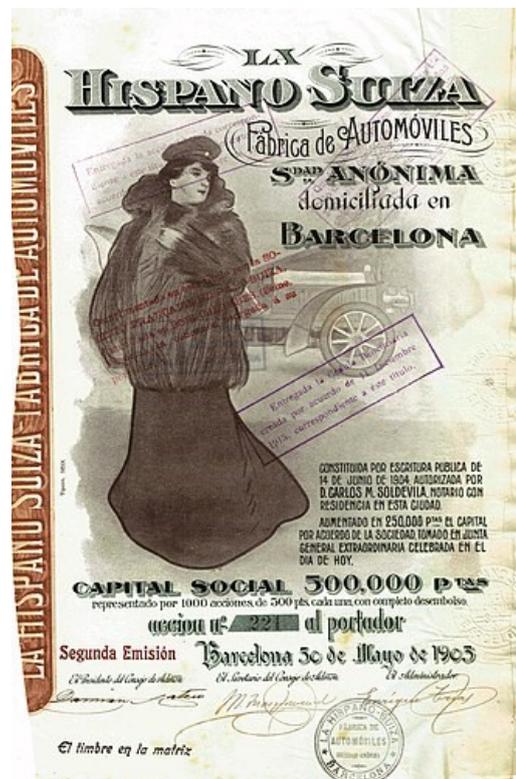
Cuando falleció, uno de los últimos días de invierno de 1953, el ingeniero mecánico Marc Birkgit atesoraba un legado incomparable: más de 150 patentes registradas, muchas de las cuales fueron aplicadas, que conforman la biografía de uno de los grandes impulsores de la automoción actual. Un currículum excelso que se forjó, sobre todo, en una Barcelona inquieta, la de inicios del siglo XX, que supo acoger a este ginebrino de nacimiento y que apostó por su visionaria forma de diseñar automóviles y componentes de aviación.

Para comprender mejor su historia y su impacto hay que remontarse al año 1895, cuando con apenas 17 años Marc Birkgit accedió a la Escuela de Mecánica de su ciudad natal, Ginebra, empujado por el afán de su abuela

de que se convirtiera en un profesional cualificado. Sus padres habían fallecido años atrás y fue la matriarca quien se encargó de costear sus estudios. Con apenas 20 primaveras, Birkgit ya poseía el título de Diplomado en Ingeniería, pero no pudo ampliar su formación por el fallecimiento de su abuela, una desgracia que le obligó, una vez finalizado el servicio militar, a trabajar en la empresa mecánica Thum para ganarse la vida. Es por ello que, cuando oyó hablar de que en Barcelona había empresas que buscaban a jóvenes formados en escuelas de mecánica suizas, no dudó ni un instante en hacer las maletas. De este modo, junto a su compañero Émile Bouvier, emprendió una nueva aventura en la ciudad condal.

El destino, la empresa La Cuadra, y su objetivo, desarrollar un ómnibus eléctrico. Sus primeros pasos fueron algo dubitativos ya que Birkgit no era un gran defensor de este tipo de vehículo y de tracción, por lo que rápidamente le propuso a sus jefes desarrollar un motor de explosión de un cilindro y, posteriormente, de dos. La idea fue un éxito, Birkgit fue ascendido a director técnico de la compañía y hasta se llegaron a producir seis modelos con la solución del ingeniero suizo, pero este avance no impidió que la empresa quebrara. Eso sí, en su primera andanza profesional y con apenas 23 años, el joven Marc ya había hecho historia.

Uno de los acreedores de La Cuadra, José María Castro, no dudó en contar con Birkgit para su nueva empresa, J. Castro, Sociedad en Comandita, Fábrica Hispano-Suiza de Automóviles; un nombre que ya daba a entender el peso en la misma de este genio helvético. En el diseño de los automóviles popularmente conocidos como Los Castro, el ingeniero



ginebrino desarrolló una serie de avances únicos en la época. En apenas dos años, fue capaz de revolucionar la automoción con ideas como la transmisión por cardán que sustituía a la de cadena, la creación del radiador nido de abeja, el diseño de una caja de cambios de cuatro velocidades y la fabricación de un motor de cuatro cilindros que tenía 14 CV. Pese a que la historia de esta empresa fue tan efímera como la de su predecesora, las innovaciones de Birkgit eran tan avanzadas e incesantes que rápidamente fundó, en el año 1904 y junto a otros socios catalanes, La Hispano-Suiza, la mítica empresa en la que dio rienda suelta a todo su ingenio y en la que la unión del talento hispano y helvético acabó siendo un cóctel imbatible.

Durante los primeros años en esta compañía, bajo el cargo de director técnico, Birkgit mantuvo intacta su capacidad de innovación con creaciones como el automóvil acorazado. La suma de sus aportaciones y el crecimiento imparable de su negocio empujó a la Hispano-Suiza a internacionalizarse, siendo Birkgit el responsable de la apertura de una sucursal en París en 1911. La irrupción de la I Guerra Mundial obligó a toda la empresa a reinventarse para diseñar y construir una serie de motores de aviación para los Aliados. Entre ellos destacó un motor ligero con ocho cilindros en V que llegó a tener una potencia de 150 CV y que, según numerosos historiadores, fue clave en el devenir de la contienda.



Al finalizar la Gran Guerra, las diferentes filiales de la empresa se fueron independizando, pero Birkgit siempre tuvo un papel relevante en todas ellas, siendo responsables de la francesa, creando La Hispano-Suiza (Suisse), S.A junto a su hijo Louis en su Ginebra natal y contribuyendo al desarrollo de la matriz española, con hitos como el desarrollo de un motor Tipo 66 para camiones y el diseño de un cañón, el Hispano-Suiza HS.404, que acabarían usando los Aliados en la II Guerra Mundial.

Los últimos años de su vida los pasaría a medio camino entre sus despachos en Ginebra y en Barcelona y su casa en Versoix, donde disfrutaba navegando por el Lago Lemán. En ella fallecería el 15 de marzo de 1953, tras haber vivido exactamente 75 años y una semana en los que tuvo tiempo de formarse, desarrollar, reinventar y, en definitiva, revolucionar por completo el universo de la automoción y la aviación. Un hombre que, más allá de las patentes, tuvo la valentía de hacer prosperar sus ideas en fábricas de Cataluña, Francia y Suiza.