

Mendoza tiene el orgullo de haber fabricado en la década del 20 las primeras motocicletas argentinas. Estas máquinas, realizadas en serie, tuvieron la particularidad de no fabricarse bajo ninguna licencia extranjera. Con concepción, planos, modelos, matrices, fundición y materiales argentinos. Sólo las cubiertas eran de caucho importado.

S.I.M.A. "Sociedad Industrial Motocicletas Argentinas", radicada en Palmira, San Martín, puede también considerarse la primera fábrica de industria nacional semipesada de fabricación en serie. De sus talleres salieron al mercado alrededor de 3.000 unidades, y cuatro modelos distintos, destacándose uno con inyección al carter, y otro con un notable avance en el motor de dos tiempos 100 c.c. refrigeración a agua, recientemente incorporado a los motores de origen japonés. S.I.M.A. también tuvo éxito en la fabricación de un motor industrial generador de corriente y otro de 1/2 a 5 H.P. de aplicaciones múltiples, a lo que se adicionó otras tareas de menor importancia tales como estructuras de caños, niquelado, soldaduras, y máquinas para el agro. La fábrica en su momento de esplendor, en el año 1937, llegó a tener alrededor de cien agentes, entre obreros, empleados, vendedores, etc.

Pero sin duda el centro de atracción de esta industria fue la motocicleta. Producida en el pintoresco pueblo de "Los Tiznados" (Así se les llamó, en su tiempo, a los pobladores de la actual ciudad de Palmira, debido a ser sede del taller más importante de reparaciones ferroviarias de la zona Cuyo; y lógicamente sus operarios frecuentemente mostraban sus manos y caras manchadas por el hollín del humo y grasa de las locomotoras y vagones).

Las motos, sin caja de velocidades, ni embrague, con tracción a patea, pronto ganaron mercados como Buenos Aires, Mar del Plata y Norte del país. Em-

La Ramonot

En nuestra provincia se construyó la primera moto de la Argentina

base de un motor a vapor, con una serie de rucdas y poleas de su invención, puso en movimiento una fábrica de carruajes, herrería que con el correr de los años se transformó en establecimiento de implementos agrícolas, arados, rastras, rejas y otros implementos. Estos artículos fueron los primeros hechos en la zona para el agro, produciéndose bajo el nombre de Böer, con gran venta y aceptación.

La fábrica luego se modernizó: el vapor fue reemplazado por nafta y durante mucho tiempo estuvo en plena producción.

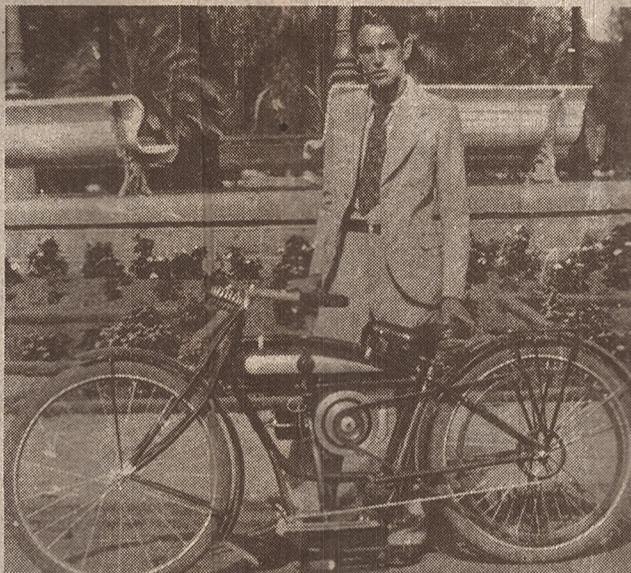
Del matrimonio de Pablo Ramonot y Eloisa Pairet, nacieron siete hijos. En dos varones, Alberto (nacido en 1896) y Enrique (1904) creció el ingenio y la inventiva de la mecánica. Un imprevisto incendio, ocurrido en el establecimiento lo destruyó casi totalmente. Los dos hermanos decidieron entonces tomar la iniciativa y con sus realizaciones prácticamente concretadas se instalaron en Palmira, para que su motor en principio ideado para aplicar a bicicletas, se convirtiera en propulsor de las nuevas motos, íntegramente realizadas en nuestra provincia. La creación mendocina estuvo a punto de ser aprovechada e industrializada a nivel nacional. El primer gobierno peronista, antes de concretar su contrato con la fábrica "SACH" de Alemania, intentó producir las motos y modelos mendocinos. Algunas discrepancias, de poco monto financiero y otros detalles hicieron que las negociaciones Ramonot-gobierno quedaran truncales.

Así, tal vez, se perdió la oportunidad que un producto genuino, nacional y mendocino, tuviera la oportunidad de ampliarse en el mercado nacional y los países limítrofes, como lo fue hasta hace poco la conocida moto "Puma"

Por Jaime Víctor Cabriga



Enrique Ramonot



Los mendocinos tenían en las motos Ramonot, un medio económico, práctico y de buen rendimiento; eran elementos de trabajo y de paseo.



Alberto Ramonot.

aprendiz, fuera admitido en el establecimiento. Los dos jóvenes, ni bien llegados a la metrópoli, se dedicaron a fabricar un carrusel, una calesita. Merik como ebanista se encargó de los caballitos, cisnes, ornamentación y detalles de madera; Ramonot, de la parte mecánica y su tracción. Esta sociedad se vio imprevistamente interrumpida por la epidemia de cólera que hizo que Pablo, en el recientemente inaugurado ferrocarril Andino, partiese en busca de las prometedoras tierras mendocinas. Poco tiempo permaneció en la ciudad; en 1886 la peste se declaró en los alrededores capitalinos. Esto hizo que el recién llegado se radicara en una parcela de la Chacra de Barriales, que en un tiempo perteneciera al general San Martín. Allí, como afincado, se dedicó al cultivo de la viña. Pero esta tarea no fue suficiente para el inquieto Ramonot. A

presas locales, entre otras el diario LOS ANDES y el desaparecido La Libertad, adquirieron estos vehículos, para el personal de reparto de sus ejemplares. Vía y obras del Ferrocarril compró otras para sus guardahilos. Además, los fabricantes crearon un sistema de alquiler por horas, adicionando un reloj especial para este servicio.

El deporte y las motos

También los aficionados al vértigo y al deporte mecánico crearon una categoría de 100 c.c., que orilló los 100 kilómetros por hora, y se convirtió en obligado preliminar de las competencias de mayor cilindrada, corriendo en circuitos callejeros (de barrios mendocinos) en el parque General San Martín, y departamentos vecinos. Llegando en varias oportunidades, hasta el ve-

cino país de Chile a competir.

Figuraron entre otros: Elías Emilio Pérez ("Águila Blanca") Angel Simondi ("El Solitario"); los hermanos Manuel y Fernando Ricolfi; José Mezzatesta y Miguel Ruiz; este último se destacó en motos de mayor cilindrada en esa época.

Todo lo relatado tal vez, sirva para que muchos memoriosos lectores hayan percibido la marca original de la primera motocicleta de fabricación nacional; la "Ramonot" creación de dos hermanos, Alberto y Enrique Ramonot, S.I.M.A. también contó, con la capacidad organizativa de otro socio; Oscar Casale.

Mendoza entonces, para ser más precisos Palmira, se podría nominar como cuna del motociclismo argentino. Imitando el gobierno provincial un decreto de su similar de la provincia de Buenos Aires (No. 8.501) que denomina a la ciudad de Campana, "cuna del automovilismo"

argentino". Este título se basa en la fabricación, en el año 1903, de un automóvil, realizado por el señor Manuel Iglesias, artesano español, empleado ferroviario, que en base a madera y un motor rudimentario fabricó en la ciudad bonaerense el mencionado automóvil.

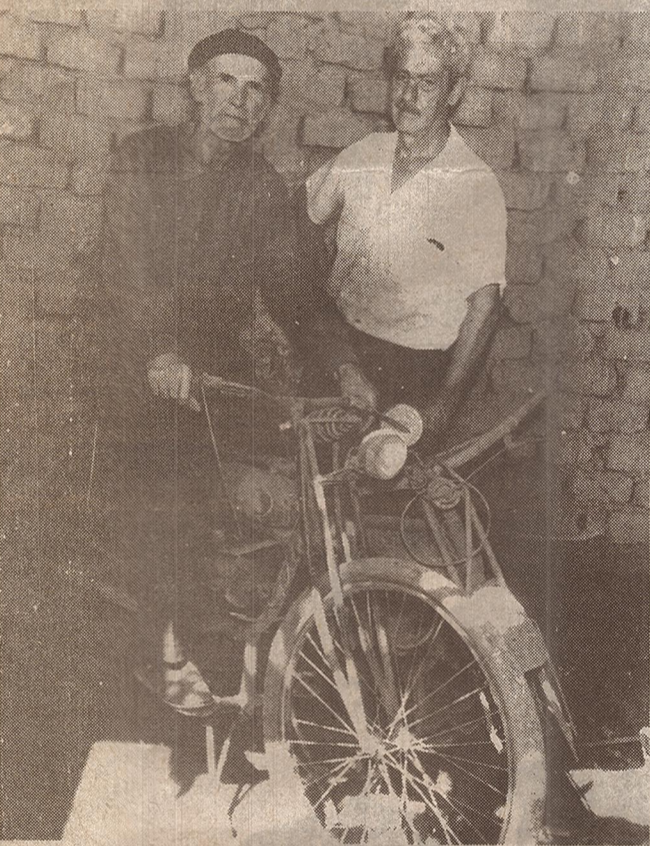
El origen de las Ramonot

Pablo Ramonot, fue uno de los tantos emigrantes franceses, que, junto a su compatriota Carlos Merik de profesión ebanista, llegaron a Buenos Aires con la gran corriente inmigratoria del siglo pasado. Pablo había bien aprovechado las lecciones que su madre abonaba a la fábrica metalúrgica de Sansetien (Biarritz), para que, como

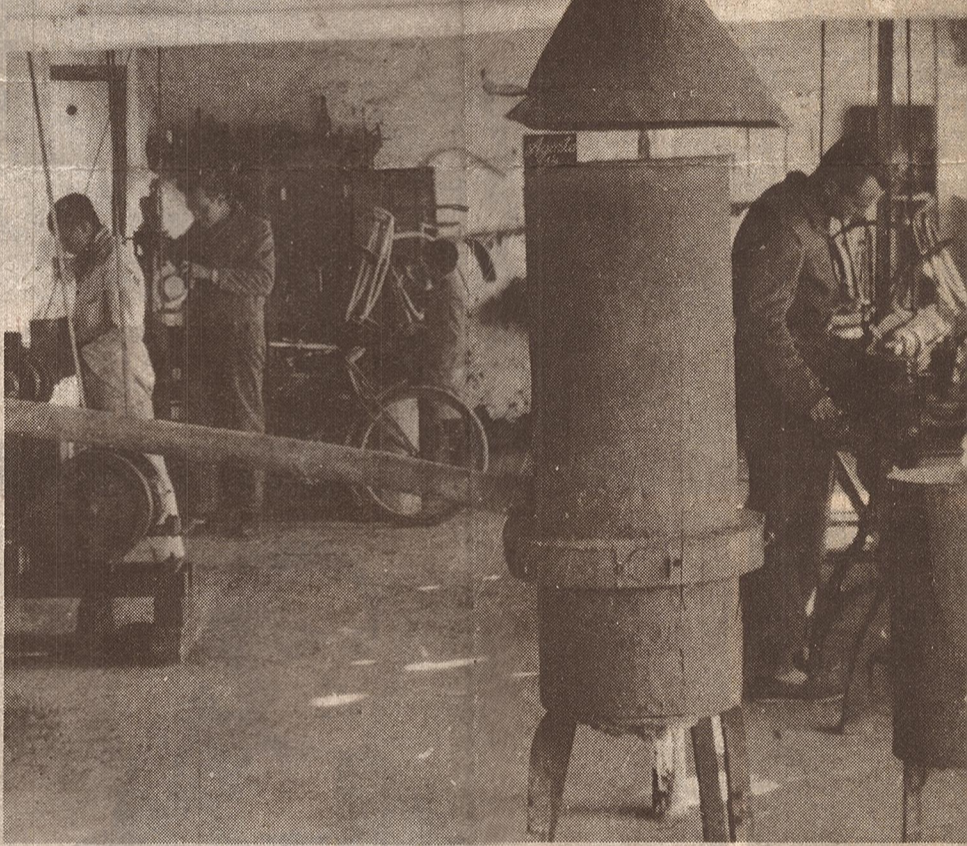
Primeros compradores

Los primeros adquirentes de las motos argentinas, fabricadas en serie en la ciudad palmirense, fueron Víctor Rodríguez de la localidad de Tres Porteñas; Vicente D. Denita; Antonio Llatcer, Nino Hermida, Juan Vinci y Noel A. Ramírez.

Mas una larga y prolifera lista que sobrepasó las 3.000 unidades. Lamentablemente tanto esfuerzo, dedicación y artesanía argentinas, no alcanzaron los éxitos y los frutos merecidos.



Eliás Emilio Pérez sobre la moto Ramonot que en sus tiempos de motorista, le brindó grandes satisfacciones deportivas. Le acompaña otro veterano del motociclismo mendocino, Helios Robert.



Una de las secciones de la fábrica S.I.M.A. (Sociedad Industrial Motocicletas Argentinas) en la actual ciudad de Palmira. Puede observarse la sección fundición y en ella trabajando a los hermanos Enrique y Alberto Ramonot, creadores y perfeccionadores de las motos de su invención.



Más de una docena de motos Ramonot fueron adquiridas por LOS ANDES, siempre dispuesto

a prodigar rapidez en la entrega de sus diarias ediciones. Las motos mendocinas, ágiles, sencillas, y de

gran adaptabilidad, sirvieron mucho tiempo para que sus repartidores, cumplieran su tarea.