

El acontecimiento que configuró el lanzamiento de un nuevo disco "long play" de LOS ANDARIEGOS, resultó certero impacto sobre la expectativa de sus admiradores. Armoniosas voces, que incursionan con felicidad en la polifonía menor, nos traen la expresión de tres épocas: AYER, HOY Y MAÑANA, desarrollando los temas con amplio aliento, impulsados siempre por un espíritu nacional de vanguardia.

Decimos que los seguidores de este conjunto sentirán el impacto que significó incorporar a esta placa impresa un tema central tan insólito como expresivo. Nos referimos a la zamba del autor argentino Héctor José Cives, que lleva música del renombrado maestro del piano René Cospito, denominada "AEROLÍNEAS ARGENTINAS" y que los integrantes del conjunto LOS ANDARIEGOS registran en una versión impecable. Sin embargo, no resulta tan insólita esa inclusión, si se atiende a la explicación del porqué de tal testimonio.

El 27 de noviembre de 1914, cuando nacía en la Argentina, Sergio Villar -el más inspirado autor de ese milagro de amor que es el villancico- allende el mar, la metralla gritaba su música de odio: Europa se estremecía con la Primera Guerra Mundial. Curiosamente, esa época y aquellos lugares están relacionados, como punto de partida, con el canto que se puso alas.

Fue inmediatamente después de la contienda que el capitán aviador Vicente Almandós Almonacid, argentino, condecorado en Francia por la heroicidad como piloto voluntario, pensó en aportar algo positivo para su Patria.

Buenos Aires, que por ese entonces asistía, un tanto amodorrada, al debut teatral del santiagueño Andrés Chazarreta -que se atrevía a intercalar música nativa entre valeses y mazurcas-, se emocionaba con la noticia.

Y fue Almonacid uno de los más entusiastas gestores, en definitiva, de la creación de Aeroposta Argentina, como filial de la Compagnie Générale Aéropostale de Francia. Daba sus últimos aleteos el año 20 cuando nació esa primera compañía de aviación comercial en la Argentina. Comenzaba 1929 cuando sus monomotores Laté 25, con capacidad para cuatro pasajeros, asombraban a quienes gustaban mirar al cielo. Era cuando Juan Alfonso Carrizo tardaba meses en recorrer las distancias que separan una comarca de otra, para preparar sus vitales cancioneros populares argentinos, meses que la nueva actividad prometía convertir en minutos, o a lo sumo en horas.

Pero tampoco podía decirse que el advenimiento de la aviación comercial colmase de asombro a un pueblo como el argentino, que tanto había dado al sensacional desarrollo aeronáutico. Precisamente, años antes Buenos Aires había sido meta de uno de los esfuerzos prodigiosos de la aviación, en febrero de 1926, para ser más precisos, cuando llegó desde España, dominando desde el

cielo al Atlántico y comandado por Ramón Franco, el hidroavión español bautizado "Plus Ultra". Nombre impuesto ahora por AEROLÍNEAS ARGENTINAS, en reconocimiento de aquella acción pionera y premonitorio, al único servicio aéreo directo, sin escalas, entre el Río de la Plata y Europa.

Patrocínio Díaz, la inolvidable "Calandria Santiagueña", daba frescura de patio emparrado a los espacios de Radio Splendid, cuando Aeroposta Argentina inauguró su primera línea Buenos Aires-Asunción del Paraguay.

Corría enero del 29 y astros del aire como Jean Mermoz, Paul Vachet y Antoine de Saint-Exupéry eran los pilotos -obviamente franceses- que confundían el rugido del motor con el agudo sapukay flotante en el aire de Posadas, donde hacían escala después de Monte Caseros, advirtiéndole que el encanto candoroso de las polcas lugareñas no parecía lejano (¿milagro de la aviación, tal vez?) de Offenbach. Antes de concluir este año, el ruido se derramaba hacia otro rumbo: desde Bahía Blanca, las hélices cortaron los vientos de San Antonio Oeste, Trelew, Comodoro Rivadavia. Y después, penetrando en el sur patagónico con un galope de largo aliento, por Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos.

El país gozaba en ese tiempo la novedad de la "Orquesta Calchaquí", dirigida por el catamarqueño Manuel Acosta Villafañe que, vaya a saber cómo, había logrado convencer a los directivos de una compañía grabadora para imprimir discos. Entre tanto, pilotos argentinos, llenos de cualidades probadas, ya reemplazaban a los extranjeros en los increíbles Laté.

Para 1932, cuando Buenaventura Luna andaba con sus tonadas por los valles de San Juan y cuando en una pensión montevideana Claudio Martínez Paiva y Fernando Ochoa veían nacer el dúo Martínez-Ledesma (insólita unión de un tucumano y un santiagueño), los provincias argentinas se habían acostumbrado ya a la sensación de una veloz comunicación.

Los pasajeros aumentaban... Aunque más que cuatro por avión no entraban.

Y el canto cobraba altura. El folklore, no muy estimado hasta entonces empinaba, hacia 1935, los nombres de un pianista y un guitarrista -Argentino Valle y Atahualpa Yupanqui-, en tanto que un cordobés, Santiago Ayala, era bautizado como "El Chúcaro"- cuando debutó como bailarín en "La Querencia".

En ese año llegaron los más poderosos Laté 28, para ocho pasajeros, y el Estado, poco después, aseguró una subvención de un peso cincuenta centavos por kilómetro volado.

En 1936 era un peso y medio lo que tenía en sus bolsillos Antonio Tormo para esperar una oportunidad de actuación en Radio El

Mundo. La buscó doce meses, hasta lograrla. Lapso en el cual la primera empresa aerocomercial argentina cubrió 320.000 kilómetros, llevando en total 1.060 pasajeros.

Más adelante, también Martha de los Ríos, Abel Fleury y otros cultores del folklore ocupan espacios en Radio El Mundo. Y paralelamente son incorporados los trimotores alemanes Junkers-52 para 17 pasajeros, a su vez reemplazados por los Douglas DC-3, que tienen reservada una página especial en la historia aeronáutica. Aeroposta era ya una empresa mixta privado-estatal.

El pianista santafesino Ariel Ramírez, que realizaba una gira por Tucumán, escuchó el reclamo del Noroeste, deseoso de contar con servicios aéreos. Esa región los consiguió cuando hasta ella llegaron los vuelos de ZONDA.

Fue hacia fines de 1945, cuando también salieron a cubrir los cuatro rumbos del país ALFA y AEROPOSTA, compartiendo esa importante misión con la Aeronáutica Militar, que ya estaba operando en las zonas menos desarrolladas, primero con LASO -Línea Aérea Sud Oeste- y después con LANE -Línea Aérea Nord Este-- ambas consolidadas finalmente en LADE -Líneas Aéreas del Estado.

En la primavera de 1948, cuando se extinguió para siempre la voz del creador de milongas Néstor Feria, comenzaba otra etapa de esta historia.

En ese año aparecía en Salta, asimismo, un conjunto de muchachos, con mucho tiempo libre, que pretenden ganarse la vida cantando zambas. Y la logran. Componen "Los Chalchaleros", grupo que en 1950 sube a un avión y se traslada a Buenos Aires para actuar, con sorprendente buen éxito, en Radio Nacional, casi al tiempo en que allá en París, donde se generó la idea de traernos un servicio aerocomercial, Atahualpa Yupanqui obtenía el Premio Internacional de Folklore "Charles Gross", otorgado por la Academia de Bellas Artes de Francia.

Contemporáneamente, casi, se fusionan las empresas mixtas existentes -a las cuales se había sumado FAMA, en vuelos que llegaban hasta Europa y Estados Unidos- para dar origen a AEROLÍNEAS ARGENTINAS, el 7 de diciembre de 1950. Era época en que, separadamente, un muchacho mendocino: Ritro; un cordobés: Gómez; un santiagueño: Sará, y un riojano: Mercado, esperan la Navidad ensayando las nuevas canciones de Jaime Dávalos, que revolucionan la juglaría popular. Tanto como la sonoridad del guitarrista Eduardo Falú, o los hermanos Abalos, que sorprenden a Nueva York cantando folklore argentino. Ellos no lo sabían, pero muy poco tiempo después se unirían, para ponerle dimensión aérea a sus coplas, LOS ANDARIEGOS.

Entonces era cuando los poderosos Douglas DC-6 mantienen las rutas internacionales de largo curso; los DC-4 y los Convair CV-240 cubrían los países limítrofes; los hidroaviones Sandringham brincan

sobre el litoral fluvial al compás melodioso del chamamé, mientras los nobles DC-3 cubren las líneas internas.

El prestigio de los alas reales y líricas argentinas -las de los aviones y del canto- ya está consolidado. Tanto, que en mayo de 1952, Carlos Vega publica "Los danzas populares argentinas" y se ocupa de él la prensa mundial. Ese mismo mes, IATA (Asociación del Transporte Aéreo Mundial Internacional) elige a Buenos Aires como sede para sus conferencias, con la asistencia de figuras representativas de la aviación de todas partes del mundo. Al año siguiente -1953- y en forma intrascendente, ingresaba en AEROLÍNEAS ARGENTINAS un joven de 19 años, llamado Héctor José Cives, que ya efectuaba en las letras sus primeros vuelos.

De pronto, nació el HOY para AEROLÍNEAS ARGENTINAS. Y también para las guitarras criollas. La era del jet -a la cual AEROLÍNEAS ARGENTINAS se incorporó entre los primeros en 1959- señalará un mojón para la vida de las compañías aéreas. Los Comet 4, de producción británica, llegarían al país para asombrar con su velocidad y agilidad, y para llevar sus colores por otros cielos, con orgullo.

Y en esa época, también la Argentina se contaba a sí misma: Ramona Galarza, Horacio Guarany, los Hermanos Abrodo, los Quilla Huasi, Los Fronterizos, LOS ANDARIEGOS y muchos otros conjuntos y solistas, comenzaron a ocupar el aire límpido de la guitarrería nacional renovada, juvenil, profundamente nuestra y aceptada por todos. Don Hilario Cuadros, el Trovador de Cuyo, había alcanzado a ver el triunfo en 1956... Pero su voz calló para siempre, poco antes de que los nuevos aviones llenasen de estruendo y admiración los cielos patrios. El primero de los Comet fue bautizado acertadamente con el criollo y cósmico nombre de "Las Tres Marías".

Lo demás, sería parte de la carrera que no se detiene. Ni la canción que siguió prendiendo en las gargantas y en los corazones. Ni el equipamiento moderno. Y vinieron los turbohélices Avro 748 y el orgullo de cantar. Los birreactores Caravelle y una manera profundamente argentina de mirar al mundo. Y el símbolo del HOY pujante, los Boeing 707, que llevan 142 pasajeros de un vuelo hasta Nueva York o Europa, y también el canto se ha puesto alas.

Ya se abre la perspectiva alucinante del MAÑANA, con los súper aviones, con los "Jumbo-Jet", con los ómnibus voladores, con los supersónicos que desmenuzará distancias y tiempos y achicarán un mundo que, sin duda, continuará escuchando los cantos de la tierra criolla, porque son renovados a la vez que perennes. Y en una cosa seguirá estando AEROLÍNEAS ARGENTINAS y en la otra los hombres que cantan sus manifestaciones del alma. El MAÑANA está abriéndose en el trabajo constante y tesonero que se proyectará en los futuros colosos del aire y seguirá la canción ganando alas hacia alturas infinitas !

Por eso LOS ANDARIEGOS, que han dejado de caminar para volar en "jet" responsables de su delicada misión artística -!aquí y ahora!- han estrenado este tema en el Salón de Acuerdos de AEROLÍNEAS ARGENTINAS al promediar el año 1968, retransmitiendo en función de voceros del pueblo, a sus autoridades, navegantes, técnicos, obreros y empleados, el homenaje más cordial y sincero que jamás se haya brindado a una Empresa Nacional y que queda sintetizado en esta adecuada cuarteta del poeta:

**"¡MUCHOS HOMBRES Y MUJERES,
ELABORAN TU GRANDEZA,
TRABAJANDO SIN DESCANSO,
EN EL CIELO Y EN LA TIERRA!"**

que es sencillamente una flor, la primera de esta planta original que ha injertado diferentes cometidos, proyectando el radiante espíritu nacional hacia un prodigioso futuro!

Marcelo Simón