

cuadernos de
militancia



cuadernos de **militancia**

MOVIMIENTO DE UNIDAD PERONISTA

19 Sumario

EDITORIAL	4
-----------	---

DECIMOS, HACIENDO	6
<i>Quinta clase de conducción política</i>	

CONTRAPUNTO	33
<i>Discurso de Néstor Kirchner (1 de marzo de 2004)</i>	

LA HUELLA DE LOS LEALES	44
<i>Horacio "Mendicrim" Mendizabal</i>	
<i>Hernán Abriata: el rostro joven de un sueño interrumpido</i>	

DESAFIARTE	50
<i>Voces y memorias del peronismo en el 17 de octubre</i>	
<i>20 verdades peronistas</i>	



Marcelo von Schmeling

Brian Abastante

Lautaro Dastoli

Julián Borré

Martín Denti

Martín Rodríguez





EDITORIAL

A ESTO LO ARREGLAMOS ENTRE TODOS O NO LO ARREGLA NADIE

La profunda crisis política, económica y social que atraviesa nuestro país nos convoca, una vez más, a realizar nuestro máximo esfuerzo colectivo para que el peronismo recupere la representación nacional y pueda liderar con responsabilidad, humildad y decisión una nueva etapa de reconstrucción. No se trata de una elección más. Se trata de una disputa de sentido, de modelo de país, de presente y de futuro para las grandes mayorías argentinas.

Los antecedentes más recientes, sin embargo, nos exigen autocrítica. Como militantes del movimiento, no podemos eludir las responsabilidades que nos competen. En los últimos años, el peronismo no estuvo a la altura de lo que fue y de lo que debe ser. La falta de conducción clara, las disputas intestinas, las decisiones unilaterales, las miradas cortas, egoístas, muchas veces más orientadas a preservar espacios de poder que a transformar la realidad, nos alejaron del pueblo. Perdimos representatividad real, dejamos vacíos los espacios que históricamente ocupamos y, lo más grave, dejamos de anticipar los tiempos, algo que el peronismo —como movimiento nacional, popular y revolucionario— supo hacer mejor que nadie.

En un mundo que atraviesa transformaciones profundas, con cambios que reconfiguran todo, nosotros, los peronistas, debemos volver a ser vanguardia.

Debemos volver a pensar el desarrollo argentino en clave nacional y global. Debemos volver a imaginar un modelo de país inclusivo, con justicia social, con trabajo digno, con industria nacional, con soberanía y con un Estado presente que abrace, cuide y garantice derechos.

Pero esa tarea no se hace solamente desde el discurso o las redes, como así tampoco desde las bancas.

Esa tarea se hace desde el debate profundo, desde la militancia organizada, desde el contacto real con el pueblo, y desde una estrategia de unidad que no sea solo electoral, sino de proyecto.

Sabemos que no será fácil. No hay una única mirada. No hay una única síntesis posible. Y tal vez, en este momento, no logremos cerrar del todo nuestras diferencias. Pero

como bien nos enseñó la historia del movimiento:

Cuando no hay acuerdo posible, cuando se hace difícil saldar la discusión, es necesario soldar los puentes de la unidad.

Dejar de lado aquello que nos divide y abrazar con firmeza aquellos que nos une: la lucha por un país más justo, más solidario, más humano.

En este sentido, la unidad no es un fin en sí mismo, sino una herramienta política indispensable para enfrentar el modelo de exclusión, entrega y ajuste que hoy gobierna. Unidad, no desde la imposición, sino desde el diálogo. Unidad, no desde las cúpulas, sino desde las bases. Unidad, no para repetir fórmulas viejas, sino para construir nuevas respuestas con el pueblo adentro.

Desde acá, no buscamos imponer una línea, sino abrir un camino.

Un camino de discusión honesta, de reflexión colectiva, de formación política. Porque sabemos que, sin cuadros preparados, sin organización, sin conciencia y sin pueblo movilizado, no hay victoria posible.

Enfocándonos en la coyuntura que hoy nos afecta, de cara a las elecciones legislativas de 2025, debemos entender que nos estamos jugando más que una elección: nos estamos jugando el futuro de la Argentina.

Necesitamos recuperar la iniciativa política, salir del rincón, volver a enamorar, volver a representar. Y eso solo será posible si volvemos a caminar cada barrio, cada fábrica, cada centro de estudiantes, cada sindicato, cada espacio donde el pueblo lucha por sobrevivir y resistir.

No queremos volver al poder por nostalgia.

Queremos volver para transformar.

Para reconstruir la Patria.

Para volver a levantar las banderas de la justicia social, la independencia económica y la soberanía política, no como consignas vacías o slogans atractivos, sino como políticas reales que le devuelvan dignidad a nuestro pueblo.

Unidad, humildad y coraje. Porque el futuro no se espera: se construye. Y como siempre, con el pueblo como protagonista.

PRIMERO LA PATRIA







DECIMOS HACIENDO

QUINTA CLASE DE CONDUCCIÓN POLÍTICA

DICTADA EL 19 DE ABRIL DE 1951

En un momento donde la conducción del peronismo vuelve a ponerse en discusión —tras una victoria electoral significativa como la de las legislativas bonaerenses de 2025—, recuperar el pensamiento de Perón sobre el arte de conducir no es una cuestión académica ni nostálgica: es una necesidad política concreta.

En esta quinta clase de Conducción Política, Perón nos advierte que la conducción no es una ciencia exacta ni un conjunto de fórmulas repetibles, sino un arte que se apoya en la ciencia, pero que requiere creación permanente. Conducir es tener una política integral que lo abarque todo, saber usar todos los medios al alcance para alcanzar un solo objetivo: el éxito colectivo.

Perón insiste en que no se estudian casos para repetirlos, sino como entrenamiento para ejercitar la gimnasia de la toma de decisiones. El conductor, para serlo de verdad, debe tener claridad para distinguir entre factores determinantes y secundarios. Lo secundario —una disputa personal, una figura política rival, una provocación menor— puede desviar la atención del verdadero objetivo.

Además, Perón diferencia claramente al conductor del caudillo. El primero forma y organiza; el segundo explota la desorganización en beneficio propio. El conductor, dice Perón, debe tener ambición, pero no para sí, sino para ponerla al servicio del pueblo. No se impone: es seguido. No se encierra en su pasión: la administra con sacrificio, humildad y una visión clara del triunfo como construcción colectiva.

En definitiva, el conductor debe saber realizar el éxito: concebirlo, prepararlo, organizarlo, ejecutarlo y, finalmente, explotarlo en función del bienestar del pueblo. Hoy, como ayer, esta clase de Perón no es teoría: es herramienta para la acción.

En nuestra clase anterior habíamos dejado para tratar hoy lo referente al conductor, es decir, lo que yo llamo la parte vital del arte. Se ha llegado a discutir muchas veces si la conducción es un arte o una ciencia. Asunto difícil —diremos— de establecer en forma categórica, porque en ella uno utiliza todos los conocimientos, sean éstos de la ciencia o sean de la vida, que es la más grande de todas las ciencias para un conductor. Sin embargo, es indudable que la conducción es un arte; es puramente un arte, y utiliza también, como las demás artes, partes de la ciencia. Si en lugar de arte fuese una ciencia, ya existiría alguna fórmula para crear una obra de arte como la de Napoleón, como la de Alejandro o la de César. Creo que todavía no existe una ciencia que capacite al hombre para realizar esa clase de trabajos. La ciencia en general difiere del arte y se rige por leyes, las cuales establecen que a los mismos efectos, corresponden las mismas causas. El arte, en cambio, es una cosa distinta; no tiene reglas fijas ni leyes sino que se rige por principios, grandes principios que se enuncian en una mis-

ma forma pero que se aplican de infinitos modos y maneras. Vale decir que nada nos da la posesión de un arte, de un principio como cierto, sino mediante la transformación que el criterio y la capacidad del conductor hace en su aplicación en cada caso concreto, porque las mismas causas en la conducción no producen los mismos efectos. Intervienen los hombres e intervienen los hechos y aun en casos similares, a iguales causas se obtienen iguales efectos porque cambian los hombres y cambian los factores que juegan en la solución del problema.

De manera que la conducción es un arte "*sui generis*". Es distinto de todos los demás. Es un arte porque presupone, permanentemente, creación. La conducción sin espíritu creador no existe, y es permanente creación porque todos los casos que la historia plantea en la conducción son distintos, como distintos son los factores que intervienen en cada caso. La habilidad del conductor está en percibir el problema, en captar cada uno de sus factores en su verdadero valor, sin equivocarse ninguno de los coeficientes que,





con distinta importancia, escalonan las formas principales y las formas secundarias del hecho. Captado el problema en su conjunto, elaborado por el propio criterio y resuelto con espíritu objetivo y real, el hecho se penetra; el análisis lo descompone, la síntesis lo arma y el método lo desarrolla. Eso es todo cuanto se puede decir de la operación que naturalmente se produce en la personalidad del conductor. Es algo tan extraordinario como lo que sucede con los organismos fisiológicos que, ingiriendo distintas sustancias, pueden producir reacciones y efectos similares. El conductor es un ente de transformación maravilloso, que percibe un fenómeno y saca una solución elaborada por sí, parte intuitivamente, parte por el análisis y parte por la síntesis. Difícil de comprender, porque son fenómenos que no creo haya nadie que pueda explicar de una manera certera. Lo que sí se puede expresar es que éste es un arte simple y todo de ejecución —como decía Napoleón. Simple, para el que tiene las cualidades y calidades; difícil para el que no las posee. Que esas cualidades y calidades pueden ad-

quirirse realmente, es cierto.

De manera que el conductor, indudablemente, puede nacer, pero puede también crearse y perfeccionarse. De esto se podría hablar con sentido analítico y con sentido filosófico días enteros. Pero no es nuestra finalidad extendernos en conocimientos abstractos de lo que es un conductor, sino en catalogar algunos de los conocimientos que él debe poseer para ser más “sabio” en cada una de las ocasiones en que deba actuar. Por principio el conductor no es solamente un captador, diremos, de fenómenos y que elabora éxitos y fracasos. Quien proceda con un criterio más o menos formal a cristalizar sistemas, a establecer métodos y a crear recetas para conducir —como para hacer la comida— se equivoca. Si fuese posible realizar la conducción política con sentido esquemático, con sentido dinámico, mediante sistemas preestablecidos o recetas al alcance de todos, sería una cosa muy fácil. Pero es difícil, precisamente, porque la principalísima exigencia de la conducción es crear y hasta ahora, lo que más difícil se le ha presentado al hombre es

la creación.

Tenemos mucho hecho en el mundo, pero no mucho creado. La tarea del conductor es crear, crear siempre, estar siempre predispuesto a crear. Al dividir el arte de la conducción deben tenerse en cuenta dos partes fundamentales: la parte vital del arte, que es el conductor, el artista, y la parte inerte, que comprende toda la teoría del arte y su técnica. Esta teoría del arte y su técnica puede ser aprendida por cualquiera y, en consecuencia, cualquiera puede llegar a poseer los secretos de la conducción. Ahora bien; conducir ya es otra cosa. Los secretos están íntegramente en la teoría y en la técnica, pero hay un secreto superior a todos que es el de la creación; algunos hombres lo poseen naturalmente, otros lo adquieren, pero lo alcanzan con distinta medida. Yo lo he calificado como el óleo sagrado de Samuel, como califico a menudo las cosas que no se pueden definir exactamente.



Uno de los grandes errores en la preparación de los hombres de Estado en el mundo ha sido precisamente prescindir de la técnica de la conducción. La conducción política en el orden internacional se distingue muy claramente de la conducción militar. Se dice que la conducción militar es la continuación de la conducción política, o en otras palabras, la guerra es la continuación de la política por otros medios. Hay una continuidad absoluta entre una y otra conducción. En la política interna la técnica de conducción es también la base de la conducción militar, porque quien hace la conducción de la política por otros medios, vale decir la guerra, utiliza el instrumento natural del trabajo de toda la conducción interna. Cuando elaboramos dentro del país una política, estamos preparando la conducción de un pueblo en lo interno y también en lo internacional para que haya unidad en la preparación de la nación. No se prepara la nación unilateralmente para un trabajo o para otro; la nación se prepara para que tenga aglutinación, doctrina, una vida nacional y un sentido nacional; se educa, se prepara, se forma, se organiza y se conduce en conjunto. Yo no entiendo la conducción de la nación en compartimentos estancos por distintas materias. El hombre no vive por partes sino integralmente. La nación no vive por sectores, sino universalmente, y ése es el punto de partida fundamental. Es necesario que el hombre tenga el concepto de la universalidad de la acción política. Esta no se puede dividir: la política forma un campo indivisible e integral. El que no llegue a comprender eso, no podrá jamás actuar bien en política. Vale decir, que la política no se aprende por especialidades y por compartimentos: la política se comprende. Es así como hay hombres que han hecho política toda su vida y nunca la comprendie-

ron; así como hay hombres que quizá jamás hicieron política, pero cuando actuaron, lo hicieron bien, porque la habían comprendido. El error de enfoque y de penetración del aspecto político de la nación está en no mirar en grande la política; ella no se puede mirar en pequeño, porque es la actividad integral; todo está comprendido por la política; y quien no abarque el programa y mire sólo un sector por un pequeño agujerito, no podrá hacer nunca nada en política.

¿Por qué? Porque las grandes causas están en los fenómenos integrales, no en las pequeñas partes que componen ese fenómeno de conjunto. De manera que para ser conductor político, lo que hay que estudiar es esta política integral. No pequeños sectores de especialización en la política, porque aunque tenga a su lado a técnicos, no le servirán; éstos son asesores y no conductores. En otras palabras, no se comprende política si no se tiene un panorama de la unidad integral de la política, que es universal e indivisible, pero que uno la puede penetrar y comprender. La política no se aprende; se comprende. Tonto es perder una vida estudiando la política solamente para aprenderla, porque cuando se la ha aprendido, se muere y no sirve para nada. Debe tratarse de comprenderla. Es imposible aprender la política. Es tan infinito el número de casos concretos que la política plantea que quien quisiera aprenderlos todos se moriría antes de haber aprendido la milésima parte. Vale decir, que la experiencia política es comprensible para el entendimiento de los hombres, para elaborar el criterio necesario que permita enfocar los problemas y resolverlos de por sí con sentido objetivo. Jamás pretender acordarse de qué caso ha pasado que se parezca al que se debe resolver o qué es lo que la teoría dice como principio a aplicar.

Eso no tiene ningún valor; es la penetración y la comprensión del problema lo que va a dar la solución. De cualquier situación fluye, teniendo en cuenta el objetivo, qué es lo que hay que hacer para que marchemos desde esta situación en que vivimos a ese objetivo que perseguimos. El camino surge de la experiencia de la situación. Y eso hay que mirarlo objetivamente. Es poner en movimiento la materia, directamente, y entonces de ahí va a salir el camino, camino único o camino múltiple, pero camino, que es lo que uno busca entre las situaciones y el objetivo que persigue. Es difícil establecer también en este campo nada ajustado a una realidad concreta. En este tipo de actividad nada hay concreto, sino la situación que plantea cada caso.



Y para resolverla, los caminos son infinitos, como infinito es el número de hombres, y como infinito es el número de las distintas y diversas maneras de pensar y de actuar. Sin embargo, Napoleón —que es uno de los



hombres más admirables, no sólo en la solución de los problemas sino por las ideas que ha legado sobre sus métodos de conducción— tenía una afirmación de extraordinario valor para todo el que conduce, no sólo en lo militar sino también en lo político. Porque Napoleón fue, por sobre todo, un político. Él luchó con una idea política, no luchó jamás con una idea militar. La acción militar de Napoleón fue un medio para ejecutarla. Su objetivo —su gran objetivo— fue político. Si él enfrentó a ocho o diez coaliciones, no lo hizo nunca por una razón militar. Las enfrentó militarmente, pero por una razón política. Es que siempre la acción militar está subordinada a la política. La guerra no se hace nunca por sí misma; no tiene valores intrínsecos; se hace siempre al servicio de una idea política. Y él, entonces, ha afirmado una teoría que para mí es lo más valioso que se puede encontrar en la conducción: una verdadera “*trouvée*”, como dicen los franceses. En la teoría que Napoleón esbo-

zó en varias oportunidades, dijo: “el éxito no depende de la suerte, tampoco de la casualidad y no es un designio del destino. El éxito —dijo Napoleón— se construye; el éxito se realiza”. Es decir, que el éxito se concibe, se prepara, se organiza, se realiza y se explota, porque el éxito de los hombres está en los hombres mismos, está en su propia acción. Señores: el conductor es un constructor de éxitos. Esa es la mejor definición que se puede dar de un conductor. Es decir, es un hombre que recibe un elemento —que es una situación— y que recibe un objetivo, que es lo que él debe lograr, partiendo de esa situación. Entonces él concibe. El éxito es alcanzar el objetivo. Lo prepara, lo organiza, lo realiza y cuando llega allá, le saca provecho. La conducción es, lisa y llanamente, la construcción de éxitos y el conductor es un constructor de ellos.

Quiere decir que el éxito puede construirse. Algunos creen que es la casualidad, otros que es la suerte, que es la fortuna. Si, puede haber éxitos casuales, pero en un hombre que obtiene ochenta éxitos puede haber tres éxitos casuales. Los setenta y siete restantes los ha construido él mismo. Es difícil que a uno se le dé setenta y siete veces la suerte en la ruleta; puede darse tres veces... A Napoleón, que enfrentó durante treinta años cientos de suertes distintas, no fue la casualidad ni el azar quienes lo favorecieron siempre hasta Waterloo, en que la suerte no lo favoreció. Allí él no preparó ni realizó el éxito; quizá lo esperó al azar y por ser ésta quizá la única vez que él esperó de la suerte, ella le jugó una mala partida. Pero ésa es la realidad. Si yo quisiera determinarles a ustedes cuál es la virtud del conductor y qué es la conducción, podría decirles, como cosa absolutamente cierta, algo vaga pero real: el conductor es un constructor de éxitos y la

conducción es la elaboración de esos éxitos por intermedio del conductor, que utiliza una técnica, una inspiración y su capacidad propia. Si tiene una gran técnica, puede salir una linda casa, una buena casa; si tiene una buena inspiración, puede hacerla grande; pero si tiene talento, entonces la hace hasta linda, y si tiene más talento, hace una cosa nueva que revoluciona la arquitectura en el mundo. En fin, esto tiene infinito número de gradaciones, como infinitas pueden ser las creaciones del hombre. Sobre el conductor en sí y sobre la conducción, yo no les podría decir nada más nuevo ni más concreto que esto, que por otra parte no es mío; es, en muchos conceptos, de Napoleón.

Pero podemos sacar de aquí también alguna enseñanza para la conducción. Lo primero que se necesita es tener un criterio amplio y descartar los sistemas, el esquema, la rutina y la receta. Es decir, que en esto no hay que copiar; hay que crear, porque el arte es creación. Nadie se ha hecho famoso copiando cuadros o esculturas, ni tampoco copiando ejemplos, porque algunas veces se copian también los malos ejemplos. Es cuestión de discernimiento de cada individuo, pero lo importante es que cuando se quiere realizar una obra de este orden, que tenga algún valor, haya creación. En consecuencia, hay que poner en juego el criterio, no la memoria, los modelos, las recetas ni los sistemas. Para esto no hay sistemas. La conducción es uno de los aspectos de la vida imposible de sistematizar; no puede haber sistematización. Esa es la enseñanza que surge de la teoría de la construcción de los éxitos. Por otra parte, es necesario pensar que lo que el conductor enfrenta es una situación concreta y que lo que necesita es una solución, que no encontrará en ninguno de los ejemplos de la historia ni sacará explícitamente de ninguno de



los principios de la teoría del arte. Los principios de la teoría del arte han surgido de las grandes obras maestras de la conducción política. De manera que, siendo principios empíricos, no los podremos fabricar nosotros sino que surgen de los hechos.

Por eso la conducción no es una técnica, sino un arte y de allí que el conductor no es un técnico sino un artista. El artista que debe crear tiene ante sí un caso concreto; le encargan la obra, tiene los materiales, todo lo necesario. Él debe darle vida; ésa es la solución que buscará si es escultor o pintor. Si es conductor le dan un desorden tremendo y tiene que arreglarlo para salir adelante. Le entregan una Argentina capitalista, sin justicia social, sin soberanía política y sin independencia económica, y tiene que solucionar todos los problemas. No es que yo quiera citar un ejemplo nuestro, pero sí quiero dar el ejemplo real. Hay que darse cuenta de los inconvenientes con que se tropieza en la realización de una obra de conducción, los malos ratos que hay que pasar, las amenazas, las noches y los días tristes; pero al final se llega a una solución y entonces la satisfacción



compensa todos los malestares. La experiencia propia en la conducción es difícil. Generalmente llega tarde y cuesta cara, porque se aprende sobre los errores, y la experiencia en carne propia es, en política, maestra de los tontos: hay que tratar de aprender en los errores que cometen los demás. De manera que en esta gimnasia espiritual permanente, que es el estudio de todos los hechos, de todos los casos y su análisis, se van acopiando, en todas las situaciones, los conocimientos necesarios. No se estudian los casos concretos ocurridos en la historia de la conducción política del mundo para volverlos a aplicar por si el caso se repite; no, se estudian para ser más sabios en todas las ocasiones, para entrenamiento, pura y exclusivamente, para hacer una gimnasia de la conducción. Ese es el valor de los ejemplos. Pero, aunque parezca una *"verdad de Perogrullo"*, una de las cosas más importantes para el conductor es que tenga presente que quien debe conducir los acontecimientos es él.

Y que no debe ser conducido jamás por los acontecimientos. Ésta es una de las condiciones fundamentales del conductor. Que

sea conductor; que él conduzca los acontecimientos, y que no sean los acontecimientos los que lo conduzcan a él. Primera cuestión. Y segunda, que debe saber siempre lo que quiere. Debe conocer siempre cuál es el objetivo sobre el cual marcha. Estas dos cosas parecen asimismo dos *"verdades de Perogrullo"*, porque conducir, lógicamente, presupone que sea uno el que origina, desencadena y realiza los acontecimientos, y no que sea él el juguete de esos sucesos. También hay que saber lo que se quiere, cuál es el objetivo por el cual se conduce. Yo les diría a ustedes que en la historia son muchos más los conductores que han sido conducidos por los acontecimientos y que no sabían qué era lo que querían, o cuál era su objetivo, que los que han conducido y los que han tenido claro el objetivo y la finalidad por la que luchaban. Es una cosa extraordinaria, pero es así. Es exactamente como yo les digo. Otra de las cuestiones que el conductor no debe jamás olvidar es que todos los hechos tienen factores determinantes y factores secundarios. Generalmente, como le pasó a Don Quijote, muchos de los hombres luchan, di-

rigen la acción contra los molinos de viento, y se olvidan de sus enemigos. Es decir, son atraídos a esos objetivos secundarios donde gastan toda su energía y su tiempo, mientras ven desfilan los objetivos principales sin apoderarse de ellos y encaminarlos a su voluntad. Vale decir, que en todas las acciones de la política hay factores determinantes o principales y factores secundarios. El secreto está en abarcarlos bien, comprenderlos bien y dominar los fundamentales, dejando libres los secundarios que no tienen mucha importancia; o, cuando mucho, atendiendo los objetivos fundamentales con los medios fundamentales o principales, y atendiendo los secundarios sólo con fuerzas y con medios de segundo orden. Otro asunto que a menudo los hombres olvidan en la conducción —y ustedes han de haberlo observado mil veces—, es que hay personas que tienen temas fijos. Se ocupan de cosas sin importancia, se ven atraídas por un objetivo que no tiene valor, y por él desprecian los verdaderamente importantes. Eso es muy común en los hombres, porque el hombre no solamente tiene criterio para discernir, sino que tiene también pasiones que lo arrastran; y las pasiones lo llevan, generalmente, hacia los objetivos secundarios.

Muchas veces un político, por perseguir a otro, ha perdido toda su acción política. Se hundió él por otro, sin alcanzar el objetivo que persiguió; perdió todo lo que buscaba. Esto es un asunto muy importante, porque contiene la razón misma de ser de la conducción. Y también está en la naturaleza del hombre. El hombre suele ser pasionista por naturaleza y aun por costumbre. Y el conductor no puede tener esa clase de defectos. En otras palabras, señores, surgiría de todo esto, que yo muy sintéticamente expongo en razón del tiempo, que el conductor debe



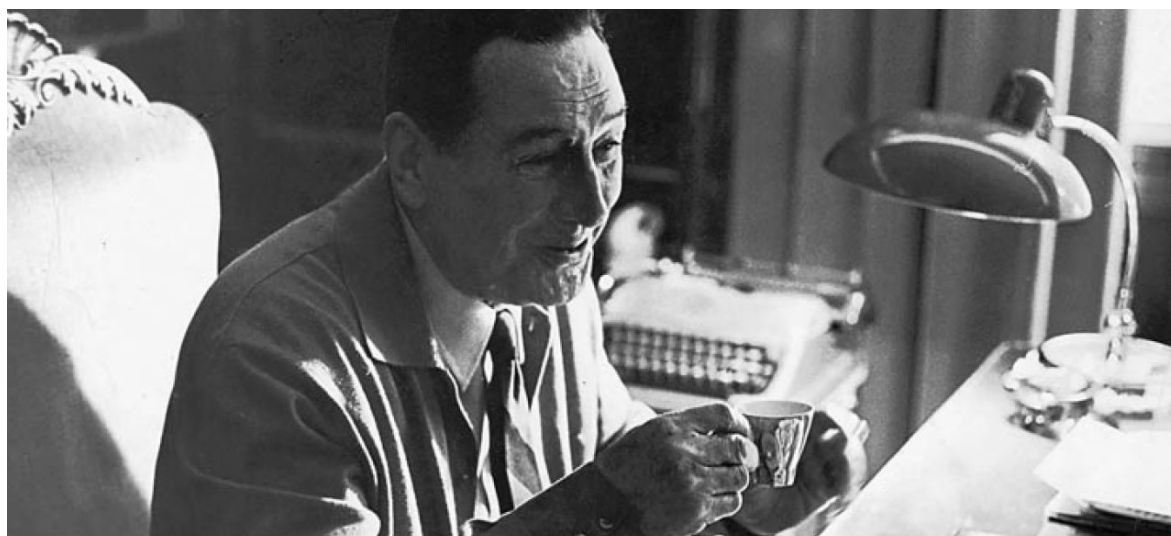
tener ciertas cualidades y ciertas calidades sin las cuales será siempre obstruido por su propia personalidad durante la conducción. Hay cosas que no debe olvidar jamás, ya que el olvido de ellas constituirá una serie de inconvenientes y factores desfavorables que se sumarán a los factores desfavorables que los hechos le van a presentar, y que, a medida que él los vaya poniendo en juego durante la conducción, se irán multiplicando en progresión geométrica hasta que el cúmulo de errores y de factores desfavorables anulen toda su posibilidad de conducción. Por eso quiero mencionar brevemente estas cualidades y calidades. Lo sublime de los principios no está en su enunciación sino en su ejercicio.

Diremos, al pasar, algunas de las cualidades que yo creo son indispensables en el conductor. Empecemos por establecer que el conductor es un artista; no un técnico. Vale decir, que él no elabora nada mecánicamente, que la conducción es producto de su creación. De lo contrario, no va a tener nada

que agradecer a su acción de conductor. En este sentido un perito en ciencias políticas y sociales no presupone, en manera alguna, un conductor, como tampoco un conductor necesita ser un perito en ciencias políticas y sociales. Uno es un técnico; el otro, es un artista. Para hacer una “Piedad”, de Miguel Ángel, o una “Cena”, de Leonardo, o un Chacabuco, de San Martín —que he citado tantas veces— o un Wagram, de Napoleón, no intervino un técnico. Técnicos ha habido muchos, y al lado de Napoleón había también un técnico. Ahora, probablemente en Napoleón, cuando en Italia venció a los austríacos y piemonteses, no había un técnico —¡si era un hombre de veintiún años!— había un artista, y él suplió toda la técnica como la suplió Miguel Ángel; y éste era un hombre que no tenía técnica, según sostienen los pintores. Pero él hizo las grandes obras. Otros, que han sido técnicos, no han hecho ninguna obra. Lo mismo pasa, más o menos, con todos. No es la técnica, sino el arte lo que lleva a la producción de las obras maestras. El arte tiene un sentido vital que no puede reemplazarse con la técnica. Por eso digo que no son en realidad los cono-

cimientos ni la extraordinaria erudición lo que da la capacidad. Conducir es actuar, es crear. Lo único que la técnica enseña es un sistema, pero no enseña los medios de realizarlo. Eso está en cada individuo, o no está. Por eso digo que no presupone un perito en ciencias políticas y sociales, un buen conductor político. Tenemos tantos formados por nuestras facultades y, sin embargo, no he visto ninguno que se haya destacado en el orden de la conducción política. Señores: la conducción política necesita para triunfar, en este orden de cosas y en primer término, un conductor. Pero un conductor en la política no ha de ser sólo eso; tiene que ser un maestro, porque su acción no es solamente conducir, sino que es, primeramente, enseñar; luego formar; organizar después y, por último, recién conducir. Porque el instrumento de trabajo de él es tan heterogéneo e inmenso que lo primero que tiene que hacer es formar su instrumento. De lo contrario, ¡cómo va a trabajar! El podría suplir, en algunos casos, con la acción, la falta de instrumento, del mismo modo que alguno podrá modelar a dedo o pintar con el dedo. Pero no puede ser éste, el sistema permanente,





porque no llegará a producir obras de arte acabadas, como deben ser las que produce la conducción. Por esa razón él debe ser también el conductor de pueblos; tiene que ser, además de un hombre que conduzca, un hombre que sepa enseñar, que sepa formar al pueblo, que sepa organizarlo y que sepa, finalmente, conducirlo. Por eso creo que los conductores de la política en la Argentina han sido muy pocos. ¿Por qué pienso así?

Porque hemos llegado hasta esta altura y vemos que el pueblo argentino no está todavía ni formado, ni instruido, ni organizado para posibilitar esa conducción. Nosotros hemos tenido caudillos; no hemos tenido conductores. Si hubiéramos tenido conductores, el pueblo ya estaría educado, formado, organizado, y sería fácil conducirlo. Por eso no lo podemos conducir ahora con un sentido técnico. Somos capaces de hacer una diablura o una acción popular, o un boliche, pero no somos capaces de construir una obra perfecta a través de los años. Es decir, somos luchadores de montonera; no somos luchadores constructivos de una organización permanente. Por eso tenemos todavía el sentido gregario y no el sentido técnico de la conducción. ¿Para qué es ese sentido

técnico? Para dar continuidad a las obras y a la existencia misma de la organización y de la conducción dentro del país. Sin esa educación el pueblo no irá muy lejos; cambiará de caudillos, pero no hará nada permanente. Si los hombres de la conducción no fueran capaces de organizar una acción permanente dentro del pueblo, no serían conductores; serían caudillos. La diferencia que existe entre el caudillo y el conductor es natural. El primero hace cosas circunstanciales y el segundo realiza cosas permanentes. El caudillo explota la desorganización y el conductor aprovecha la organización. El caudillo no educa, más bien pervierte; el conductor educa, enseña y forma. Es decir, son maneras diametralmente opuestas en la acción política, en mi concepto. Si un conductor, después de haber manejado un pueblo, no deja nada permanente, no ha sido un conductor: ha sido un caudillo. Esa es la diferencia que yo establezco; no sé si estaré equivocado. Lo que sí puedo decir es que los partidos políticos triunfan o son destruidos por sus conductores. Cuando un partido político se viene abajo, no es el partido político quien tiene la culpa sino el conductor; en el último análisis, el culpable es siempre el conductor.

Algún error habrá cometido, o quizás muchos errores, ya que salvar al partido es su función, porque es su causa. Pero el conductor, cuando sucumbe a su causa, también sucumbe él; y generalmente, la fuerza que lo acompaña con él, sistemáticamente. Algunos dicen que los conductores nacen solamente; no se hacen. Es cierto que los conductores de excepción nacen y no se hacen; pero también es cierto que al genio de muchos grandes conductores se puede llegar por el método. El genio, en el fondo, es trabajo en gran parte. La conducción está al alcance de todos los hombres, y sostener lo contrario sería sostener una escuela negativa. El hombre se capacita para la conducción en distintos grados, pero se capacita. Luego, la conducción se puede alcanzar; uno se puede capacitar; no aprender, que no es el término exacto, sino capacitar, porque presupone la educación del alma y la educación intelectual. La conducción puede ser objeto de capacitación. Se obtiene y se alcanza, en los sistemáticos, quizás por un sistema muy malo. Los hombres de criterio, por el ejercicio permanente de su capacidad intelectual, impulsada por los factores morales, pueden llegar a ser un día conductores, sin necesidad de nacer genios. El genio no se ha podido explicar sino de una manera: es lo inexplicable; lo que el hombre no puede explicar, lo llama genio. Pero siempre hay un proceso por la inteligencia del hombre, que emplea sus valores en forma bien equilibrada y compensada. Napoleón definía así al genio: representando los valores morales por las coordenadas verticales y los valores intelectuales por la base, el genio es aquel que tiene una base igual a su coordenada; es decir, un hombre que tiene repartidos muy armoniosamente sus valores morales y sus valores intelectuales, o sea que



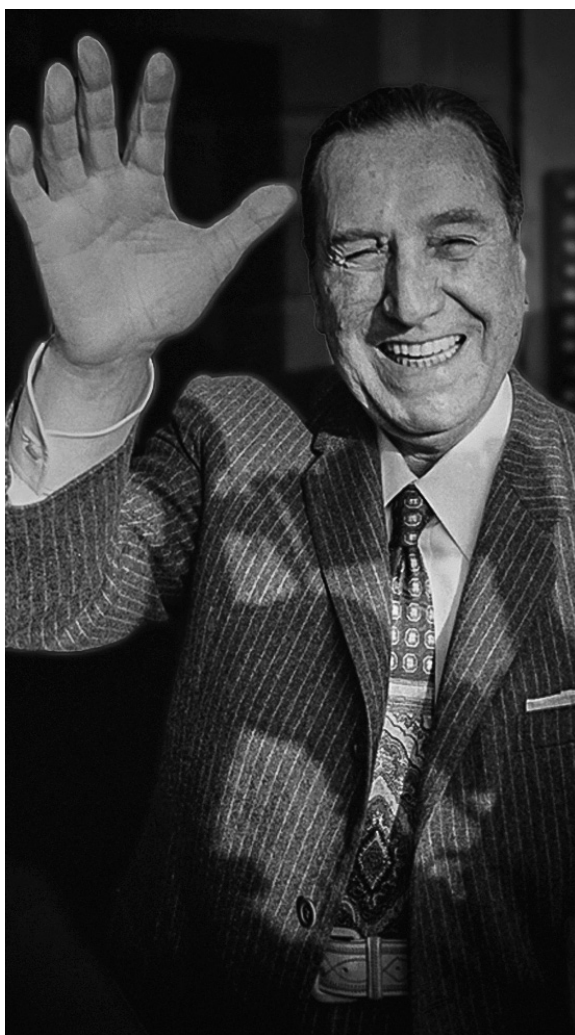
es capaz de concebir bien y que tiene fuerza suficiente para ejecutar bien. Esa era la definición que Napoleón daba del hombre perfecto para la conducción. El conductor necesita tener valores espirituales, vale decir, morales, y también necesita tener valores intelectuales, como capacidad, criterio, método, espíritu creador; en fin, un sinnúmero de condiciones que voy a tratar de enumerar a continuación. En cuanto a los valores espirituales del conductor, lo que puede afirmarse en este sentido es que un conductor puede carecer de preparación, pero no puede carecer de valores morales.

Si carece de valores morales, no es un conductor, porque los valores morales en el conductor están por sobre los intelectuales, porque en la acción siempre la realización está por sobre la concepción. Muchas veces, una mala concepción realizada sistemáticamente y tenazmente, llega a un buen resultado, pero una buena concepción, con una mala realización, no llega nunca a nada. Esa es la razón por la cual en el hombre de arte y en el conductor la acción está siempre por sobre la concepción. Puede tener carencias intelectuales, pero lo que no puede tener son carencias morales, porque sin valores morales no hay conductor. ¿Cuáles son esos valores morales? Son muchos. En primer término, yo creo que el conductor debe sentirse apoyado por una fuerza superior, vale decir, que debe tener una fe en sí mismo y un optimismo muy grande. Eso solamente lo impulsa a las grandes acciones, porque los conductores no se empeñan nunca en pequeñas acciones porque éstas no dan resultado de importancia. El conductor es siempre un hombre que selecciona las acciones y se decide por las grandes, por aquellas que para emprenderlas hay que tener la suficien-



te fuerza de voluntad que nace de la fe en sí mismo y del optimismo que lleve dentro de sí. Los pesimistas, generalmente, cuando se han puesto en marcha se anulan a sí mismos y se vuelven a la mitad del camino.

Conviene que también el conductor sea capaz de jugarse todo a una carta; aquel que quiere exponer poco no va a llegar a ganar mucho; solamente con los grandes riesgos es como se obtienen grandes éxitos. Y por esa razón, el carácter de cada conductor es la fuerza motriz fundamental. Hay hombres que sostienen la teoría de que para no sufrir grandes reveses es menester no exponerse mucho. Esos no llegan nunca a ninguna parte. Hay otros que no quieren exponer nada y éstos no hacen nada tampoco. Es decir, que



en la conducción se eligen los más grandes objetivos y con decisión, con fe en sí mismo y con optimismo. Debe crearse lo que yo llamo el deber de vencer, que va acompañado con la abnegación del individuo. El deber de vencer es indispensable en la conducción. Aquel conductor que no sienta el deber de vencer, difícilmente va a vencer en ninguna acción. Vale decir, que es un hombre decidido a vencer. Si no vence, debe saber soportar virilmente los golpes del destino. Es lo único que le podemos dar como compensación al haber sido derrotado. Por eso ha de jugarse cada conductor, en cada una de las grandes acciones que él realiza. No quiere decir esto que vaya a jugar todos

los días, sino que bastará que lo haga una vez y con suerte. Para establecerse el deber de vencer no basta solamente la abnegación. Esa es la escuela de los estoicos, que a veces da buen resultado. Es una escuela moral, pero no es la escuela del conductor. Es necesario tener el carácter, la energía y la tenacidad para cumplir el deber de vencer. Esa es la escuela del conductor. No es tampoco un hombre que se confía a la fuerza ciega de la suerte. No; él hace su éxito, y lo hace con el carácter, con la energía y con la tenacidad. Por eso el conductor es, por sobre todas las demás cosas, un luchador.

Por inteligente, sabio y bueno que sea, si no lucha para alcanzar lo que se propone, no llegará nunca a ser un conductor. Quiere decir que esta complicada personalidad del conductor presupone muchas cosas que son muy difíciles de cumplir. Es indudable que el conductor debe saber en política que él trabaja para los demás. En esto, como dijo recién la Señora, hay dos clases de hombres: aquellos que trabajan para sí mismos y los que trabajan para los demás. El conductor que trabaje para sí mismo no irá lejos. El conductor siempre trabaja para los demás, jamás para él. Porque si él se obsesiona con su conveniencia, abandona la conveniencia de los demás, y cuando ha abandonado la conveniencia de los demás, falta poco tiempo para que los demás lo abandonen a él. Por esa razón son dos las condiciones fundamentales del conductor: su humildad para hacerse perdonar por los demás lo que no hace por ellos; y su desprendimiento, para no verse nunca tentado a trabajar para sí. Estas condiciones, que parece que no tuvieran importancia, la tienen —y extraordinaria— en el conductor político. No ocurre lo mismo en un conductor militar, para quien son secundarias. En el conductor



político esto es quizá lo más fundamental. Es natural que para esto también se necesita una alta dosis de espíritu de sacrificio, porque en esto se es siempre protector, nunca protegido. Por lo tanto, puesto en la tarea de hacer por los demás y proteger a los demás, uno tiene que soportar también los golpes que vienen dirigidos a los demás con estoicismo y resignación. A eso llamo yo espíritu de sacrificio. El conductor político nunca es autoritario ni intransigente. No hay cosa que sea más peligrosa para el político que la intransigencia, porque la política es, en medio de todo, el arte de convivir y, en consecuencia, la convivencia no se hace a base de intransigencia sino de transacciones.

En lo que uno debe ser intransigente, es en su objetivo fundamental y en el fondo de la doctrina que practica. Pero debe ser alta y profundamente transigente en los medios de realizarla, para que todos, por su propio camino, puedan recorrer el camino que les pertenece. Ese proceder del conductor es lo que va deshaciendo paulatinamente su pedestal. El conductor político nunca manda; cuando mucho aconseja; es lo más que se

puede permitir. Pero debe tener el método o el sistema necesario para que los demás hagan lo que él quiera, sin que tenga que decirlo. Quien conduce en política de otra manera, choca siempre, y en política el choque es el principio de la destrucción del poder. Por eso, el conductor no sigue; es seguido, y para ser seguido hay que tener un procedimiento especial; no puede ser el procedimiento de todos los días. En este orden de cosas creo yo que la base es la lealtad y la sinceridad. Nadie sigue al hombre a quien no cree leal, porque la lealtad, para que sea tal, debe serlo a dos puntas: lealtad del que obedece y lealtad del que manda. La sinceridad es el único medio de comunicación en política. Las reservas mentales, los subterfugios y los engaños se pueden emplear en política dos o tres veces, pero a la cuarta no pasan. ¡Y para emplear la falta de sinceridad por dos o tres veces, mal negocio! Es mejor no emplearla. Empleando siempre la sinceridad, quizás algún día desagrade, pero en conjunto agrada siempre. El engaño es un arma muy traicionera en política y, por otra parte, como dicen los italianos: “le bu-

gie hanno le gambe corte”. En esa lealtad y sinceridad, el conductor debe tener grabado profundamente en su alma el amor al pueblo y a la patria, porque ésa es la base para que él tenga en su alma un sentido perfecto de la justicia. Entiendo que el conductor debe tener encarnada en sí mismo la verdadera justicia, la justicia humana, la justicia de los hombres, con todos los defectos y virtudes. Eso no debe conocerlo sino sentirlo, porque en sus manos está el discernir los honores y la dignidad a quien le corresponda, porque, como decía Aristóteles: “La dignidad no está en los honores que se reciben sino en los honores que se merecen”. De manera que el conductor debe comprender claramente que su justicia es la base de las buenas relaciones, del respeto que por él tengan y de la aglutinación natural de la masa que conduce.

Sin ese sentido innato de la justicia, nadie puede conducir. Si el conductor debe ser también un maestro, debe enseñar; y debe

enseñar por el mejor camino, que es el del ejemplo. No delinquiendo él, no formará delinquentes. Porque en la conducción, de tal palo ha de salir tal astilla... Es indudable que esa enseñanza es la más didáctica, pero la más difícil, porque hay que dominar el indio que uno lleva dentro de sí. De manera que es con eso que se inspira respeto también, que es otra de las condiciones que debe tener el conductor: debe inspirar respeto por el respeto que él guarde a los demás, que es la mejor manera de ser respetado. Un respeto cariñoso, pero respeto. Respeto en lo que el hombre tiene de respetable; porque algunos respetan las formas: yo soy partidario de respetar el fondo de las cosas y de los hombres. El conductor no lleva a nadie. A él lo siguen; si no, no es conductor.

En la política, es una técnica total y absolutamente distinta de todos los demás tipos de conducción. El político que quiere llevar a la gente... no llegará a su objetivo. Es como aquel que decía: “Le mando doscientos





tos votantes, pero devuélvame los bozales”. ¡Ése no puede ser conductor! El conductor no debe llevar a nadie. Él va adelante, y los que quieren, lo siguen. Los que tienen que hacerse seguir a la fuerza no van lejos. En la política eso es fundamental. De manera que la tarea fundamental del conductor político es hacerse seguir. Y uno se hace seguir por dos cosas: porque dice la verdad que conviene a todos y porque la cumple honorable y estoicamente. Por esa razón, el conductor, que debe ser un luchador, no lucha nunca en forma personal. Él lucha por una causa. Por eso, cuando algo anda mal, él no se debe ofender personalmente. Él debe mirar, desapasionada, inteligentemente, cómo corregir el error en beneficio de la causa que persigue. Cuando algunos políticos reaccionan violentamente y luchan entre sí, no están trabajando por la causa de todos: están trabajando por la causa de ellos. Porque nadie que conduzca debe olvidarse que él es un luchador de una causa, no de su persona; y cuando alguno de los correligionarios equivoca el camino, puede hacerlo con

buenas o con malas intenciones. Si lo hace con buenas intenciones, lo llama, lo aconseja, y le dice: “Amigo, no es ése el camino; es éste”, sin enojarse. El conductor no se ha sentido, no se puede sentir ofendido personalmente, porque el otro haya fallado en la elección de los métodos que conducen al objetivo que él también persigue. Y cuando lo hace con mala intención, lo llama y le dice: “Amigo, ¡qué lástima!, usted no es capaz para esa función... Va a tener que dejar lo que tiene para dárselo a Fulano; y usted tendrá que incorporarse a la cola y empezar de nuevo, a ver cómo lo hace otra vez. Yo estoy persuadido de que usted va a tener éxito al final”. Le da un abrazo y no tiene por qué enojarse, porque no lo sanciona por haberlo perjudicado personalmente; lo sanciona porque está haciendo mal a la causa de todos y para evitar males mayores lo saca. Yo he tenido casos de éstos que los he resuelto siempre de esta manera. Se trataba de compañeros míos que andaban por ahí politiqueando: “Te has metido en esto; entonces te quedarás aquí y en lugar tuyo

pongo a fulano allá y espera para ver cómo vendrá el futuro”.

Y me han comprendido. En política no hay por qué enojarse, puesto que uno no persigue intereses personales. Es más fácil decir estas cosas que hacerlas. No hay en esto por qué tomar las cosas a la tremenda; no conduce a nada. Otra de las condiciones que el conductor debe tener es estar siempre lejos de la pasión. La pasión es, generalmente, producto de un sectarismo. Cuando el hombre que conduce toda la política se sectariza, pierde la mitad de las armas que tiene para defenderse. En segundo lugar, cuando obedece a su pasión, abandona la conducción de todos para dirigirse a un sector que es el que le apasiona. Ese no es un conductor. El conductor debe ser un hombre frío, sin pasiones, y, si las tiene, ha de dominarlas y no dejarlas ver nunca. Esa es una cualidad muy peligrosa en la conducción. Es necesario que mire con lente planar, que vea todo el panorama, que no se deje nunca atraer hacia una parte de ese panorama haciéndole abandonar el conjunto, porque entonces conducirá a una pequeña parte abandonando la conducción del con-

junto, que es lo que importa e interesa. Por esa razón, el pasionismo, como el sectarismo, son fatales en política. ¿Por qué razón ha sucumbido el Partido Socialista? Por su sectarismo. ¿Por qué va a sucumbir el comunismo? Por su sectarismo. ¿Por qué va a sucumbir el nacionalismo? Por su sectarismo. ¿Qué es un sectario? Yo siempre combino esto y lo explico con cosas de mi oficio, que son las que más conozco. En el Ejército también puede haber sectarios. Hay algunos que no quieren más que la infantería; otros que no quieren más que la artillería y creen que todo lo hace la artillería; otros, en cambio, no creen ni en la infantería ni en la artillería y creen que la aviación es la que decide todo. Esos son sectarios. ¿Para qué se han construido y hecho las armas en el Ejército? La lucha se empeña desde muy lejos, pero se va acercando. Cuando estamos a doscientos kilómetros, tiran los aviones sus bombas; cuando nos hallamos a cuarenta, tiran los cañones de largo alcance, cuando estamos a doce empiezan a accionar los cañones de pequeño alcance; ya cuando nos hallamos solamente a dos kilómetros, empiezan las ametralladoras, y cuando estamos a quinien-





tos metros se utilizan los fusiles; y cuando las fuerzas se juntan, se emplea la bayoneta, el puñal y todas las armas que uno tiene. El sectario sería aquel que quisiera formar otro ejército con artillería solamente.

No podría pelear con su enemigo nada más que a cuarenta kilómetros de distancia. Cuando se juntaran, ¿qué iba a hacer? En política, el sectario es algo similar. La lucha debe tender a la universalidad en la utilización de los medios. El sectario se va cortando las manos solo, mientras que el otro combate con todos los medios. Esto lo arruina. Esa es su muerte. Renuncia por sí a muchos medios de lucha, cuando en política hay que multiplicarlos para vencer. Es una cosa simple, y sin embargo tan olvidada. Es el pasionismo de los hombres el que los lleva a su sectarismo. De manera que el conductor no puede ser nunca sectario si ambiciona al éxito, si quiere el éxito y si tiene el deber del éxito. Otras de las condiciones del conductor es la bondad de fondo y de forma. Hay conductores que son buenos en el fondo, pero que en su manera de ser son ásperos para tratar a la gente. ¡Qué tontos: son buenos en el fondo y no lo demuestran! Hay otros que son malos en el fondo y buenos en la forma. Pegan una puñalada con

una sonrisa. No puede ser conductor quien tenga esos defectos, porque lo descubren enseguida. En la primera puñalada, descubren que es un asesino, aunque lo haya hecho con toda dulzura. Y a ése que es dulce, muchas veces la gente lo tolera más que al otro que siendo bueno en el fondo se hace odiar por su forma. Conocí un jefe muy eminente que un día recibió a una señora que lo quería ver para que resolviese el problema de su hijo. Él, por cumplir su deber, le dijo que no; pero después que se retiró la señora, se lamentaba. Yo me decía: mejor que se hubiera lamentado allí, cuando atendió a la señora, y no después. El hombre es un ser tan complicado que muchas veces no puede hacer nada completo por sus propios defectos. A veces el conductor es bueno en el fondo, pero debe serlo también en la forma. Sólo así se domina a los hombres, porque a los hombres se los domina solamente por el corazón. Lo importante es que en la conducción no basta decir todo esto; hay que hacerlo. Y es más difícil hacerlo que decirlo, porque uno debe dominar muchas veces los impulsos, y el impulsivo nunca fue ni será buen conductor. El buen conductor es siempre reflexivo y profundo. El audaz y el impulsivo no tiene las condiciones del

conductor, porque tiene que manejar hombres y no hay nada más difícil que manejar a los hombres. Es necesario emplear toda la ciencia, todos los valores morales y toda la conciencia que uno tiene para poder manejarlos bien. En este sentido, también el justicialismo sostiene que es más difícil hacer que decir. Lo que tenemos que tratar es que en toda la acción de los conductores, en cualquier grado que ejerzan la conducción, no falten los valores que hemos mencionado. Él podrá ser quizás no tan capacitado ni tan preparado para conducir, pero si carece de algunas de estas condiciones que hemos mencionado no podrá conducir.

Por eso dije al principio que puede conducirse sin valores intelectuales, pero no puede lograrse sin valores morales, porque los valores intelectuales son los que conducen al conductor y los valores morales son los que conducen a la masa. Cada acto de la conducción le da ocasión al conductor de mostrar esos valores morales; lo que nunca debe hacer es desperdiciarlos. Cada vez que tenga que mostrar valores intelectuales en la conducción, ello tendrá una relativa importancia, salvar su prestigio; pero cada vez que deba mostrar valores morales, ello tiene el inmenso valor del ejemplo. Por esa razón yo sostengo que si en toda clase de conducción, es importante poseer los valores morales, en la conducción política es indispensable. Quien no posea esos valores morales es inútil que ensaye conducir; lo hará siempre mal. Señores: para no extender más esta conversación, quiero decir dos palabras sobre los valores intelectuales del conductor. En primer lugar, el conductor ha de conocer su oficio, que es sumamente difícil, porque no solamente ha de conocer las formas de acción, sino que también debe





tener en evidencia permanente los valores que ponen en movimiento esas formas de acción. El conocimiento del oficio para el conductor es indispensable, porque él no ha de ser un conductor inconsciente, sino que en todo momento ha de ser un conductor consciente. Él debe ser moral porque lo es, pero también ha de ser moral porque se controla en todo momento para poderlo ser. Él ha de ser un hombre capacitado, porque si no puede hacer equivocar a los demás; pero debe conocer hasta el último detalle de su propio oficio de la conducción para hacerlo conscientemente, porque lo mismo es equivocar a los demás a conciencia que inconscientemente.

En esto hay también dos clases de hombres: hay un hombre que está acostumbrado y le gusta andar por entre las cosas que los otros han creado. Y hay hombres a los que no les gusta eso, que les gusta crear las cosas por entre las que quieren andar. Los conductores tienen esta segunda característica: nunca son hombres que andan por caminos trillados. Ellos tienen la fiebre de crear. Por eso un conductor es maravilloso para crear, pero peligroso para estabilizar, porque tiene la fiebre de la creación y en las creaciones de los hombres es necesario pensar que hay un alto grado de importancia en la perfectibilidad que presupone la creación permanente; pero que también hay un grado importante en la estabilidad, porque estar empezando siempre no es cosa de cuerdos. Es difícil que un conductor, que es un hombre hecho para crear, se someta a la necesidad de esperar la estabilización para no seguir reformando. Todo reformador, ya que la reforma es en el fondo la base fundamental de la creación, se hace sobre formas hechas, reformando, creando

nuevas cosas. Esto es un asunto que en el conductor político tiene una importancia extraordinaria, que no se deje devorar por la fiebre de la creación, porque entonces lleva al caos, de la misma manera que no debe caer en el extremo opuesto, porque entonces no hace nada. En esto, como en todas las cosas, los extremos suelen juntarse. Esto es una cosa fundamental que el conductor no debe olvidarse jamás. Pero es indudable que él debe construir y crear, no copiar. Esa es la condición del conductor. El otro temperamento de las formas de creación se lo pongo yo, porque tengo experiencia de esto. Deben poseer una técnica inteligente, y digo una técnica inteligente, porque ésta, objetivamente apreciada, se divide, para mí, en dos: hay una técnica que llega a cierto punto y se esquematiza, se hace rutinaria y realiza siempre lo mismo. La técnica del conductor ha de ser una técnica inteligente, una técnica en permanente evolución, porque la humanidad, de la cual él conduce una parte, está en permanente evolución. Si él se estabiliza, se queda atrás. Por eso digo que el conductor ha de poseer una técnica, pero una técnica inteligente y en permanente evolución. No se puede decir cuál es la técnica de la conducción, porque es distinta en cada lugar del mundo y es distinta también en cada momento del mundo. La inteligencia del conductor está en mantener al día su técnica y no esquematizarse o caer en la rutina de una técnica que es superada por el tiempo. Éste es un asunto difícil, pero que suplen todos los que tienen una técnica: los médicos, que tienen que vivir al día; los guerreros, etc. Yo recuerdo cuando nosotros habíamos estudiado profundamente la guerra antes de 1914. Vino la del 14-18 y no sabíamos nada. Tuvimos que empezar





de nuevo. Vino la del 39-45, y ocurrió lo mismo; cambió la técnica y uno tiene que seguir. Esto les pasa a todos. Lo mismo les ocurre a los zapateros que construyen una horma y después tienen que tirarla y cambiarla porque ya a la gente no le gusta ese modelo, es decir, que hay una técnica permanentemente evolucionada, como evolucionan los gustos, las formas, los hombres.

No creo que los botines que se usaban en la edad media —esas sandalias anchas— servirían para un pie como los de ahora. Hay enormes cambios en todas las cosas, ya sean morales, materiales e intelectuales. La técnica inteligente presupone que el conductor debe vivir al día con su técnica. Esto no es un traje que se compra y se usa hasta que se rompa. No; hay que ir reformándola. El conductor debe poseer una gran iniciativa y una gran capacidad de acción. Uno de los defectos que más noto en la conducción, es que hay mucha gente que conduce y no tiene iniciativa; están aferrados a normas fijas. Esa falta de iniciativa se traduce en todos los actos de la vida de esos hombres. Es más fácil hacer de acuerdo con la costumbre que pensar en hacerlo cada vez mejor. El hombre no solamente es haragán para trabajar materialmente, sino también para trabajar intelectualmente. Con tal de no pensar, se mueve por el camino ya abierto. Éste es un gravísimo defecto en la conducción. Es un gravísimo defecto para todo conductor. Cada conductor ha de tener permanentemente una iniciativa, y decimos nosotros que el conductor político debe llevar una resolución adelantada en el bolsillo, porque los hechos se desencadenan con una violencia y una rapidez tan grandes, que a menudo no hay tiempo de concebir o analizar los efectos de una realización adversa. Por

eso la iniciativa juega un papel extraordinario. Hay que estar siempre pensando en qué se puede hacer de nuevo; qué cosa va a dar resultado, por pequeña que sea, porque las grandes cosas se componen siempre de pequeñas cositas. Esas pequeñas cositas son las que no deben descuidarse. La iniciativa, que muchos olvidan, tiene una fuerza tremenda. Aprovechada la iniciativa del hombre puede dar éxitos extraordinarios a la conducción. Una de las grandes fuerzas de la mujer en la conducción, es que ellas utilizan los pequeños medios, que son tan poderosos, cosa que nosotros no hacemos porque somos hombres. ¡Ellas aprovechan eso, y hay que ver la fuerza que tienen! Ése ha de ser sin duda un factor de fuerza que nos trae la mujer a la política, un factor de extraordinaria fuerza. Por otra parte, el arte de la conducción presupone vivir la situación, no solamente conocerla. Vivir la situación presupone conocer los hombres, la historia y los hechos, tres cosas que se enuncian con tanta facilidad pero que comprenden el conocimiento integral de la vida. Es difícil conocer los hombres, es difícil conocer la historia de la humanidad, conocerla bien, pero lo más difícil es conocer los hechos, porque éstos están por producirse y casi hay que adivinarlos para conducir.

Es decir, que nosotros, cuando estudiamos los hechos para la conducción, lo hacemos como un encadenamiento, diremos, filosófico de la dinámica de la vida, de la dinámica de todos los hechos, hasta cierto punto, y para asomarnos al porvenir, para ver qué puede producirse e ir ya previendo. Tan anhelante debe ser la conducción, que llega hasta el extremo de asomarse a los últimos hechos para entrever el futuro. No puede la conducción basarse en especula-



ciones, muy ideales, pero sí puede entrever la evolución futura, conociendo la presente y la pasada. Ese estudio filosófico de la historia y de los hechos del presente es el único camino que conduce a la posible previsión, pero a la previsión real, no ilusoria. Basar cualquier solución de la conducción en elementos especulativos conduce siempre a un fracaso tremendo. En la conducción nada se puede hacer por las dudas; hay que hacerlo con seguridad. En la conducción hay que ir como la mula en la montaña, que no mueve el pie de atrás hasta que no asienta bien el de adelante. Aquí no hay nada especulativo ni imaginativo. La conducción se hace a base de una realidad; tiene sorpresas muy desagradables el que confía la conducción en cuestiones más especulativas que reales. Hay que llegar a la realidad de alguna manera y de allí afirmar las conclusiones de la conducción. De otra manera es necesario esperar hasta que se produzca para proceder. Nunca se llega tarde cuando uno está vigilante en la conducción. Este es también un factor sumamente importante, pero presupone nada menos ni nada más que el conocimiento de la historia de los hombres y de los hechos, vale decir, lo que yo llamo vivir la situación. El hombre que vive la situación está listo para proceder bien en cualquier circunstancia que se le pueda presentar, porque es un hombre que vive iluminado por el conocimiento de los hechos pasados, de los que están sucediendo y ya asomando las narices en el porvenir. Solamente

así se puede conducir. Con estas condiciones, todo se reduce a tener una concepción clara, un criterio reflexivo y profundo, y un método, del que ya hemos hablado. El método es una muleta o un hilo de Ariadna por el cual uno va conduciendo su propia conducta en los hechos. Si puede seguir, llegará a un éxito, porque la obra de arte en los planes no está en su concepción sino en su realización. Un plan generalmente es una gran línea que uno debe respetar y seguir, como la estrella polar para el navegante, que he mencionado muchas veces. Lo sacan a uno y el secreto está en volver y tomar la ruta. Pero uno llega. Lo malo es cuando lo sacan. Pierde el rumbo y ya no llega. La conducción es ese trabajo permanente: es su brújula y su marcha, y si lo sacan pierde su rumbo y naufraga. En cambio, el que no tiene su brújula y su decisión de llegar a ese objetivo, a menudo no llega a ninguna parte. En otras palabras, señores: toda la conducción en este aspecto, en el intelectual, se reduce a volver inicialmente a mis primeras palabras de esta clase, a cumplir el consejo napoleónico: saber realizar el éxito. Ustedes ven que todo cuanto yo he expuesto se reduce a esas pocas palabras: la conducción es saber realizar el éxito. Para saber realizar el éxito hay que concebirlo, hay que prepararlo, hay que organizarlo, hay que ejecutarlo y hay que explotarlo. Y todo cuanto yo les pudiera decir de la conducción es exclusivamente eso. Si alguno es capaz de realizar el éxito, aunque no sea conductor, yo me quedo con él.





LA HUELLA DE LOS LEALES

En tiempos oscuros, hubo quienes no dudaron. Quienes eligieron el camino más difícil: el de la lucha, la entrega y el compromiso con el pueblo. Hernán Abriata y Mendicrim Mendizábal son parte de esa generación valiente que, con apenas veinte años, soñó con una patria justa, libre y soberana. No fueron héroes lejanos: fueron compañeros, estudiantes, militantes, hijos y hermanos que pusieron el cuerpo por una causa colectiva.

No levantaron la bandera del individualismo, sino la de la solidaridad. No se replegaron ante el terror, sino que se mantuvieron leales a sus ideales aún en los peores momentos. Su valor no está solo en lo que dieron, sino en lo que nos siguen dando hoy: su ejemplo.

Este homenaje no es solo memoria: es compromiso con esa misma lucha por justicia social, es continuidad militante. Porque sus huellas no se borraron. Siguen marcando el camino.



HORACIO “MENDICRIM” MENDIZABAL



Nacido el **29 de octubre de 1944** en Buenos Aires —aunque algunos registros lo fechan el **30 de abril del mismo año**—, **Horacio Mendizábal** fue un cuadro clave de la militancia revolucionaria peronista. Desde muy joven tuvo inquietudes políticas: pasó por la **Juventud de la Democracia Cristiana** y más tarde se identificó plenamente con el **peronismo combativo**, articulando organización de base con lucha armada.

En su etapa inicial, tuvo un breve paso por **Tacuara**, la agrupación nacionalista

que marcó el derrotero político de muchos jóvenes de la época. Su compromiso con los sectores populares se afianzó en las villas y fábricas, donde desarrolló un trabajo territorial intenso junto a compañeros que provenían del nacionalismo católico y la izquierda cristiana.

En **1968**, tras un intento fallido de integrarse a las **Fuerzas Armadas Peronistas (FAP)**, fundó junto a **Norberto Habegger** y otros militantes la organización guerrillera **Descamisados**, que articulaba acción armada con construcción política. En **noviembre de 1970**, hicieron su primera aparición pública durante la proyección de *La hora de los hornos*, en un cine de **La Tablada**. Poco después, **Dardo Cabo** asumió la conducción de la organización.

Entre las acciones atribuidas a **Descamisados** se encuentran la voladura del **Círculo Naval de Tigre**, el sabotaje a la embarcación del jefe de la Armada, y el secuestro de un alto ejecutivo de **General Electric-ITT**, por quien cobraron un rescate de un millón de dólares. Estas operaciones financiaban la militancia y sostenían a la estructura política en los barrios y espacios sindicales.

Su compromiso lo llevó a fusionar su organización con **Montoneros**, donde pasó a ser parte de la **Conducción Nacional**, con el cargo de **secretario militar**. Fue conocido dentro de la militancia como “**Flaco Mendicrim**” o simplemente “**Lauchón**”, aunque su nombre de guerra era “**Hernán**”. Paradójicamente, nunca hizo el servicio militar obligatorio, pero dirigió al **Ejército Montonero** con decisión y coraje.

En **octubre de 1968**, fue arrestado mientras arrojaba volantes durante un acto por el cumpleaños de Perón, en solidaridad con militantes detenidos tras el intento de ac-

ción en **Taco Ralo**.

En **agosto de 1975**, fue nuevamente detenido en **Córdoba**, brutalmente torturado durante días. Como no lograron quebrarlo, se vieron obligados a **blanquear su detención**. En un hecho casi cinematográfico, logró fugarse del despacho del **juez federal Zambo-ni Ledesma**, con ayuda de un compañero que simuló ser su abogado. Ambos escaparon por una ventana y fueron rescatados por otro militante. Horacio volvió de inmediato a la militancia activa.

En mayo de 1977 la conducción nacional de Montoneros anunció su establecimiento en Roma. Mendizábal viajó por varios países, incluyendo Alemania Oriental, donde hizo un “curso de Estado Mayor” y Beirut, para reforzar el vínculo con la Organización para la Liberación de Palestina.

Con la llegada de la dictadura, se exilió temporalmente, pero regresó durante la etapa de la **Contraofensiva Montonera**, donde asumió una tarea estratégica: dirigir las transmisiones de **Radio Liberación**, en vísperas de la huelga general de la **CGT** del **27 de abril de 1979**.

El **17 de septiembre de 1979**, fue emboscado en **Munro**, en el supermercado “Canguro”, durante una cita operativa. Gravemente herido, fue secuestrado y trasladado al **Hospital Militar de Campo de Mayo**, donde falleció dos días después, el **19 de septiembre**, con sólo **34 años**.

Mendizábal había sido parte de los vínculos que **Montoneros** mantuvo con la **Organización para la Liberación de Palestina (OLP)**, logrando entrenamientos en campos de guerrilla en Medio Oriente. Se recuerda aún un desfile donde la **OLP** lo homenajeó junto al propio **Yasser Arafat**, en un tanque, en el **Líbano**.

Tras su muerte, la OLP difundió un comunicado firmado por **Abu Jihad**, donde se afirmaba que Horacio fue asesinado “por mano de la junta fascista” mientras luchaba “por los derechos, la independencia y el progreso de su pueblo”. También comprometían su apoyo a la lucha del pueblo argentino contra el “imperialismo, el sionismo y el fascismo”.

Su hijo **Martín Mendizábal**, en un testimonio conmovedor, recuerda haberlo visitado de niño en prisión. Una vez le preguntó si lo había extrañado, y Horacio lo llevó hasta su cama, donde tenía una foto suya. En otra ocasión, le regaló un libro ilustrado, escrito por él mismo, sobre la **liberación americana** y la gesta de **San Martín**. Un gesto que resume toda una pedagogía revolucionaria.



HERNÁN ABRIATA: EL ROSTRO JOVEN DE UN SUEÑO INTERRUMPIDO



Hernán Abriata nació el 13 de diciembre de 1951 en Caseros, por entonces parte del Partido de General San Martín, en la provincia de Buenos Aires. Hijo de una familia comprometida con la educación y los valores, pasó su infancia y adolescencia en el norte del conurbano bonaerense, donde estudió en el prestigioso Colegio Alemán de Villa Ballester. Desde sus primeros años, Hernán se mostró como un joven sensible, inteligente y profundamente preocupado por las desigualdades sociales que lo rodeaban. Como muchos de su generación, entendía que el futuro no se debía esperar pasivamente, sino construirlo con las propias manos.

En los años convulsos de principios de los setenta, cuando la juventud argentina se debatía entre la esperanza transformadora y la creciente represión estatal, Hernán eligió el camino del compromiso político. Estudiaba Arquitectura en la Universidad de Buenos Aires y militaba activamente en la Juventud Universitaria Peronista (JUP), una de las expresiones del activismo juvenil dentro del movimiento peronista revolucionario. Su adhesión al proyecto de Montoneros, lejos de una caricatura armada desde el miedo o la desinformación, respondía a una profunda convicción: la posibilidad de un país más justo, más libre, más igualitario.

Como tantos otros jóvenes de su tiempo, Hernán no era un aventurero ni un extremista. Era, ante todo, un soñador comprometido con su pueblo. Un estudiante, un militante, un compañero, un hijo y un amante. Tenía solo 24 años cuando fue secuestrado, el 30 de octubre de 1976, por una patota de la Escuela de Mecánica de la Armada (ESMA), el centro clandestino de detención más siniestro del terrorismo de Estado en Argentina.

UN FARO EN LA OSCURIDAD

Lo que ocurrió tras su secuestro forma parte del horror sistemático de la dictadura cívico-militar: cautiverio, tortura, desaparición. Pero en ese infierno, Hernán no fue una víctima pasiva del aparato represivo. Fue un sostén para sus compañeros de encierro. Carlos Loza, militante comunista y delegado portuario también secuestrado en la ESMA, recuerda que muchas veces estuvo al borde del colapso mental por las torturas. Quien lo sostuvo, quien lo cuidó,

quien le repetía que iban a salir, que había una salida, fue Hernán Abriata. Loza sobrevivió. Hernán no. Y como prueba indeleble del lazo humano y político que los unió, Carlos nombró a su hijo Hernán, en honor a ese compañero inolvidable.

No fue el único. Otros dos sobrevivientes, Oscar Repossi y Rodolfo Picheni, también militantes comunistas y ferroviarios, eligieron homenajear a Hernán dando su nombre a sus propios hijos. Matías Hernán y Mariano Hernán son hoy parte viva de una memoria colectiva que se resiste al olvido. Como alguien alguna vez dijo: “Hay personas que mueren una vez, y otras que viven para siempre en la memoria de los que aman”.



UN AMOR QUE DEJÓ HUELLA

Hernán también tenía una vida afectiva profundamente significativa. Estaba enamorado de Mónica Dittmar, su compañera de vida y de lucha. Se habían casado, se habían mudado juntos, y compartían no solo un te-

cho, sino un proyecto de vida. Estudiaban en la misma facultad y soñaban, como miles de jóvenes de su generación, con un país mejor, donde “reinará la justicia social, la libertad y la igualdad de condiciones”.

Décadas más tarde, en julio de 2017, ocurrió un hallazgo conmovedor: en las paredes del altillo de la ESMA conocido como “Capuchita” —donde funcionó uno de los espacios de reclusión más atroces—, apareció una inscripción que resistió el paso del tiempo y la censura de los verdugos: **“Mónica, te amo. H.A.”**

Mónica reconoció la letra de Hernán. Ese mensaje, simple y desgarrador, volvió desde las entrañas del horror como una declaración de amor eterno, como un grito de humanidad entre tanta desolación.

LA LUCHA POR LA JUSTICIA

La familia de Hernán nunca se rindió. Su madre, Bety Cantarini, con el peso de los años y del dolor, continuó exigiendo justicia. Aprovechando la visita a Argentina del presidente de Francia, François Hollande, en 2016, la familia le envió una carta solicitando la extradición del ex comisario Mario Alfredo “Churrasco” Sandoval, sindicado como responsable del secuestro de Hernán Abriata. Sandoval, miembro del Grupo de Tareas 3.3 de la ESMA, vivía protegido en Francia como ciudadano francés.

Finalmente, tras años de lucha diplomática y judicial, el 16 de diciembre de 2019, Sandoval fue extraditado a la Argentina. La Justicia, aunque lenta, empezó a caminar. El 21 de diciembre de 2022, el Tribunal Oral Federal N° 5 de Buenos Aires condenó a Sandoval a 15 años de prisión por su responsabilidad en la desaparición de Hernán. No es suficiente, porque ninguna sen-

tencia devuelve una vida, pero es una señal de que la impunidad no es eterna.

MEMORIA VIVA

En 2016, se colocó una baldosa en la calle El Cano 3235, en el barrio de Colegiales, donde Hernán vivió y fue secuestrado. Esas baldosas, parte del proyecto “Baldosas por la Memoria”, funcionan como una marca en el territorio, una advertencia, un acto de justicia simbólica: en esa casa, en esa cuadra, la dictadura robó una vida.

Y sin embargo, Hernán Abriata no está desaparecido del todo. Su nombre sobrevive en las baldosas, en las fotos familiares, en las cartas judiciales, en las historias contadas en escuelas y centros culturales. Sobrevive en los hijos que llevan su nombre. Sobrevive en la letra que dejó grabada en un muro. Sobrevive, sobre todo, en la memoria de un pueblo que se niega a olvidar.

Hernán forma parte de una generación diezmada, pero no vencida. La suya fue una juventud que quiso cambiar el mundo, que se comprometió con causas justas, que peleó por un país donde los sueños no fueran una excepción, sino una regla. Le arrebataron la vida, pero no el legado. Hernán Abriata es, como tantos otros 30.000, presente y futuro.

Su historia no es una anécdota trágica del pasado: es una interpelación urgente al presente. Nos recuerda lo que ocurre cuando el odio, la represión y la impunidad ocupan el poder. Y nos obliga a elegir: entre la memoria y el olvido, entre la verdad y la negación, entre la justicia y la indiferencia.

Recordar a Hernán Abriata y a todos nuestros compañeros secuestrados-desaparecidos no es un acto nostálgico. Es una forma de resistencia. Y también de esperanza.





CONTRAPUNTO

POLÍTICA GRANDE, PUEBLO PRESENTE

En esta sección, generalmente nos dedicamos a abordar los debates levantados por el peronismo, las tensiones entre el modelo de país que queremos construir y los obstáculos – externos e internos – que debemos enfrentar.

El discurso de Néstor Kirchner del 1° de marzo de 2004 sintetiza con claridad ese espíritu de confrontación política y ética.

En aquella ocasión, Kirchner no solo se plantó frente a los poderosos de afuera — los defensores del neoliberalismo, el FMI y los grupos de crédito que sometieron al país durante los años 90— sino que también le habló claro a quienes, dentro del propio campo nacional y popular, seguían entendiendo la política como un juego de roscas, mezquindades y beneficios personales.

Frente a la “racionalidad” del ajuste, del déficit cero a costa del hambre y el desempleo, Kirchner propuso otra racionalidad: la del trabajo, la del crecimiento con justicia social, la del Estado presente. Una racionalidad profundamente peronista, que pone al pueblo en el centro de las decisiones.

En esa misma línea, cuestionó las prácticas políticas caudillistas y corporativas que habían alejado a la dirigencia de la militancia y del pueblo. Como ya había señalado el propio Perón, la verdadera conducción no se construye desde la especulación personal, sino desde el compromiso colectivo y la vocación de servicio.

Y quizás una de sus definiciones más firmes fue la de no pagar la deuda externa a costa de la miseria de los trabajadores. Lo reafirmaría con hechos en 2005, desendeudando al país con dignidad y soberanía.

Este discurso no es solo una pieza histórica. Es una invitación a repensar el rol de la militancia, a disputar el sentido de la política, y a no claudicar frente a los poderes que, con nuevos rostros o viejas recetas, siguen intentando disciplinar al pueblo.



Queridos amigos y amigas; compañeros y compañeras: quiero comenzar expresándoles que exactamente hace 31 años a esta hora una generación de argentinos veíamos y sentíamos que la democracia volvía a la Patria. Me preguntaban cómo viví el 11 de marzo del 73. Me tocó ser el fiscal de mesa y recuerdo hasta hoy que había tanto miedo a la trampa y al fraude que la orden que teníamos era subirnos a los camiones que transportaban las urnas para cuidarlas hasta que se terminara de revisar el último voto. Era el 11 de marzo del 73, una generación de argentinos nos incorporábamos a la vida democrática con la fuerza y el deseo de construir un nuevo país

Después nos tocó vivir tantas cosas nos tocó pasar tantos dolores, nos tocó ver diezmada esa generación de argentinos que trabajaba por una Patria igualitaria, de inclusión, distinta, una Patria donde no sea un pecado pensar, una Patria con pluralidad y consenso como el que tenemos hoy aquí, que el hecho de pensar diferente no nos enfrentará sino por el contrario, nos

ayudará a construir una Argentina distinta. No me quiero poner nostálgico porque es verdad que a uno le vibra el corazón y se le llenan los ojos de lágrimas cuando en ustedes ve tantos rostros que hoy no están, pero también creo que es fundamental construir una Patria con mucha identidad, con la justicia y con la memoria, para que definitivamente podamos hacer un país sólido.

Tenemos que volver a reconstruir el espacio de los militantes, de los cuadros, tenemos que volver a valorar la política y no queremos que se repita la mecánica casi empresaria de la política que tiende a acordarse de los amigos y de los compañeros para utilizarlos en cuestiones electorales. No queremos ayudar a conjugar y a que todo el mundo nos diga que sí, a tener tropas “disciplinadas”, como se estilaba. Queremos tener compañeros que piensen, que nos digan la verdad, que tengan capacidad transgresora, que ayuden a equivocarnos lo menos posible. No queremos más la práctica de un culto al individualismo, a la

personalidad y a la teoría del jefe. Esas teorías que tanto daño han hecho a la política argentina y han quebrado su calidad y hasta su propia moralidad los que quisieron llevarlas adelante. Tampoco queremos más generar ese desaliento de que los compañeros, los amigos; donde les toque actuar, sea la fuerza que sea, salen a trabajar políticamente y saben que cuando terminan las elecciones se cierran las puertas del ida y vuelta que deben tener aquellos que son elegidos y aquellos que ayudan a que sean elegidos. Queremos terminar con la idea del influyente, del “vení conmigo que yo tengo conexiones” para generar el acomodo en la historia, porque eso también quebró la moral de la política, de la práctica, que tanto daño hizo. También cuando hay una masa crítica que piensa, que elabora, que participa, evita que aquellos que tenemos que ir a cumplir responsabilidades nos creamos más de lo que somos y nos olvidemos de dónde venimos y

para qué venimos. Y en esta Argentina en la que nos tocó vivir un año 2001, que nos tocó ver explotar la política, que nos tocó ver las cosas que vimos durante todo este tiempo, es fundamental poner todas nuestras fuerzas para construir ámbitos como el que hoy se empieza a construir aquí.

Acá no vinimos con la ficha de afiliación, acá no vinimos a pasar listados, acá no vinimos a ver quién está presente o quiénes están ausentes, acá vinimos peronistas y no peronistas, gente de todas las ideas y de todas las fuerzas que quieren cambiar a la Argentina a sentarnos en una mesa para empezar a discutir, para empezar a pensar en conjunto, para calificar la política. Queremos nuevamente que los locales políticos no sean lugares de “trenzas”, o que no sean lugares -para definirlos con toda exactitud- donde nos juntemos solamente a tomar unos vinos o a comer asados. Queremos que los lugares políticos sean lugares de meditación, de formación,





de conciencia cívica, que tiendan a consolidar una Argentina diferente. Queremos que definitivamente se termine la idea de la clandestinidad de la política, de las cosas que se hacen en la política. Por eso cuando estamos tratando de levantar esta Argentina que fue hundida y quebrada, cuando tengo que soportar que me digan verbosísimo, que me digan que sobreactuó por el sólo hecho de defender a la Argentina, de decir lo que pienso y pensar que hay que levantar este país quebrado, con dignidad, con responsabilidad y racionalidad, no entiendo por qué me agreden así aquellos que condujeron la Argentina durante tantos años y nos llevaron a ese proyecto económico de hambre, de exclusión y de desocupación. ¿Por qué nos atacan como nos atacan, por qué me dicen lo que me dicen? ¡Que afronten ante la responsabilidad de la historia las cosas que hicieron, pero que entiendan que en la Argentina hay nuevos y buenos aires para hacer un país distinto!

En este país las cosas tienen que ser serias y claras para hacer un país normal y

serio. El que hace las cosas bien debe ser absolutamente estimulado; el que investiga, el que estudia, el que trabaja, definitivamente el más decente y el más honesto. Y como en cualquier país serio del mundo el delincuente, el corrupto, el que no hace las cosas que tiene que hacer debe ir a un calabozo, como corresponde, para construir un país distinto. Son valores y cuestiones que tenemos que llevar con todas nuestras fuerzas adelante. No hay que caer en la disputa corta de espacios, hay que construir la Argentina. Por eso el ámbito y espacio de hoy, en la diversidad y la pluralidad que se ha generado aquí, no tiende a consolidar el liderazgo de nadie, sino la presencia de argentinos y argentinas que quieren tener un rol protagónico en la construcción de la nueva Argentina, en la construcción de la Argentina que nos merecemos todos. Por eso queridos amigos, compañeros y compañeras, nosotros tenemos que tomar la lección de la historia, debemos entender que el concepto de solidaridad y pluralidad es central, pero también debemos entender que tenemos

que informarnos y prepararnos para poder conducir con todas nuestras fuerzas y capacidad este pequeño país. Claro que venimos de una situación límite, pero es hora también de que en la Argentina tengamos clara memoria de las cosas que nos han pasado, pero no desde el patriotismo vacío, sino que desde el sentido de Patria, lleno de dignidad, de justicia y de inclusión, podamos decir que lo que los argentinos pretendemos es tener una Patria, un hogar y una bandera que nos cobije a todos y nos dé aunque sea un poquitito de posibilidades para poder realizarnos.

Tenemos que dejar de sentir vergüenza de las cosas que defendemos, nos quieren hacer sentir a veces que son posturas que deben ser “revisadas” en nombre de la supuesta racionalidad. ¿Qué es la racionalidad, amigos y amigas, compañeras y compañeros? ¿La racionalidad es bajar la cabeza, acordar cualquier cosa pactando disciplinada y educadamente con determinados intereses, y sumar y sumar exclu-

dos, sumar y sumar desocupados, sumar y sumar argentinos que van quedando sin ninguna posibilidad? ¿O la racionalidad es trabajar con responsabilidad, seriedad, con fuerzas para abrir las puertas de la producción, del trabajo y del estudio para todos los argentinos?

Yo quiero adherir a este tipo de racionalidad, es la única racionalidad viable que nosotros tenemos para poder realizarnos. También, queridos compañeras y compañeros, tenemos que hacer un esfuerzo muy grande pero les puedo asegurar que es absolutamente posible continuar en la senda de crecimiento que la Argentina ha entrado. Claro que vimos y estamos en el segundo escalón del infierno, yo no me enamoro de los números, pero también es cierto que cuando vemos que baja el desempleo, cuando vemos que crece la Argentina, cuando vemos que crece el consumo nos empezamos a estimular y es posible construir el país que nosotros soñamos permanentemente, lo podemos transfor-





mar en realidad. Claro que hay asignaturas pendientes por doquier, pero también asumamos de dónde partimos, un país que lo llevaron a deber 174 mil millones de dólares. No hay otro país en el mundo que lo hayan endeudado así. Y los que lo endeudaron, los que fueron símbolos intelectuales de ese endeudamiento todavía nos quieren decir qué es lo que tenemos que hacer. ¡Por Dios, argentinos y argentinas, reaccionemos y tengamos buena memoria! Cuando veo que algunos se desesperan por tratar de mostrarse y existir en la vida política o haciendo oficialismo cerrado o haciendo oposición por oposición para figurar en los diarios, digo ¿no se dan cuenta, no caminan la Argentina? Cuando vamos barrio a barrio, provincia a provincia, vemos miles y millones de compañeros, de hermanos y hermanas argentinas que nos miran con lágrimas en los ojos, en el olvido a que han sido sometidos.

¿Por qué no dejamos de jugar a la política corta y escribimos la historia grande de una Argentina que nos contenga a to-

dos? Nosotros tenemos que ser el punto de inflexión de esa Argentina vacía y sin contenido, de esa Argentina donde el que más triunfaba era el más sinvergüenza y tenemos que construir la Argentina donde el obrero vuelva a ser el respeto central de nuestras acciones, el que estudia pueda ser valorado como corresponde, el que investiga – el investigador- vuelva a ser tener el lugar que merece. Que podamos, como cuando éramos chicos, mirar a nuestros padres y ver el símbolo del esfuerzo y del trabajo, y ellos sentirse orgullosos de que con su esfuerzo y trabajo lograron que la generación que viene esté mejor que la que se va.

Eso es cuando un país empieza a cambiar, no como nos pasó hasta ahora en la Argentina y que estamos tratando de revertir, que la generación que viene está peor y se tiene que ir a acurrucar en la casa del viejo para poder sobrevivir y tener un techo. ¡Hay que dar vuelta a la historia y yo sé que con ustedes vamos a tener la posibilidad de hacerlo! Claro que uno puede

tener posturas y determinadas consignas que pueden ser muy lindas, pero lo que yo aprendí durante toda mi vida de militante es que lo importante es poder ir llevando paso a paso nuestras ideas para poder concretarlas. Yo lo que no quiero es mentirle al pueblo argentino, no quiero hacer un manoseo más de la credibilidad de nuestra Argentina y les voy diciendo paso a paso lo que vamos haciendo, pero no me van a ver a mí tratando de mostrar un proyecto grandioso para después defraudar a todos. Prefiero ir construyendo con todos ustedes día a día la nueva Argentina, pero sin caer en promesas vanas y vacías. Nos decían cuando nos tocó empezar a gobernar: “diez días y se cae, quince días y se cae”, rogaban que nos cayéramos y que no pudiéramos funcionar.

Ahora dicen que nos vamos a caer a fines del 2004 o del 2005, y mañana no sé cuándo dirán. Yo digo por qué, si el éxito de la Argentina va a ayudar a cobijarnos a todos los argentinos. Lo mismo cuando vamos logrando acciones, vamos logran-

do inversiones y dicen “pero no hay un proyecto a largo plazo”.

Salen con lentes, con cara de serios, con corbata, queriendo mostrarse como si fueran grandes pensadores de la vida nacional.

Qué razón tenía Jauretche en su libro “Zonceras Argentinas”: creen que porque se juntan cinco, ponen cara de serios, se colocan anteojos, cara de pensadores y dicen hay que hacer con la Argentina esto y esto. Nosotros los conocemos porque lo vimos, nos dijeron durante toda la década del 90: tengan paciencia, esperen que el vaso va a derramar. Derramó en hambre, en exclusión, en olvido, queridos amigos y amigas. Por eso nosotros desde acá venimos a convocar al amor, a la convivencia, hay que abrir todas las compuertas y hay que buscar que la Argentina en la diversidad y la pluralidad pueda construir el destino que necesitamos. Es absolutamente factible, día a día vamos a seguir mejorando, día a día recorreremos nuestro país, día a día nos arrimaremos y trabajaremos





palmo a palmo con aquellos hermanos y hermanas que más necesitan; día a día iremos construyendo una Argentina donde se puedan ir consolidando las posibilidades de tener absolutamente mediatizada la concentración económica y una distribución del ingreso diferente.

Pero para eso hay que ir construyendo el país y el país no se construye solamente desde un discurso. Desde un discurso se expresan las intenciones pero el país se construye con acciones que se implementan día tras día, hora tras hora, minuto tras minuto para poder cambiarlo. Yo les quiero contar que no soy ni eufórico ni depresivo, pero que me siento optimista y con fuerza, me siento con absolutas ganas de avanzar y construir un país distinto. Yo sé que a mí por el voto de todos ustedes, por la voluntad del pueblo argentino me toca ir adelante. No tengan ninguna duda, lo dije el día que me tocó asumir, no vine a dejar las convicciones en la puerta de la Casa de Gobierno ni vine a sentarme en un sillón para seguir estando por estar, para tratar de ser por ser o para tratar de

hacer una presidencia de protocolo como les gusta a muchos. Les puedo asegurar que he venido a poner todo lo que tengo, con mis aciertos y mis errores, como todos los seres humanos; me vine a jugar con todos ustedes por un país distinto. ¡No me interesa durar 10 años de fracaso o cuatro años y medio –como me tocan de fracaso, prefiero vivir dos años, un año, dos horas o un minuto a pleno sabiendo que tengo que hacer lo que nuestro pueblo necesita y lo puedo hacer! A pocas horas de empezar el gobierno nos decían que estábamos abriendo muchos frentes, pero nosotros dijimos “venimos a construir una Justicia independiente en la Argentina”. Cuando empezamos a construir una Justicia independiente, y está probado en la Corte Suprema que se está constituyendo en nuestro país, aparecieron aquellos que no querían cambiar nada y entraron a mostrar su verdadera cara.

Ustedes los vieron, decían “están haciendo procedimientos que no corresponden”, cuando nos movimos dentro del marco de la ley. Pero dijimos que este país

necesita justicia y los doctores que van a la Corte Suprema de la Nación Argentina son absolutamente independientes, apenas los conozco, hicimos una Justicia independiente y está en marcha. Dijimos que veníamos a terminar con la impunidad, que queríamos justicia, verdad y memoria, y salieron a decir que por qué removía el pasado. Yo pensaba y pienso que no es el pasado sino que es el presente doliente de 30.000 argentinos que fueron desaparecidos por pensar diferente.

Dijimos que veníamos a terminar con la vergüenza de las leyes de Obediencia Debida y Punto Final, y se ha declarado la nulidad de las mismas para que haya verdadera justicia y para que haya verdadero equilibrio y responsabilidad en nuestro país. Dijimos que veníamos a construir un país donde las posibilidades y la defensa del capital argentino, el empresariado nacional, la producción y el trabajo argentino sean prioritarios. En 9 meses de gobierno bajamos 9 puntos la desocupación en la Argentina, nunca en tan poco tiempo, tan rápido, bajó tanto la desocupación. Calculo que cuando el INDEC decía que había 25 ó 26% de desocupación había algunos que lo levantaban, ahora que hay el 14,5% no van a decir que no están de acuerdo. Es la realidad concreta, con esas mismas cifras

fue bajando. Dijimos que veníamos con toda nuestra fuerza a recuperar la posibilidad de la industria nacional, de la sustitución necesaria que hay que hacer, de la capacidad de realización de nuestro país y ya está en marcha, recuperándose fuertemente la producción nacional, inclusive marcando con realidad las posibilidades de crecimiento económico que tenemos en esta etapa. Pero también dijimos que veníamos a esclarecer atentados e íbamos a abrir el derecho a la verdad y a la justicia, y hoy que vemos tantos problemas y atentados como el de España que pasan en el mundo, podemos decir que nosotros tuvimos el valor de abrir todos los archivos secretos para saber la verdad de esos atentados que enmudecieron a los argentinos, como fueron los de la AMIA y la embajada de Israel. Dijimos que íbamos a fortalecer la posibilidad de la inversión pública en educación y que creíamos en la inversión pública. Me decían que la inversión pública era un gasto improductivo, estamos generando escuelas, rutas, caminos, casas, invirtiendo en toda la Argentina con el esfuerzo de todos. Dijimos que íbamos a administrar el país ordenadamente y estamos haciendo una administración realmente equilibrada, como en cada gestión que me tocó llevar adelante.





Dijimos que veníamos con toda nuestra fuerza a invertir más en la educación universitaria, a invertir más en investigación, y ya los presupuestos lo van marcando. Claro que falta mucho más, claro que hay que invertir más allí, pero hay que ver de dónde partimos, hay que ver dónde estábamos para poder entender cómo hemos avanzado y cómo estamos tratando de llegar. Y claro, estamos decididos a ir afrontando problema tras problema y situación tras situación, para ir esclareciendo y para ir fortaleciendo, invirtiendo y generando las posibilidades de ese país diferente. Dijimos que íbamos a renegociar los contratos de servicios públicos con dignidad, y así lo estamos haciendo. Dijimos que no iba a caer sobre las espaldas de la gente el aumento de tarifas y cayeron sobre los grupos económicos, fundamentalmente los que exportan en dólares y cobran en pesos. Es decir que estamos tratando, con los errores que se pueden cometer, de cumplimentar lo que decimos para que nuestra sociedad vuelva a creer. Dijimos que veníamos con los brazos abiertos a no hacer ningún tipo de diferenciación partidaria porque estábamos cansados de ver a esta Argentina partida por las cúpulas políticas, que no entendían lo que estaba pasando en el subsuelo de la patria, y les puedo asegurar que estamos haciendo todos los esfuerzos para que así sea, absolutamente abiertos, dis-

puestos a escuchar, dispuestos a corregir, dispuestos a poner todo nuestro esfuerzo para que los argentinos podamos converger en un proyecto común.

Tenemos que volver a recuperar las ansias de la participación, pero nosotros mismos también tenemos que hacernos la autocrítica, debemos entender que la política no puede ser una herramienta para buscar solamente el mejoramiento de nuestra posición y nuestra vida. Si los militantes y los dirigentes políticos entienden que tienen que ser los que den el primer ejemplo, les puedo asegurar queridos amigos y amigas, compañeras y compañeros, que estaremos dando un salto cualitativo. Esto es tremendamente importante, tenemos que dar ese ejemplo y evitar las tentaciones. Creo honestamente que tenemos que avanzar con todas nuestras fuerzas, que tenemos que poner toda nuestra mayor capacidad de creación, pero les voy a contar algo que me pasa en privado todas las mañanas: es tal el endeudamiento que tiene la Argentina que para saber y para darme fuerzas para seguir la tengo que imaginar. ¿Se imaginan ustedes 170.000 millones de dólares de deuda, 5.000 millones en BODEN que vencen el año que viene en dólares y 5.000 más en el 2006? ¡Yo no generaré esta deuda pero estoy dispuesto a ponerle el pecho con toda nuestra fuerza para hacer una negociación justa y digna que

nos permita salir! Ni ustedes.

Tengo que imaginarla y me dicen: “hay que definir la proyección, las metas”, ¡yo digo por qué no pensaron! Nosotros vamos definiendo con seriedad y responsabilidad las metas y proyecciones, aquéllos que dicen esas cosas por qué no pensaron antes de endeudar a la Argentina como la endeudaron. O si me disculpan, cómo casi la pusieron a remate a espaldas de todos los argentinos. Queridos compañeros y amigos: les quiero ser totalmente sincero, yo no tengo una actitud imperativa cuando digo que vamos a pagar el 25 y vamos a hacer un recorte del 75; no es una actitud viril, de fuerza la que hago, es una actitud de la realidad argentina: juntando monedas entre todos los argentinos no podemos pagar más que eso. Este es el esfuerzo que debemos hacer todos nosotros. Se los digo a través de los medios a todos los argentinos y argentinas que están en sus casas, a aquéllos que les dicen que tenemos que pagar más porque es fundamental quedar bien y cumplir el compromiso —que son los que tomaron el compromiso de la deuda— yo les pido que digan la verdad a todos los argentinos. ¿Saben lo que significa pagar más? Es eso que nos prometió un ministro que estuvo 15 días en el Gobierno y tuvo que salir corriendo y rápidamente: pagar más es sacar plata de las universidades, sacarle plata

a los trabajadores, sacarle plata a los planes sociales, sacar plata a la educación argentina, sacar plata de la inversión en el trabajo, sacar plata a la producción, seguir perjudicando a los argentinos. Yo prefiero que me traten como me tratan pero saber que por lo menos con esfuerzo impedimos que le quiten un peso más a este sufriente pueblo argentino para alimentarle las posibilidades de un futuro distinto. Las cosas las tenemos que llamar por su nombre, todos tenemos que estar atentos, porque los argentinos seremos afectados directos de las decisiones incorrectas y no vamos a tener ningún tipo de actitud que sea intemperante o imperativa. Nos va a guiar el buen sentido y la responsabilidad argentina que tuvimos siempre porque la dignidad se practica con las acciones de todos los días, la dignidad se practica en los hechos y no en la consigna, la dignidad se practica tomando acciones todos los días que lleven a defender las posibilidades de un país distinto, la dignidad se practica no mintiéndole a la gente, la dignidad se practica trabajando, la dignidad se practica haciendo, la dignidad se practica no robando, la dignidad se practica haciendo trabajo, la dignidad se practica generando inclusión social, la dignidad se practica abriendo los brazos y las puertas para un país distinto. Con Cristina cuando tenemos problemas límites —a veces uno viene con los





problemas en la espalda- e inclusive cuando las situaciones se complican y veo a los amigos periodistas que me preguntan angustiados cómo está cada situación y uno tiene que absorber la responsabilidad que tiene, les puedo asegurar que tomamos fuerza, combinamos sentimiento con acción y es lo que yo les contaba a ustedes: pienso entonces cómo me pueden sobrepasar las responsabilidades después que tanta gente dio tanto y tanta gente quedó en el camino por un país mejor. Me siento con muchas ganas. También algo que les quiero decir a ustedes aquí. Cuando dicen que venimos por el revanchismo del pasado, cuando queremos que haya justicia, memoria, que se termine definitivamente la impunidad de ayer, de hoy, y generar los caminos para que la impunidad no exista más en la Argentina, yo les puedo asegurar que no vengo con ningún tipo de revanchismo, no vengo con odios porque el odio no construye nada, pero creo que la voluntad de los argentinos es tener un país donde haya justicia, verdad, memoria sin impunidad ni odios, sino que haya justicia. Ahora me pregunto yo, ¿la justicia es sinónimo de odio, la justicia es sinónimo de remover el pasado o la justicia es la justicia sea en el tiempo que sea? ¿O el paso del tiempo habla de la no justicia porque pasó mucho tiempo? La justicia se debe aplicar siempre porque es la única forma en que podemos construir un país diferente. Les agradezco a todos profundamente, les agradezco

a todos el acompañamiento que nos hacen en cada lugar del país que vamos y los convoco a ustedes, pero través de ustedes a aquel argentino y argentina, a aquel trabajador y estudiante, a aquel que nos puede ver y escuchar a través de los distintos medios, que venga a trabajar, que abra el espacio donde crea, que practique la idea que quiera practicar, pero que se incorpore a esta Argentina donde con la idea, con el pensamiento, con la verdad relativa vamos a poder construir la verdad superadora que nos permita a todos los argentinos poder avanzar. Yo quiero cerrar este 11 de marzo acordándome de los jóvenes radicales del 73, de los jóvenes de la Alianza, del doctor Allende del año 73, de los jóvenes de la democracia cristiana, los jóvenes de los partidos de izquierda, de los jóvenes del Justicialismo que creían que se podía hacer un país distinto. Nosotros creemos y lo vamos a hacer, tomamos el desafío y el mandato de la historia. Contamos con todas nuestras fuerzas, con las fuerzas de los jóvenes independientes, de los profesionales, de los universitarios, de la gente de Argentina, de argentinos que creemos que la justicia se puede construir. Amigos y amigas de todas las ideas: muchísimas gracias, gracias por dar este ejemplo de convivencia, gracias por compartir este momento. Dios quiera que podamos escribir un tramo importante de la historia argentina. Muchísimas gracias, muchas gracias por compartir este momento.



DESAFIARTE

VOCES Y MEMORIAS DEL PERONISMO EN EL 17 DE OCTUBRE

El 17 de octubre de 1945 no es sólo una fecha en el calendario; es la piedra angular de la identidad popular argentina y el símbolo fundacional del movimiento peronista. En ese día, el pueblo trabajador se hizo presente de manera masiva y decidida, manifestando un acto de amor, lucha y reivindicación que cambió para siempre la historia política y social de nuestro país. El 17 de octubre representa el encuentro entre un líder y su pueblo, un vínculo profundo que trasciende generaciones y que se mantiene vivo en la memoria colectiva.

Desde distintos ámbitos – político, cultural, intelectual y social – las voces del peronismo han reflexionado sobre la magnitud y el sentido de esta jornada histórica. Eva Perón, con su pasión y compromiso inquebrantable, lo definió como el corazón que impulsa la justicia social. Autores como Scalabrini Ortiz y Jauretche interpretaron ese día como la expresión genuina de la voluntad popular, un llamado a desafiar las estructuras de poder tradicionales. Intelectuales y militantes como Blanca Luz Brum, Hernández Arregui, Abelardo Ramos y Sebastián Borro aportaron sus miradas sobre la idiosincrasia y el espíritu del peronismo, enraizado en la dignidad y la defensa de los derechos del pueblo.

Esta sección, “Desafiarte”, busca convocar esas voces, sus pensamientos y sentimientos, para comprender la riqueza cultural y política que encierra el 17 de octubre. A través de sus palabras, reafirmamos la importancia de esa fecha como símbolo de lucha, unidad y esperanza, un legado vivo que sigue inspirando a quienes militan y creen en la justicia social y la soberanía popular.



RAÚL SCALABRINI ORTIZ

“Corría el mes de octubre de 1945. El sol caía a plomo sobre la Plaza de Mayo, cuando inesperadamente enormes columnas de obreros comenzaron a llegar. Venían con su traje de fajina, porque acudían directamente desde sus fábricas y talleres. (...) Frente a mis ojos desfilaban rostros ateizados, brazos membrudos, torsos fornidos, con las greñas al aire y las vestiduras escasas cubiertas de pringues, de restos de brea, de grasas y de aceites. Llegaban cantando y vociferando unidos en una sola fe (...) Un pujante palpitar sacudía la entraña de la ciudad (...) Era el subsuelo de la patria sublevado. Era el cimiento básico de la nación que asomaba, como asoman las épocas pretéritas de la tierra en la conmoción del terremoto (...) Éramos briznas de multitud y el alma de todos nos redimía. Presentía que la historia estaba pasando junto a nosotros y nos acariciaba suavemente como la brisa fresca del río. Lo que yo había soñado e intuido durante muchos años, estaba allí, presente, corpóreo, tenso, multifacetado, pero único en el espíritu conjunto. Eran los hombres que estaban solos y esperaban que iniciaban sus tareas de reivindicación. El espíritu de la tierra estaba presente como nunca creí verlo.” (Escritor, intelectual, militante, fundador del grupo FORJA)





ARTURO JAURETCHE

“El 17 de octubre fue un “Fuenteovejuna”: nadie y todos lo hicieron. Lo hizo Evita que se movió intensamente, lo hizo Mercante también, lo hizo Cipriano Reyes [Obrero de la carne, luego dirigente del Partido Laborista, que le dio forma legal a la candidatura de Perón], que actuó con mucha eficacia, lo hizo Colom [Eduardo, director del diario Le Época], lo hicieron los cañeros de Tucumán que estaban en huelga desde el día antes... Se llenó la Plaza de Mayo, se llenó sobre una corriente que duró todo el día y Buenos Aires se convirtió en una especie de fiesta, de columnas que desfilaban con banderas que recorrían la ciudad sin romper una luz, ni una vidriera y cuyo pecado más grande fue lavarse la pata en las fuentes de Plaza de Mayo porque habían caminado 15, 20 o hasta 30 km o más algunos de ellos”. (Escritor, intelectual, militante, fundador del grupo FORJA).

SEBASTIÁN BORRO

Llegamos a la Plaza; cada vez se hacía más entusiasta; había alegría, fervor. Frente a la Casa Rosada empezaron a armar los altavoces. Hablaron distintas personas, el coronel Mercante, Colom, que fue uno de los últimos oradores. Trataban de ir calmando a la gente: por cada intervención de los oradores, la reacción era más fervorosa a favor de Perón. Se decía que venían trabajadores del interior del país. No lo puedo probar. Recuerdo, sí, que era una tarde muy calurosa y la gente se descalzaba y ponía los pies en las fuentes, muchos por haber caminado tanto. Concretamente lo que yo presencié era la gente que venía del sur. Berisso, Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora. A medida que crecía la cantidad, en la Plaza de Mayo aparecían los carteles. Por primera vez yo observaba algo igual: nunca había visto una asamblea tan extraordinaria. Cuando el coronel Perón apareció en los balcones sentí temblar a la Plaza. Fue un griterío extraordinario que nos emocionó de tal manera. Todo parecía venirse abajo.

Unos días antes se decía que Perón estaba gravemente enfermo. Por los parlantes se había anunciado que el coronel Perón se encontraba bien de salud y que estaba en el Hospital Militar. En un momento, Colom dijo, más o menos: “Quédense que vamos a traer a Perón”. Mucha gente gritaba por Perón —quizá por primera vez— sin tener todavía conciencia clara de su actividad. Porque, además, la gran prensa trataba de desvirtuar la figura de Perón. La gente se enteraba a través de los delegados o los activistas pero no por la prensa, que casi en su totalidad estaba en contra. Aunque él había hablado en distintas oportunidades desde la Secretaría de Trabajo. Y se había hecho carne que era un auténtico defensor de los derechos del trabajador.



Nos causó mucho dolor saber que lo habían detenido pero —en lo que respecta a mí y a un grupo de compañeros— sinceramente nos considerábamos impotentes, porque recién estábamos despertando, después de muchos años, en el país. Para otros —quizá— con anterioridad, pero a partir de ese 17 de octubre despierta la conciencia para nosotros. Se hace carne que al pueblo tiene que respetársele como tal, cosa que Perón proclamaba diariamente. De ahí que, si bien nos sentíamos impotentes, podíamos hacer algo: sacar a Perón de las garras de la oligarquía y colocarlo en el lugar que correspondía para que sea permanente una auténtica justicia. Es decir, ese idealismo que teníamos nunca lo habíamos vivido en el país. No creí que iba a haber tanta gente en la Plaza; lo que sí pensaba era que el agradecimiento del pueblo a Perón tenía que ser auténtico. Pero yo no conocía la reacción de la gente, hasta que la viví. (Obrero, luego sindicalista y dirigente peronista, protagonista de la histórica huelga del Frigorífico «Lisandro de la Torre».)



BLANCA LUZ BRUM

Del otro lado del río, en el límite de Avellaneda, la muchedumbre peronista gritando que levantaran los puentes, componía un cuadro formidable. Hacia el mediodía se produjo un hecho inesperado y extraordinario que, tal vez, ni el mismo Perón conozca: esa muchedumbre, cansada de esperar, se tiró al riacho para cruzarlo a nado. Yo buscaba desesperadamente la cara del oficial que comandaba el pelotón porque, según informes, la policía debía estar al lado del pueblo; pero no pude ubicarlo. De repente, este hombre desenfundó el sable y gritó '¡Viva Perón!'; luego el escuadrón hizo lo mismo y sus hombres gritaron: '¡Viva Perón!' Agregó el jefe del pelotón: 'Bajen el puente para que pase el pueblo'. Así pasó la gente, y la policía del general Velazco entró en la ciudad escoltando a la masa peronista de Avellaneda y Berisso. (Actriz)

LEOPOLDO MARECHAL

Me llegó desde el Oeste un rumor como de multitudes que avanzaban gritando y cantando por la calle Rivadavia (donde yo vivía); el rumor fue creciendo y agigantándose, hasta que reconocí primero la música de una canción popular y en seguida su letra: Yo te daré/ te daré patria hermosa/ te daré una cosa/ una cosa que empieza con P/ Peroooooón. Y aquel Perón resonaba periódicamente como un cañonazo. Me vestí apresuradamente, bajé a la calle y me uní a la multitud que avanzaba rumbo hacia la Plaza de Mayo. Vi, reconocí y amé a los miles de rostros que la integraban: no había rencor en ellos, sino la alegría de salir a la visibilidad en reclamo de su líder. Era la Argentina invisible que algunos habían anunciado literariamente, sin conocer ni amar a sus millones de caras concretas y que no bien la conocieron, les dieron la espalda. Desde aquellas horas, me hice peronista
(Escritor)





JORGE ABELARDO RAMOS

Algunos en camiseta, muchos en camisa, otros montados a caballo, aquéllos agrupados en camiones ,trepados al techo de tranvías, amontonados en colectivos que

perentoriamente debieron cambiar su ruta y conducirlos a la Plaza de Mayo, las mujeres obreras con sus niños en brazos, otros con pantalones arremangados hasta la rodilla, munidos de palos o de latas para agregar estrépito a su desfile, lanzando burlas soeces a los caballeros bien vestidos que miraban las manifestaciones en silencio, llevando carteles improvisados, o botellas vacías, bebiendo refrescos, comiendo un trozo de pan, enronquecidos y desafiantes, profiriendo ironías gruesas o epítetos agresivos, esa gigantesca concentración obrera inauguraba el 17 de Octubre un nuevo capítulo de la historia argentina.

(...) La noche había caído sobre la ciudad y seguían llegando grupos de exaltados a la Plaza de Mayo, jamás se había visto cosa igual excepto cuando los montoneros de López y Ramírez, de bombacha y cuchillo ataron sus redomones a la Pirámide de Mayo, aquel día memorable del año 20. Ni en el entierro de Yrigoyen una manifestación cívica había logrado congregarse masas de tal magnitud. Cómo se preguntaban los figurones de la oligarquía azorados y ensombrecidos- los obreros no eran estos gremialistas juiciosos que Juan B. Justo había adoctrinado sobre la ventaja de comprar porotos en las cooperativas. De qué abismo surgía esta bestia rugiente, sudorosa, brutal, realista y unánime que hacía temblar a la ciudad. Con el diario La Prensa retorcido a guisa de antorcha, aquella noche inolvidable el proletariado iluminó con una llama viva la trama de la conspiración oligárquica. Miles de antorchas rodearon de una aureola ardiente, la mole espectral de la Casa de Gobierno.” (Historiador, dirigente político)

JUAN JOSÉ **HERNÁNDEZ ARREGUI**

“...A caballo unos, en bicicleta o camiones otros, a pie los más, aquella muchedumbre abigarrada marchaba como un sonámbulo invulnerable. La argentina de los campos vacíos, siempre iguales a sí mismos, estaba paralizada. Todo el país había concentrado la energía del trabajo cotidiano en una gigantesca huelga general. Los obreros de los frigoríficos, del petróleo, del caucho, los portuarios, de la construcción, habían cruzado sus brazos sobre el pecho. Los trenes, inmóviles como largos animales dormidos, exhibían en la protesta desoladora y terrible de su mudez, esa voluntad nacional de un pueblo más tensa que los poderes entumecedores de una historia construida con millones de seres aplastados y levantada sobre un siglo de infamia. «¡Libertad para Perón! ¡Perón sí, otro no! ¡Muerte a los traidores!», se leía en los vagones ferroviarios. Desde Córdoba, Tucumán, San Juan, Mendoza, Jujuy, los parias anuales de las cosechas, los criollos a precios módicos, descendían en marejadas sombrías a la ciudad puerto como símbolos eternos de un pueblo eterno.” (Historiador, dirigente político)



ALFREDO CARLINO

17 de octubre

Y ellos,
los mascarones de proa,
los pitucos del privilegio.
No sabían
que la música venía,
igual e idéntica a tantos sueños
malversados y rotos,
por el tiempo colonial.
No sabían
pero la música estaba,
oculta detrás de cada overol,
en cada grito,
Estaba el 17,
que le creció a la ternura,
en la calle ganada repentinamente.
Iban las magnolias y los cipreses del
protagonismo.
Iban los sin nombres,
sin abuelos del Patriciado,
sin estancias ni vacas sagradas.
Eran la nada, por eso el todo.
Bandoneones afinados en la latitud del
Barrio,
guitarras, bombos y charangos
venían ocultos en la densa brumosisdad,
detrás de la pasión,
en la intimidad de un pueblo,
gestador de la multitud sobre la plaza,
el día, el sol,
la utopía, el rescate del Coronel
y la honrada victoria del oprimido.

(Alfredo Carlino, escritor, militante peronista, presente el 17 de octubre).





EVA DUARTE DE PERÓN

Mis queridos descamisados de ayer y de hoy, mañana y de siempre:

A todos ustedes, que comprendieron en la hora decisiva que peligraba el destino de la Patria y jugaron su vida para que triunfara la justicia, a ustedes, que rescataron al coronel Perón de las garras del odio y con amor encendieron el impulso y alientan todavía su fuerza aglutinante que transformó la Patria con asombro del mundo.

Es el amor de ustedes el que floreció en el rescate hace cuatro años. Hace cuatro años desde este mismo balcón, bajo este mismo pedazo de cielo y frente a esta misma multitud del pueblo, se consagró un hombre, nuestro querido Coronel Perón. Hoy, y por siempre sea, vuelve a vivirse la jornada gloriosa,

que queda incorporada a la historia de la Patria como clásica definición de la argentinidad. Hace cuatro años esta histórica plaza se reencontraba en sus ansias de justicia, en sus anhelos de bienestar, en su firme determinación de libertad. Hace cuatro años, mis queridos descamisados, se reencarnaba el grito del Cabildo, con sostén de pueblo, al amparo de una voluntad también firme, que es la voluntad de nuestro pueblo argentino. Desde estos mismos balcones, el líder asomaba como un sol, rescatado por el pueblo y para el pueblo, sin más armas que sus queridos descamisados de la Patria, retemplados en el trabajo.

Este es el origen puro de nuestro Líder. Es necesario decirlo y destacarlo. No salió de las combinaciones de un comité político. No es el producto del reparto de las prebendas. No supo, no sabe, ni sabrá nunca de la conquista de las voluntades, sino por los caminos limpios de la justicia. Esa es la raíz de la razón de ser del 17 de Octubre. Esa es su partida de nacimiento.

Nació en los surcos, en las fábricas y en los talleres. Surge de lo más noble de la actividad nacional.

Fue concebido por los trabajadores en el trabajo y su desarrollo contempla sus aspiraciones también en el trabajo. El 17 de octubre, mis queridos descamisados, es una aspiración, es un canto hecho ya realidad.(...)

Si el pueblo fuera feliz y la Patria grande, ser peronista sería un derecho. En nuestros días, ser peronista es un deber. Por eso soy peronista. Soy peronista por conciencia nacional, por procedencia popular, por convicción personal y por apasionada solidaridad y gratitud a mi pueblo, vivificado y actuante otra vez por el renacimiento de sus valores espirituales y la capacidad realizadora de su Jefe, el General Perón. (...)

(Fragmentos del discurso pronunciado el 17 de octubre de 1949)

20 VERDADES PERONISTAS



1

La verdadera democracia es aquella donde el gobierno hace lo que el pueblo quiere y defiende un solo interés: el del pueblo.



2

El peronismo es esencialmente popular. Todo círculo político es antipopular y, por lo tanto, no peronista.



3

El peronista trabaja para el Movimiento. El que en su nombre sirve a un círculo o a un caudillo, lo es solo de nombre.



4

No existe para el peronismo más que una sola clase
de hombres: los que trabajan.



5

En la nueva Argentina, el trabajo es un derecho que crea la dignidad del hombre, y es un deber, porque es justo que cada uno produzca por lo menos lo que consume.



6

Para un argentino no puede haber nada mejor que otro
argentino



7

Ningún peronista debe sentirse más de lo que es, ni menos de lo que debe ser. Cuando un peronista comienza a sentirse más de lo que es, empieza a convertirse en oligarca.



8

En la acción política, la escala de valores de todo peronista es la siguiente: primero la Patria, después el Movimiento y luego los hombres.



9

La política no es para nosotros un fin sino solo el medio para el bien de la Patria, que es la felicidad de sus hijos y la grandeza nacional.



10

Los dos brazos del peronismo son la justicia social y la ayuda social. Con ellos damos al pueblo un abrazo de justicia y de amor.



11

El peronismo anhela la unidad nacional y no la lucha
Desea héroes, pero no mártires.



12

En la nueva Argentina los únicos privilegiados son los niños.



13

Un gobierno sin doctrina es un cuerpo sin alma. Por eso el peronismo tiene una doctrina política, económica y social: el Justicialismo.



14

**El Justicialismo es una nueva filosofía de la vida,
simple, práctica, popular, profundamente cristiana
y profundamente humanista.**



15

Como doctrina política, el Justicialismo realiza el equilibrio del derecho del individuo con el de la comunidad.



16

Como doctrina económica, el Justicialismo realiza la economía social, poniendo el capital al servicio de la economía y ésta al servicio del bienestar social.



17

Como doctrina social, el Justicialismo realiza la justicia social, que da a cada persona su derecho en función social.



18

Queremos una Argentina socialmente justa,
económicamente libre y políticamente soberana.



19

Constituimos un gobierno centralizado, un Estado organizado
y un pueblo libre.



20

En esta tierra lo mejor que tenemos es el pueblo.