

# VALORES MORALES Y ESPIRITUALES DEL CONDUCTOR PERONISTA, SEGÚN PERÓN EN CONDUCCIÓN POLÍTICA

Aceptando una invitación del señor director de la Escuela Superior Peronista, me comprometí para comenzar hoy los cursos con una disertación referente a la organización, objeto y funcionamiento de la Escuela. De manera que mis primeras palabras quiero que sean de agradecimiento a las amables palabras del señor ministro y de la señora de Perón, pensando en que son más bien dictadas por el corazón y la mística peronistas de quienes han expuesto tan simpáticas ideas para mí. Pero indudablemente, esta Escuela tiene una doble misión: la primera, formar justicialistas, y la segunda, exaltar los **valores peronistas** para servir de la mejor manera a la doctrina justicialista.

## **La teoría basta conocerla.**

Y si una doctrina debe inculcarse, la teoría es suficiente con que se la conozca. ¿Por qué? Porque la fuerza de realización está en la doctrina y no en la teoría. La doctrina, una vez desarrollada, analizada y conformada, debe ser artículo de fe para los que la sienten y para los que la quieren. La teoría es solamente la interpretación inteligente de la doctrina y la forma de ejecutarla es ya la acción mecánica en el empleo del esfuerzo para llevarla a cabo. Por esa razón, lo primero es artículo de fe, como ha dicho la señora de Perón; lo segundo es de la inteligencia; y lo tercero es del alma y de los **valores morales**.

## **El conductor perfecto**

Por lo tanto, la conducción debe estar en manos de hombres de un perfecto equilibrio. Napoleón lo definía como un perfecto cuadrado: los **valores morales** son la base; los intelectuales, la altura. Es necesario que un conductor tenga tanto de unos como de otros. Si logra ese equilibrio, es el hombre de la conducción; pero cuando se le van los **valores morales** sobre los **valores intelectuales**, lo llevan a realizar cosas inconsultas, y cuando estos últimos lo sacan de las virtudes, ya no deja “macana” por hacer.

## **El adoctrinamiento como base de la conducción**

Dar esa unidad de doctrina es la base para formar las nuevas agrupaciones; vale decir, para formar agrupaciones conscientes e inteligentes dentro de una orientación unitaria.

Eso es lo que la doctrina persigue; vale decir, encaminar los **valores morales** de los hombres y su acción intelectual y material en una dirección única.

¿Cómo realiza su marcha? Está librado a cada uno. ¿Cuándo la realiza? También el momento lo elige cada uno. Pero la orientación la fija la doctrina. Es la orientación y es el sentimiento de esa masa lo que la doctrina quiere fijar y quiere establecer. En base a ese adoctrinamiento, recién puede pensarse en la conducción.

## **Los valores espirituales en la conducción**

Por eso digo que en la conducción no son sólo los **valores materiales** los que cuentan, y no es sólo la inteligencia del individuo la que actúa. Actúan también sus sentimientos, sus **valores morales**, sus virtudes. Un hombre sin virtudes no debe conducir, y no puede conducir aunque quiera o aunque deba.

Por esa razón, cuando hablamos de sistemas de captación o de reclutamiento de esa masa objeto de nuestra conducción tenemos que poner esas cosas bien en su lugar. Yo podría hacer un análisis muy minucioso de cada una de estas cosas, pero por el poco tiempo que tenemos me conformaré con sólo dar estas ideas generales.

## **Era imposible formar conductores en 1946**

Me dirán: ¿por qué nosotros no comenzamos ya en el año 1946 a formar esto?

Diré a ustedes que pensé sobre eso, y que me dije lo siguiente: “Dios nos libre de los malos maestros, porque un mal alumno es un mal y un mal maestro son miles de males, por todos los alumnos que forma”.

Cuando el peronismo se formó no sabíamos quién era quién. No nos conocíamos, no éramos amigos, porque si hubiéramos dicho que en aquellos tiempos éramos amigos, hubiéramos mentado. Éramos hombres de una misma causa, que pensábamos alcanzar los mismos objetivos, pero que veníamos de todas partes y de todas direcciones.

¿Cómo podíamos pensar que ya éramos amigos?

Recién ahora comenzamos a hacernos amigos, cuando nos conocemos y sabemos cuáles son los puntos que calza cada uno.

Las resoluciones, en su iniciación, marcan las horas de los audaces. Me he dado cuenta de que cuando se produce una revolución que a todos los que vienen a ofrecerse, diciendo: “Yo soy bueno para esto”, hay siempre que dejarlos e ir a buscar a los que no vienen a ofrecerse.

Generalmente, éstos convienen más.

Todos saben tanto como yo cuántos hombres hemos tenido que sacar de los que actuaron en los primeros tiempos, porque sus **valores morales** no estaban a la altura de sus ambiciones o de sus deseos.

### **La Escuela Superior Peronista**

La Escuela Peronista pudo haber empezado a funcionar en 1946. Esto que hemos hecho ahora lo podíamos hacer entonces, pero ¿quiénes hubieran venido a la Escuela Peronista? ¿Hubiéramos podido seleccionar a los hombres que debían obtener por lo menos la iniciación de esta marcha en la preparación para la conducción?

Eso me hizo pensar muchas veces, y nunca me apuré. Algunas veces sentía la necesidad, pero prefería que siguiésemos desenvolviéndonos más o menos como íbamos.

Ahora que nos conocemos, ahora que entre nosotros mismos nos seleccionamos de acuerdo con nuestros **valores morales**, ahora un hombre sin condiciones morales que viniese a esta escuela, él solo se iría; no se encontraría cómodo.

Y en el futuro, con los cuadros auxiliares de la conducción haremos lo mismo.

El hombre que no esté a tono con las virtudes que deben tener los que conducen, a los que dirigen, no se sentirá cómodo entre nosotros.

### **Parte vital y parte inerte de la conducción**

El arte está compuesto siempre de una parte vital, que es el artista; de una parte inerte, que es la teoría del arte.

La primera que quiero presentar es lo que considero que constituye el artista en la conducción.

Como en todas las artes, la conducción no escapa a las reglas generales.

Quiero presentar al conductor como considero que debe ser: cuáles son sus **valores** y cualidades, para después considerar directamente la teoría del arte, analizando una serie de principios que lo caracterizan.

### **El genio y los conductores**

La conducción puede ser objeto de capacitación. Se obtiene y se alcanza, en los sistemáticos, quizá 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.

### **Definición napoleónica del conductor**

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 intelectuales**, como capacidad, criterio, método, espíritu creador; en fin, un sinnúmero de condiciones que voy a tratar de enumerar a continuación.

### **Valores espirituales del conductor**

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 la realización está siempre 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.

## **LOS VALORES MORALES DEL CONDUCTOR POLÍTICO.**

### **Fe y optimismo**

¿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.

### **Las grandes acciones**

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 suficiente 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.

### **La audacia**

Conviene que el conductor también sea capaz de jugarse todo a una carta, pues 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.

### **El deber de vencer**

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 va 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.

### **Carácter, energía y tenacidad**

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.

### **El conductor trabaja para los demás**

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 trabaja 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.

### **Humildad y espíritu de sacrificio**

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 necesite 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 no es autoritario ni intransigente**

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 haciendo 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.

### **“Lealtad a dos puntas”**

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**

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 desagrada, pero en conjunto agrada siempre.

El engaño es un arma muy traicionera, en política y por otra parte, como dicen los italianos: “le bugie anno 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 ésta es la base para que él tenga en su alma un sentido perfecto de la justicia.

### **Sentido innato 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 la 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.

### **Debe enseñar con el propio ejemplo**

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 delincuentes. 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.

### **Respeto recíproco**

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.

### **Hacerse seguir**

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 votantes, pero devuélvame los bozales”.

¡Ese 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.

### **Luchador de una causa**

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 de 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.

### **Cuando los hombres se equivocan**

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.

### **En política no hay que enojarse.**

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 esperá 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.

### **El conductor, un hombre sin pasiones**

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 lo 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.

### **Visión de conjunto**

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 conjunto, que es lo que importa e interesa.

### **Pasionismo y sectarismo son fatales en política**

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.

### **El sectarismo en el ejército**

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.

### **Elementos que se complementan**

¿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; cuando nos hallamos solamente a dos kilómetros, empiezan las ametralladoras; cuando estamos a quinientos metros se utilizan los fusiles, y cuando las fuerzas se juntan, se emplean 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?

### **El sectarismo renuncia a emplear todos los medios de lucha**

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.

Eso 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, muy 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 el éxito y si tiene el deber del éxito.

### **Bondad en el fondo y en la forma**

Otra 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 descubre 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.

### **El buen conductor es reflexivo y profundo**

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 e impulsivo no tiene las condiciones del conductor, porque tiene que manejar hombres, y no hay nada más difícil que manejar a los hombres.

### **No deben faltar los valores espirituales**

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.

El podrá ser quizá 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.

### **Lo primordial son los valores morales.**

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 la relativa importancia de salvar su prestigio; pero 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 posee esos **valores morales** es inútil que ensaye conducir; lo hará siempre mal.

### **Valores intelectuales del conductor**

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 es indispensable para el conductor, 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.

### **Creación, rutina y estabilidad**

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.

### **Reforma y estabilización**

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.

Este 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 lo pongo yo, porque tengo experiencia de esto.

### **La técnica del conductor**

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 en no esquematizarse o caer en la rutina de una técnica que es superada por el tiempo.

Este es un asunto difícil, pero que suplen todos los que tienen una técnica: los médicos, que tienen que vivir al día; los guerreros, etcétera.

### **Ejemplos de evolución técnica**

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 tuvo que seguir.

Esto les pasa a todos.

Lo mismo les ocurre a los zapateros que construyeron 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.

### **Iniciativa y capacidad de acción**

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 que no tiene iniciativa; están aferrados a normas fijas.

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.  
Ese es un gravísimo defecto en la conducción. Es un gravísimo defecto para todo conductor.

### **La fuerza de los pequeños medios**

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, pueden darse éxitos extraordinarios a la conducción.

### **La mujer en 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! Ese ha de ser sin duda un factor de fuerza que nos trae la mujer a la política, un factor de extraordinaria fuerza.

### **Conocer los hombres, la historia y los hechos**

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.

### **El estudio filosófico de la historia y del presente**

No puede la conducción basarse en especulaciones 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.

### **La conducción se hace a base de realidades**

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 delante.

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 otro modo es necesario esperar hasta que se produzca para proceder.

Nunca se llega tarde cuando uno está vigilante en la conducción.

### **Vivir la situación**

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 puede 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 plan y el objetivo**

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 brújula y su decisión de llegar a ese objetivo, a menudo no llega a ninguna parte.

### **Saber realizar el éxito**

En otras palabras: 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 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.

## **VALORES EN FILOSOFÍA PERONISTA**

### **"Profundamente humanista".**

La Doctrina Justicialista está centrada en el hombre, al que considera como único fin y hacia el que se dirige toda su acción.

*"Nuestra Doctrina es una Doctrina humanista; nosotros pensamos que no hay nada superior al hombre, y, en consecuencia, nuestra Doctrina se dedica al hombre individualmente considerado para hacer su felicidad, y al hombre colectivamente tomado para hacer la grandeza y la felicidad del país". (Perón, ante estudiante brasileros, julio 19 de 1950).*

Se basa, pues, en el principio, también aceptado en cierto modo por las concepciones individualistas, de que nada hay superior al hombre.

Pero dichas concepciones, cuando se referían con tanto elogio al hombre lo hacían para señalar los méritos de los que pertenecían a su clase.

Su concepto no abarcaba al hombre de Pueblo, al trabajador; por el contrario, tanto los humanistas del pasado, como la élite culta de nuestra oligarquía, menospreciaban al hombre de Pueblo en los términos brutales que señalaremos en el capítulo "Humanismo".

Por otra parte, la dinámica de su egoísmo los llevo a considerar al individuo aislado de la comunidad, a estudiar las posibilidades del hombre, como si el Robinson Crusoe fuera posible, cerrando los ojos a la realidad fundamental de su naturaleza social.

El Justicialismo, fiel a los conceptos que enaltecen la condición humana, saturado del más hondo sentimiento altruista, centra su ideología y su preocupación en el hombre de Pueblo, en los trabajadores --en el amplio alcance de este término-- reivindicando a los humildes de todas las naciones y proclamando la primacía en nuestro país de una sola clase, la clase de los que trabajan.

En medio de la aguda crisis total de **valores** que flagela a la humanidad contemporánea, el Justicialismo, haciendo una revisión popular y verdaderamente democrática de los **valores** vigentes, encuentra los elementos positivos para la estructuración de una corriente humanista popular.

Esta nueva corriente humanista abrirá las vías a la solución de problemas insolubles hasta hoy, de modo que donde otras doctrinas no ven más que ruinas, el Peronismo descubre los elementos para el advenimiento de *"un Renacimiento más luminoso todavía que el que subsigue a la crisis medieval, porque el nuestro cuenta con un hombre más libre y, por lo tanto, con una conciencia más capaz"*. (Perón, en la clausura del Primer Congreso Nacional de Filosofía, Mendoza, 9 de abril de 1949).

### **Privan los valores espirituales**

Y por eso, cuando tratamos de los conductores, empezamos por decir que los valores espirituales son los que privan en el conductor.

El conductor que no posea los valores espirituales necesarios será contraproducente y negativo para el movimiento de la conducción general.

Lo que el movimiento político debe comprender en su conducción es que el triunfo de cada uno está basado en el triunfo de todos, y que la derrota de cada uno está ligada también a la derrota de todos.

Cuando todos seamos derrotados, no podrá triunfar ninguno dentro de nuestro movimiento, porque todos nos vendremos abajo; y ninguno se va a quedar colgado en el espacio.

Este es el punto de partida de toda nuestra acción. Por eso digo yo siempre: el movimiento peronista es una gran bolsa en la que todos metemos algo; ponemos dentro todo lo que tenemos, porque sabemos que de esa bolsa depende el porvenir de todo el movimiento.

Cuando todos metemos lo nuestro dentro de esa bolsa, ninguno pelea.

Las peleas vienen cuando alguno quiere meter la mano para sacar algo de adentro.

### **Formar la conciencia de nuestros dirigentes**

Entonces, señores, el secreto está en no meter la mano en la bolsa: en ir metiendo cosas. Y cuidando todos de que nadie meta la mano para sacar una parte de esa bolsa para sí, porque eso irá en perjuicio de todos.

Si uno va a meter la mano, la van a querer meter todos, y la bolsa va a quedar vacía.

Este símil un poco grotesco que les hago encierra un gran fondo de verdad.

Está allí la base de toda nuestra conducción.

Es decir: la función de la Escuela Superior Peronista, y la de estos cursos es ir formando la conciencia de nuestros hombres, que serán los dirigentes de nuestro movimiento en el futuro: hombres de conciencia que estén en claro sobre qué es lo que todos debemos buscar, y que dispersen, a su vez, en toda la masa peronista, el caudal de estas ideas y estos pensamientos.

### **El valor del movimiento depende del valor de los dirigentes**

En este orden de cosas, hemos empezado –como dije en cierta oportunidad– con esta pequeña Escuela, que será grande en el futuro.

Ya mi señora ha expresado que en la sede central de la Fundación habrá treinta aulas destinadas a escuela, donde podremos formar mil dirigentes.

Estos cursos irán después a las provincias, donde podremos formar mil escuelas peronistas, que –dentro de ellas– formarán otros tantos miles de dirigentes; los que a su vez formarán los ateneos peronistas; que a su vez formarán miles de nuevos dirigentes.

El valor de nuestro movimiento estará en esos miles de dirigentes que vamos a formar.

Ese será el acervo verdaderamente virtual de nuestro movimiento.

### **Preparación paulatina de un movimiento de conjunto**

Muchos dirán: ¿y por qué no lo hicimos antes?

Bueno; no lo hemos hecho antes porque para tener un guiso de liebre lo primero que hay que tener es la liebre.

Buscamos tener un partido: hoy ya tenemos un partido.

Las grandes corrientes están ya organizadas.

Estamos formando las escuelas para ir capacitando y uniformando el criterio de nuestros conductores para que todos lleguemos a ver las cosas de una misma manera, apreciarlas y resolverlas de una misma manera.

Llegará así a formarse un inmenso movimiento de conjunto, que formará la aplanadora de que tantas veces hemos hablado.

Sin esa aplanadora no vamos a ir lejos en política.

Vamos a pelear entre nosotros, vamos a discutir las cosas.

### **Doctrina, mentalidad y modalidad peronistas**

Hemos tratado de crear una doctrina única, ahora creamos una mentalidad y una modalidad única: una mentalidad peronista que nos impulse a una modalidad peronista.

Cuando hayamos conseguido eso mediante la dispersión y la preparación de nuestra dirección, el movimiento peronista tendrá una forma casi mecánica en su marcha, es decir, marchará solo.

El gran impulso, pues, se lo darán los dirigentes que se destaquen con su inteligencia y su capacidad.

Porque esto es una entidad que marcha sola; que ya puede marchar sola, que no hay que llevarla de la mano o del brazo, porque cuando se la larga se cae.

No; marcha sola. Lo primero que había que hacer era hacerla marchar sola. Ya está marchando sola.

Ya le podemos decir la dirección en que va a marchar en forma completa.

Y después podrá correr...

### **Educación y organización del pueblo**

Pero primero hay que enseñarle a pararse; después a caminar; después a correr despacio, y después correrá ligero.

Todo esto está en la educación, en la organización del pueblo.

Es decir, convertir esa masa inorgánica en masas orgánicas y organizadas: convertir la masa en pueblo consciente de sus derechos y de sus deberes.

Y que los defienda: que los defienda inteligentemente y sin violencia.

No hay necesidad de violencia de ninguna naturaleza.

La persuasión vale mucho más que la violencia en el trabajo del pueblo; y la conducción tiene esa finalidad: llevar a todo el pueblo la persuasión.

Cuando llegue la persuasión, la violencia será una fuerza insignificante al lado de la que la persuasión representa.

Esa persuasión ha de llegar a todos los límites a que debe llegar dentro del pueblo.

En otras palabras, como decían antes, hay que educar al soberano, pero hay que educarlo de verdad.

### **Y la suprema condición artística es la creación.**

Es que la suprema condición artística es la creación y, en la conducción política, para crear, se necesita sensibilidad e imaginación, aparte de una serie de condiciones y valores personales que las demás artes no demandan de sus ejecutores. De ahí las características originales que el difícil arte de la conducción impone a los que pretenden realizarlo.