

SOBRE EL CUERPO DE INTENDENCIA DE LA ARMADA

Santiago ACOSTA ORTEGA



LOS recientes cambios en la organización de la Armada han tenido en el Cuerpo de Intendencia ciertos «efectos colaterales» que han podido producir cierta desorientación y desconcierto entre sus componentes, afectando a la propia visión que éstos mantenían de la Intendencia en la Armada, su razón de ser y su futuro.

En efecto, la Instrucción 82/2004 de AJEMA, que revisa la estructura del Apoyo Logística en la Armada establecida por 3163/66, hace a la nueva Dirección de Mantenimiento, al frente de la cual está un vicealmirante del Cuerpo General, «responsable de las actividades de planificación, adquisición, administración, gestión y control de los abastecimientos directamente relacionados con la operatividad de la Fuerza como son los repuestos, pertrechos, combustible y munición», responsabilidad que hasta dicha Instrucción correspondía al general de brigada de Intendencia, director de Aprovisionamiento y Transportes, lo que ha sido entendido por muchos oficiales del Cuerpo como la pérdida de los cometidos que, respecto al aprovisionamiento, había venido éste ejerciendo.

Dado que son precisamente los cometidos relacionados con el Aprovisionamiento los que más caracterizan al Cuerpo de Intendencia de la Armada en relación con los de los otros ejércitos, esto ha venido a provocar una «crisis de identidad» que ha hecho que conceptos tan fundamentales como su propia misión, la integración de los oficiales de Intendencia en la Fuerza, e incluso, y en último extremo, el propio carácter de Cuerpo Específico de la Armada, que hasta ahora parecían perfectamente claros, se hayan puesto en cuestión.

Esto no es, por supuesto, más que una apreciación personal, aunque creo que compartida por muchos oficiales de Intendencia, entre los que en los últimos tiempos estas transformaciones se han convertido en un tema recurrente de conversación.

El propósito de las líneas que siguen es tan sólo expresar un punto de vista personal sobre el presente y el futuro del Cuerpo de Intendencia de la Armada,

que podrá ser o no compartido por el resto de mis compañeros, pero que quizá (ojalá) pueda ayudar a promover un debate público sobre el tema.

Así, intentaré explicar por qué creo que el de Intendencia es un Cuerpo esencialmente naval, en el sentido de que es y debe seguir siendo un Cuerpo Específico de la Armada, y de que sus componentes deben seguir embarcando en sus buques, y que su razón de ser fundamental (sin dejar de tener otras misiones muy importantes) es la Logística Naval.

Un breve repaso a la historia

Si bien puede parecer que no tiene mucho sentido basarse en criterios históricos o de tradición a la hora de abordar la organización del futuro, lo cierto es que la experiencia de los que nos han precedido y sus «lecciones aprendidas» pueden ayudarnos a no caer en errores que ya fueron superados en su momento. Además, el conocer nuestra historia contribuye a explicarnos las razones de las actuales características del Cuerpo.

El Cuerpo de Intendencia, como la propia Armada moderna, tiene su origen en el año 1717. En enero de ese año, S. M. el rey Felipe V, «...habiendo tenido por conveniente restablecer la Marina de España...», expidió el título de Intendente general de Marina a José Patiño, título en el que se enunciaba todo un compendio de sus deberes y facultades.

Las competencias otorgadas a Patiño abarcaban la logística de personal (control de mandos y marinería, matrículas de mar...), la logística de material, desde la de alto nivel hasta la de consumo, incluso a bordo de los buques (construcción y sostenimiento de buques, conservación de montes y plantíos, cuidado de los almacenes y de lo que se embarcase en los navíos...), y por último, todo lo relacionado con la tesorería y las ordenaciones de pagos, incluyendo su fiscalización. En junio de ese mismo año Patiño promulgó sus «Ordenanzas», que constituían los cimientos de lo que más tarde se llamó Cuerpo General de la Armada, y del Cuerpo del Ministerio (Administración) de Marina, nombre primitivo del Cuerpo de Intendencia.

El año 1725 Patiño promulga otra Ordenanza para el Cuerpo del Ministerio, organizando éste de manera que le sirviese como instrumento para desarrollar la amplísima tarea que S. M. le había encargado. El Cuerpo asumía así las competencias en logística de personal, de material y sobre el recurso financiero.

En cuanto al aprovisionamiento, la regulación llegó a ser muy completa, perfeccionándose con la Instrucción General de 1737 del marqués de la Ensenada, donde ya se pueden reconocer muchos conceptos actuales: previsión de necesidades, pedidos de material de obras, de reposición, de composición, recepciones y reconocimiento, almacenamiento adecuado, contabilidad, etcétera.

Desde su creación, los miembros del Cuerpo embarcaban como miembros de las dotaciones de los buques (en las categorías de contador de navío y de fragata); además, las escuadras disponían normalmente de un «ministro principal», con categoría de comisario, embarcado con funciones de contaduría y comisaría.

El propio Patiño embarcó como comisario regio en la expedición que en 1717 intentó recuperar Sicilia, y Ensenada fue el comisario de la escuadra destinada a la reconquista de Orán (1731) y ministro principal de la que se dirigió para la conquista del reino de las Dos Sicilias (1733).

En la segunda mitad del siglo el Cuerpo fue perdiendo competencias en beneficio del Cuerpo General y del recién creado (1770) de Ingenieros, pero sin desvincularse nunca de la logística de material ni de sus destinos embarcados. Así, la «Ordenanza de S. M. para el gobierno económico de la Real Hacienda de Marina», de 1799, establecía, entre otros asuntos, las competencias de los «contadores embarcados».

En 1847 se le cambia el nombre por el de «Cuerpo Administrativo de la Armada». El Reglamento Orgánico que se promulgó en 1858 exigía que todo buque con más de 300 plazas de dotación contase con un oficial segundo contador y en las de menor porte un oficial tercero.

Ya en el siglo xx, tras varias vicisitudes, el Decreto de 10 de julio de 1931 (posteriormente ratificado por Ley de 24 de noviembre del mismo año) de reorganización de la Armada asigna por fin al Cuerpo el nombre de «Intendencia», desgajándosele las funciones de Intervención, que pasan a un Cuerpo civil.

Entre las funciones que el Decreto encomendaba al Cuerpo de Intendencia estaban, entre otras, «la gestión de los servicios de subsistencias, vestuario y transporte», «tener destino cerca de los mandos, [...] arsenales y establecimientos de la Marina para el funcionamiento de los servicios logísticos y administrativos», «embarcar en los buques de la Armada para el desempeño de las funciones de habilitados...», «dirigir [...] todas las factorías de subsistencias, comisarías de arsenales, de transporte [...], así como llevar a cabo las adquisiciones de material...».



Marqués de la Ensenada, grabado del siglo XVIII.
(Biblioteca Nacional, Madrid).

En los años 60, la llegada de los destructores tipo *Fletcher* de la Marina de Estados Unidos, con todo lo que conllevaba, hizo necesaria una nueva reforma orgánica en la Armada; en 1967 la Comisión de Estudios y Planes (COMESPLAN) publicaba el manual S-16 sobre la estructura del Apoyo Logística, cuyo desarrollo dio lugar a la Dirección de Aprovisionamiento y Transportes, con un general de Intendencia al frente y con la misma estructura (Repuestos y Pertrechos, Combustibles y Lubricantes, Subsistencias, Vestuarios y Municionamiento) que ha durado hasta este mismo año.

El Cuerpo de Intendencia ha sido siempre, pues, un cuerpo logístico y naval, siendo los arsenales y los buques de la Armada, de cuyas dotaciones siempre han formado parte, su «entorno natural» desde su creación, y el aprovisionamiento de material una función logística de la que siempre se ha ocupado en todas las fases de su ciclo (previsión, obtención, almacenamiento y distribución), tanto en los arsenales como a bordo de las unidades.

Evidentemente, existen también otras importantísimas funciones que le son propias, pero que, sin embargo, no harían necesaria por sí solas la existencia de un Cuerpo de Intendencia de la Armada, y que sólo ofrecen a éste la posibilidad de ejercer una función técnica, sin capacidad prácticamente de decisión. Un ejemplo muy ilustrativo de esta afirmación podría ser la opinión que sobre una de estas funciones tenían nuestros antecesores. En el proyecto de Ley Consultiva de la Armada que en 1901 presentó a las Cortes el entonces ministro de Marina Cristóbal Colón de la Cerda proponía (propuesta que no prosperó) que el Cuerpo se denominase en lo sucesivo «Cuerpo de Contabilidad de la Armada». Luis de Pando Pedrosa, que posteriormente fue jefe del Cuerpo, presentó un informe en el Senado en la información pública abierta sobre el proyecto en el que decía: «La denominación de Cuerpo de Contabilidad no tiene razón de ser y resulta, por consiguiente, un tanto depresiva desde el momento en que se observa que se ha escogido la función más insignificante, la de índole más mecánica y la que revela menos autoridad y menos facultad dispositiva o determinación propia dentro de la esfera de acción en que debe desenvolverse la gestión del referido Cuerpo».

En cuanto a su necesidad como Cuerpo Específico de la Armada podríamos citar dos hechos muy significativos.

Por Real Decreto de 15 de diciembre de 1798, y la Ordenanza ya citada para el gobierno económico de la Armada de 1799, se hacía depender en sus funciones económicas al Cuerpo del Ministerio de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Hacienda, lo que resultó un error, que el Real Decreto de 18-04-1802 puso de manifiesto al declarar que el motivo de tal separación fue el deseo de mantener la mayor unidad posible en los principios de gobierno y que, sin embargo, «en la práctica del servicio se ha demostrado palpablemente que la verdadera unidad consiste en que todos los ramos de la Marina tengan un centro común para que de este modo no se contradigan ni entorpezcan las providencias, ni se susciten disturbios perjudiciales a las

materias pertenecientes a la parte militar de la Armada, de la que es dependiente la económica.» El Real Decreto citado volvió a poner al Cuerpo bajo la dependencia única de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina.

El ya citado Decreto de reorganización de la Marina de 1931 expone en su preámbulo, como uno de sus motivos, «el problema creado por la multiplicidad de cuerpos en la Armada...», por lo que, «...no perdiendo tampoco de vista la necesidad de reducir a los límites precisos los gastos que a la nación origina el sostenimiento de nuestra Flota de guerra, el Ministro que suscribe se ha visto en la necesidad de declarar a extinguir varios de los cuerpos que actualmente prestan sus servicios en la Armada», ya que «las funciones que algunos de ellos desempeñan, y que deben conservarse, pueden ser realizadas —y así se propone para lo futuro— por elementos civiles especializados...». Así se suprimieron entre otros el Cuerpo de Ingenieros, y el de Infantería de Marina, y se desgajaron del de Intendencia las funciones interventoras, para ser desempeñadas por un cuerpo civil. Al mantenerlo cuando se eliminaba a otros se afirmaba la necesidad de un Cuerpo de Intendencia de la Armada patentado, prácticamente como hoy lo conocemos, cuyas funciones no resultaba conveniente que fueran ejecutadas por «elementos civiles».

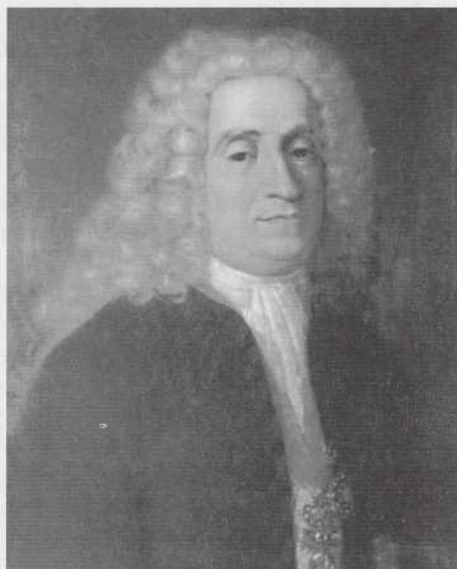
Benchmarking: un poco de «orgánica comparada»

En la práctica empresarial de los últimos años se ha impuesto una técnica conocida como *Benchmarking*, que, básicamente, consiste en observar la organización y los procedimientos (*Best Practices*) de empresas u organizaciones punteras para después adaptar sus procedimientos y organización a la propia.

Aplicando algo parecido a la Armada, no cabe duda que la organización más puntera en nuestro ámbito es la Marina norteamericana (USN), espejo en el que consciente o inconscientemente solemos mirarnos, y de donde procede, más o menos adaptada, buena parte de nuestra doctrina. Esto es especialmente cierto en el caso del Cuerpo de Intendencia y de la doctrina de Aprovisionamiento, por lo que intentaré exponer brevemente cuál es el concepto que el US Navy Supply Corps (USNSC) tiene de sí mismo y cómo ve su papel y su futuro dentro de la Marina.

Haciendo un muy esquemático esbozo de la organización del apoyo logístico de material en la USN, diremos que se estructura en cinco «Mandos de Sistemas» (Systems Commands): Buques (NAVSEA), Aviación Naval (NAVAIR), Infraestructura (NAVFAC), C4ISR (SPAWAR) y finalmente Aprovisionamiento (NAVSUP).

Al frente de este último mando, el Naval Supply Systems Command, se encuentra un contralmirante del Cuerpo de Intendencia, que es además el jefe del Cuerpo, lo que es indicativo de la importancia que a su función logística



José Patiño, intendente general de la Armada.
(Museo Naval, Madrid).

da éste sobre otras (el *Supply Corps* se llamaba hasta 1919 *Pay Corps*). Su propósito principal, tal y como se expresa en su «Plan Estratégico», es «proporcionar capacidad de combate a través de la logística».

El USNSC realiza funciones de gestión financiera, control de inventario, sistemas de distribución, contratación, sistemas informáticos, análisis de operaciones, logística de material, gestión de combustibles, vestuario y subsistencias. Es decir, funciones que son muy similares a las que realiza el Cuerpo de Intendencia de la Armada.

En cuanto a los destinos embarcados resulta útil transcribir el siguiente párrafo de la guía profesional que el USNSC publica para orientar la carrera de sus oficiales: «El embarque es vital en el desarrollo y futura

eficacia de los oficiales de Intendencia. No se debe perder de vista que los oficiales de Intendencia son sobre todo y siempre oficiales navales. El Cuerpo de Intendencia es un Cuerpo embarcado (*seagoing Corps*) y aproximadamente un tercio del total del Cuerpo está siempre en destinos a flote».

Los oficiales del USNSC deben cumplir un periodo de embarque de 36 meses entre los empleos de *ensign* y *lieutenant junior grade*, y otro de 30 meses, como jefe de Servicio en el de *lieutenant*. Es decir, un sistema similar a nuestras «condiciones de embarque».

Como se ve, el USNSC presenta rasgos muy similares a nuestro Cuerpo de Intendencia, tal y como hoy lo conocemos, y tiene muy claro su carácter de Cuerpo naval, cuya función principal es la logística. Como se decía en un reciente artículo del *Supply Corps Newsletter*, hablando acerca de la visión del USNSC, «...[nuestras áreas fundamentales de competencia que] abarcan un amplio abanico de áreas funcionales que incluyen la distribución, el transporte, gestión de inventario, apoyo a equipos de armas, gestión de combustible. ¿No son logísticas? ¿No somos pues nosotros logistas? Nadie dice que seamos los únicos logistas de la Marina, pero formamos claramente un elemento clave de la comunidad logística, y así podemos considerarnos con propiedad a nosotros mismos como logistas». Desde luego, este párrafo podría haber sido firmado por cualquier oficial de nuestro Cuerpo de Intendencia.

El USNSC se propone ahora desempeñar un papel preeminente en la logística operacional/conjunta de las FAS americanas; éste es uno de los cinco objetivos de su Plan Estratégico. Partiendo de la premisa de que el apoyo logístico a una *Joint Task Force*, o a unidades muy alejadas de su base, no es más que *business as usual*, es decir, su trabajo habitual, el SC quiere incrementar la aportación de la Marina norteamericana a la logística operacional conjunta. Una de las medidas que ya han tomado es la creación del *Naval Operational Logistics Support Center* (NOLSC) para que sirva como punto focal para la integración del apoyo logístico que el NAVSUP presta a los mandos operativos. El NOLSC actúa como gestor de la cadena de aprovisionamiento de NAVSUP y «centro de excelencia» para los servicios que éste presta en combustible, transporte y distribución, apoyo a equipos de armas, operaciones logísticas y planeamiento conjunto logístico a las Fuerzas de la Armada, de la Infantería de Marina, conjuntas y de coaliciones.

Es decir, el USNSC tiene un concepto muy claro sobre sí mismo y su misión, y pretende ser un referente en temas logísticos dentro del Departamento de Defensa. En palabras del contralmirante COMNAVSUP, todos los componentes del Cuerpo deben identificarse plenamente con el Sistema de Aprovisionamiento de la USN y comprender que ser un oficial del USNSC supone ser responsable del buen funcionamiento de dicho sistema, con independencia del destino de cada uno, de su situación geográfica o de su especialidad.

Veamos ahora el caso de otra Marina aliada, y que nos es muy cercana, tanto por proximidad geográfica como por, en el ámbito que nos ocupa, las relaciones establecidas con ella para el apoyo a nuestros submarinos: la *Marine Nationale Française* (MNF) y su Cuerpo de Intendencia, es decir, el *Corps des Commissaires de la Marine* (CCM).

El *Service du Commissariat de la Marine* tiene competencias en el apoyo logístico en los campos de repuestos y pertrechos, combustibles, vestuario y subsistencias.

Es también un Cuerpo embarcado (*Corps d'officiers navigants*). Al salir de su escuela ocupan destinos a flote durante una media de tres o cuatro años, para pasar luego a destinos en tierra, pudiendo en algunos casos embarcar más tarde en grandes buques. Tras diez años de servicio pueden reconvertirse en funcionarios de alto nivel de la Administración Civil del Estado.

El CCM ha incrementado recientemente su implicación en la logística al hacerse cargo del aprovisionamiento de repuestos, tarea que antes era desempeñada por la DCN (una empresa estatal similar a nuestra Izar). Hasta finales de los años 90 el sostenimiento de la Fuerza en la Marina francesa tenía una organización bicéfala, dependiendo de un lado del jefe de Estado Mayor de la MNF (CEMM) y de otro de la *Délégation Général pour l'Armement* (DGA) del Ministerio de Defensa, donde estaba encuadrada la DCN. Las transformaciones del sector público francés, con la privatización de la DCN y la degrada-

ción de las condiciones de mantenimiento de la Flota, hicieron plantearse la necesidad de acabar con esta bicefalia, y en 2001 el CEMM asumió la responsabilidad del sostenimiento, creándose el Service de Soutien de la Flotte, y haciéndose cargo el CCM del aprovisionamiento de los repuestos. Al frente de esta responsabilidad se sitúa el subdirector logístico del SSF, un *commissaire en chef de premiere classe* (coronel de Intendencia).

Los ejemplos de Cuerpos de Intendencia similares al nuestro, en competencia y funciones en otras marinas de nuestro entorno, son numerosos, como cualquiera habrá podido comprobar en sus contactos con unidades de otros países, pero seguir enumerándolos alargaría demasiado este artículo. Basten los dos citados para comprobar cómo en dos importantes marinas aliadas se han dado respuestas similares para satisfacer necesidades similares y cómo en ambos casos el resultado es un Cuerpo de Intendencia específico, prácticamente igual al nuestro.

El debate planteado

Hemos visto pues que tanto nuestra propia historia como el ejemplo de otras marinas avalan la existencia de un Cuerpo de Intendencia tal y como ahora lo conocemos.

Sin embargo, como ya se ha mencionado, existe un debate —no oficial ni formalmente, pero existe— sobre su naturaleza y funciones, que, aunque no es nuevo, se ha visto intensificado por las recientes reformas organizativas en la Armada.

Se cuestiona la vigencia del actual modelo del Cuerpo: ya no haría falta como Cuerpo Específico de la Armada, sino que lo ideal sería un Cuerpo Común para realizar las funciones económico-administrativas en todo el ámbito del Ministerio de Defensa y de los tres Ejércitos. Al fin y al cabo, si los instrumentos utilizados en esa tarea son idénticos para todos (si, por ejemplo, la ley de contratos es la misma para todos, se dice), ¿por qué tener tres Cuerpos de Intendencia distintos? Y con mayor motivo, ahora que se nos ha quitado el aprovisionamiento. Por lo mismo, tampoco sería necesaria la figura del oficial de Intendencia embarcado, puesto que sus funciones económico-administrativas se realizarían de forma centralizada y bastaría con los oficiales de cuenta y razón.

Estos razonamientos, sin embargo, adolecen de un defecto fundamental, y es que están basados en premisas que son falsas.

Desde luego, es cierto que la desaparición de la Dirección de Aprovisionamiento y Transportes como hasta ahora la conocíamos es algo que ha podido tener un efecto negativo en la mayoría de los oficiales de Intendencia (desde luego, esto no es más que una apreciación personal), y más aún en quienes habíamos optado por este área de las funciones del Cuerpo a la hora de elegir

especialidad. Por poner un ejemplo gráfico que haga más comprensible a quienes no son de Intendencia lo que ha supuesto para nosotros esta desaparición, el efecto sería el mismo que experimentarían nuestros compañeros infantes si se decidiese que el general jefe del TEAR dejase de ser de Infantería de Marina.

No obstante, y a pesar de lo anterior, el aprovisionamiento sigue siendo un cometido propio del Cuerpo de Intendencia. Como se decía en la contestación que el Ministerio de Defensa daba a la pregunta planteada recientemente por un parlamentario sobre las competencias perdidas por el Cuerpo de Intendencia con la Instrucción de nueva organización de la JAL, dicha Instrucción «no altera los cometidos asignados al Cuerpo de Intendencia de la Armada, definidos en el Art. 32 de la Ley 17/1999 de Régimen del Personal de las Fuerzas Armadas y precisados en el Art. 37 del Reglamento de Cuerpos, Escalas y Especialidades». Dicho artículo dice que «Los miembros del Cuerpo de Intendencia de la Armada [...] tienen como cometidos específicos [...] los de carácter logístico correspondientes al aprovisionamiento y al transporte administrativo de personal y material en el ámbito de la Armada», y que ejercerán la función de mando «...en su caso, en las unidades logísticas de aprovisionamiento y transporte que determinen las plantillas orgánicas».

Es decir, que a pesar de que ya no sea un general de Intendencia el responsable último en la Armada del aprovisionamiento de repuestos, éste sigue siendo un cometido del Cuerpo. Ésta es la postura oficial de la Armada, como no podría ser de otra manera. Además de las ya citadas normas que así lo definen, está la búsqueda de la eficiencia en la utilización de los recursos. El aprovisionamiento de repuestos es una función muy técnica que exige conocimientos especializados y en la que resulta de gran ayuda la experiencia (como en cualquier otra). Si pensamos que de los 296 oficiales que componen el Cuerpo, 66 son especialistas en Aprovisionamiento, y en la cantidad de años de experiencia en destinos de aprovisionamiento que suman los oficiales de Intendencia, especialistas o no, podremos concluir fácilmente que la necesidad de un empleo eficiente y eficaz de los recursos aconseja que estos oficiales sigan desempeñando la misión para la que la Armada les ha preparado.

Y puesto que el aprovisionamiento sigue siendo un cometido de Intendencia, es obvio que este cometido debe seguir siendo desempeñado también a bordo de los buques de la Fuerza por oficiales de Intendencia. Oficiales que son jefes (u oficiales) del Servicio de Aprovisionamiento, y de los que, parafraseando al USNSC, podríamos decir que su misión es «proporcionar al buque capacidad de combate a través de la logística». El oficial de Intendencia embarcado es el último eslabón de la cadena de aprovisionamiento que hace llegar al barco el material que éste necesita, y que está gestionada en todo su recorrido por oficiales de Intendencia. La experiencia en destinos embarcados de todos los componentes de la cadena hace a ésta mucho más

eficaz, y es otra razón más para que los oficiales de Intendencia embarquen en los primeros destinos de su carrera.

Veamos ahora el argumento de que puesto que todos utilizamos en nuestro trabajo la misma normativa no tiene sentido que existan tres Cuerpos de Intendencia diferentes. Aquí se parte del planteamiento erróneo de que es la «herramienta» (las leyes) la que define el carácter del Cuerpo, cuando en realidad éste es definido por la función, que es la de proporcionar apoyo a la Fuerza Naval y el ámbito en el que se desarrolla. De hecho, este argumento llevaría a la propia supresión de cualquier Cuerpo de Intendencia, puesto que las leyes son las mismas en toda la Administración, y quien hoy está desempeñando, por ejemplo, funciones de contratación en el Ministerio de Agricultura, mañana podría pasar a hacerlo en cualquier Arsenal. Sin embargo, las peculiaridades de la logística naval y las servidumbres que impone exigen que sus estructuras estén dotadas con personal asimismo naval, especializado en el trabajo a realizar y conocedor del medio en el que se ha de llevar a cabo.

Y si las funciones logísticas siguen siendo cometido del Cuerpo, puesto que la nueva organización de la Armada no le ha desposeído de ninguno de sus cometidos y la Logística Naval requiere personal específicamente preparado e integrado en las estructuras navales, parece claro que su futuro debería pasar por convertirse en referencia en aquellas funciones logísticas que son de su competencia. Los objetivos que se ha fijado para sí el USNSC en este sentido serían un buen ejemplo a seguir.

Epílogo

Nuestra tradición, la práctica generalizada en otras marinas y razones de eficacia y eficiencia, aconsejan mantener un diseño del Cuerpo como el que ahora tenemos. Tener en cuenta las «lecciones aprendidas» por nuestros mayores nos ahorrará posiblemente el caer en los errores que ellos ya superaron, al igual que es beneficioso, en cualquier ámbito, tomar como ejemplo a aquellos que destacan en el ejercicio de su actividad.

Todo lo que antecede es un punto de vista personal sobre un tema que nos preocupa a muchos y que nos afecta a todos. He intentado sacar a la luz una discusión que resulta más frecuente de lo que sería deseable, porque es síntoma de cierto estado de inquietud y de indefinición entre los miembros del Cuerpo de Intendencia. Por eso me gustaría que este artículo animase a otros compañeros a exponer sus opiniones sobre el tema, estén éstas a favor o en contra de las que aquí se han reflejado; creo que en un tema como éste es útil escuchar todos los puntos de vista, en la seguridad de que todos deseamos un Cuerpo de Intendencia que siga siendo tan útil en el futuro como lo ha sido en sus casi tres siglos de servicio a la Armada.