

BREVE CRÓNICA DE LAS LETRINAS EN LA HISTORIA NAVAL



TENIENTE DE NAVÍO, JORGE BAÑÓN VERDÚ

D. Jorge Bañón Verdú nace en Madrid en 1960. Licenciado de Grado en Ciencias Biológicas por la Universidad Complutense de Madrid. En 2005 ingresa en la Armada como Oficial Reservista Voluntario, siendo destinado al Museo Naval de Cartagena, participando en el proyecto museográfico del Museo en su sede actual y en la puesta en valor de submarino Peral. Posteriormente, pasará destinado al Gabinete del Jefe de Estado Mayor de la Defensa, en Madrid. Se retira de la Armada en 2021 con el empleo de teniente de navío. Está en posesión de la Cruz del Mérito Naval con Distintivo Blanco y de la Medalla de Bronce de la Confederación Interaliada de Suboficiales de Reserva.

Ha sido profesor del Máster de Historia Militar, en el área de Arte-Ciencia Militar Naval, en CISDE-Fundación San Pablo CEU, e impartido diversos cursos relacionados con la Historia Naval, los más recientes, relacionados con la Armada Invencible, en la UNED de Cartagena (mayo, 2025) y en la UNED de Calatayud (noviembre, 2025). Es autor y coautor de numerosas publicaciones, articulista y conferenciante.

El ser humano, como ser vivo, cuenta con una fisiología compleja. Ya sea en tierra, en la mar o en el espacio, su fisiología condiciona el hábitat en el que desarrolla su actividad y le lleva a buscar soluciones acordes con sus necesidades. El proceso digestivo, que comienza con la alimentación para obtener los nutrientes que el organismo necesita, acaba con la eliminación de los desechos de aquellas materias que el organismo no es capaz de aprovechar.

Este proceso, que en tierra supone un relativo problema, en la mar adquiere dimensiones importantes, tanto desde el punto de vista fisiológico, como de la higiene personal y colectiva, pasando por aspectos relacionados con el decoro. Es el momento en el que el hombre estimula su ingenio para desarrollar soluciones que se adapten a sus necesidades. En este artículo haremos un recorrido por algunas de esas soluciones a lo largo de la historia naval.



Artilugio ideado en un submarino a la intemperie

Las “soluciones” en la Antigüedad

Cualquiera que embarca por primera vez aprende a diferenciar rápidamente “barlovento” de “sotavento” en cuanto sufre los efectos del mareo, o necesita “aliviarse”. Este grado de comprensión sobre la dirección del viento será adquirido por propio raciocinio o a través de airados mensajes de otros miembros de la tripulación. En consecuencia, aliviar esas necesidades por encima de la tapa de la regala no parece una solución muy efectiva, sobre todo cuando se navega con mala mar.

Por ese motivo y desde muy antiguo, en las naves empezaron a aparecer “soluciones” de diverso tipo. Las primeras fueron vasijas y baldes, en los cuales los marineros podían aliviarse para luego, evacuar su contenido por la borda a sotavento.

Se utilizaron todo tipo de materiales, principalmente cerámicas y madera, para construir estos dispositivos que irían evolucionando hasta convertirse en los “orinales”, de uso ampliamente extendido hasta nuestros días.

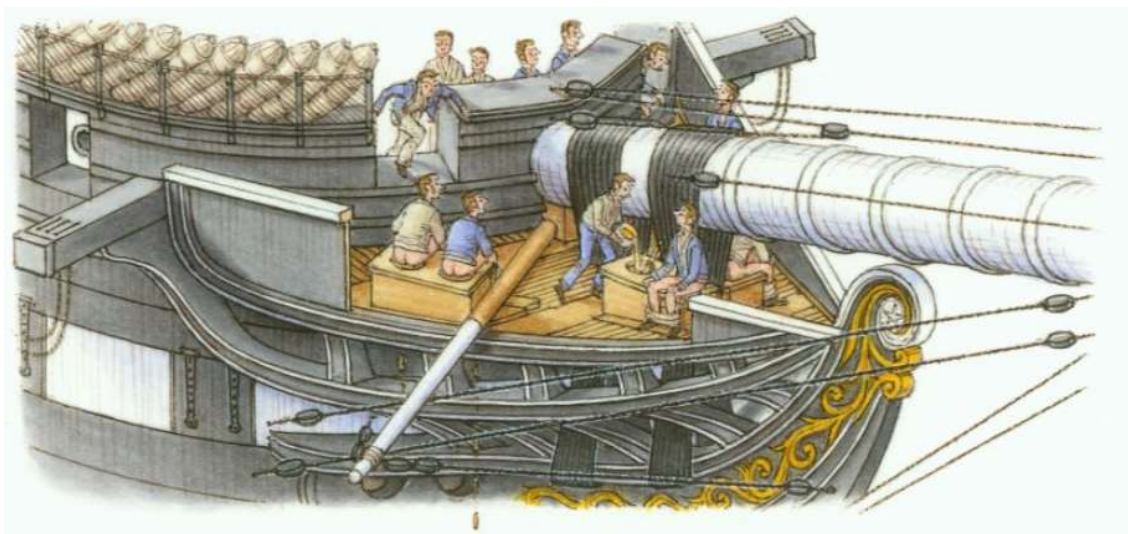
Las “soluciones” en la Era de los Descubrimientos

Durante lo que los anglosajones denominan “the age of sail” (la era de la vela) y aquí, la Era de los Descubrimientos, aparecieron nuevas “soluciones”. Entre los siglos XV y XIX, cuando las travesías oceánicas se popularizaron, las navegaciones empleaban tiempos considerables en sus tránsitos, las dotaciones en los buques eran numerosas y su habitabilidad era muy deficiente, había que buscar sistemas que facilitaran la escasa higiene de a bordo.

En las proas de los buques se establecía una superestructura en forma de pico o espolón que sirviera de apoyo al bauprés, un mástil orientado con un cierto ángulo sobre la horizontal y en el que se envergaba la vela cebadera.

Esta superestructura servía para que la marinería pudiera dar servicio a este palo y a su vela, pero también se le dotó de una función adicional.

La superestructura tenía un suelo formado por una trama de maderos, sobre la que los marineros podían mantenerse firmes para maniobrar con la cebadera. Los huecos de esta trama ofrecían una salida directa al mar, lo que fue aprovechado para convertirla en el primer retrete de a bordo: los beques. Apoyados en los tablones de la trama y encucillados, los marineros podían aliviarse con un cierto nivel de intimidad. La gravedad hacía el resto.



USS Constitution

La ubicación coincidía en proximidad con el lugar en el que arranchaba la marinería, es decir, en la proa de la nave, lo que facilitaba el acceso en caso de perentoria necesidad.

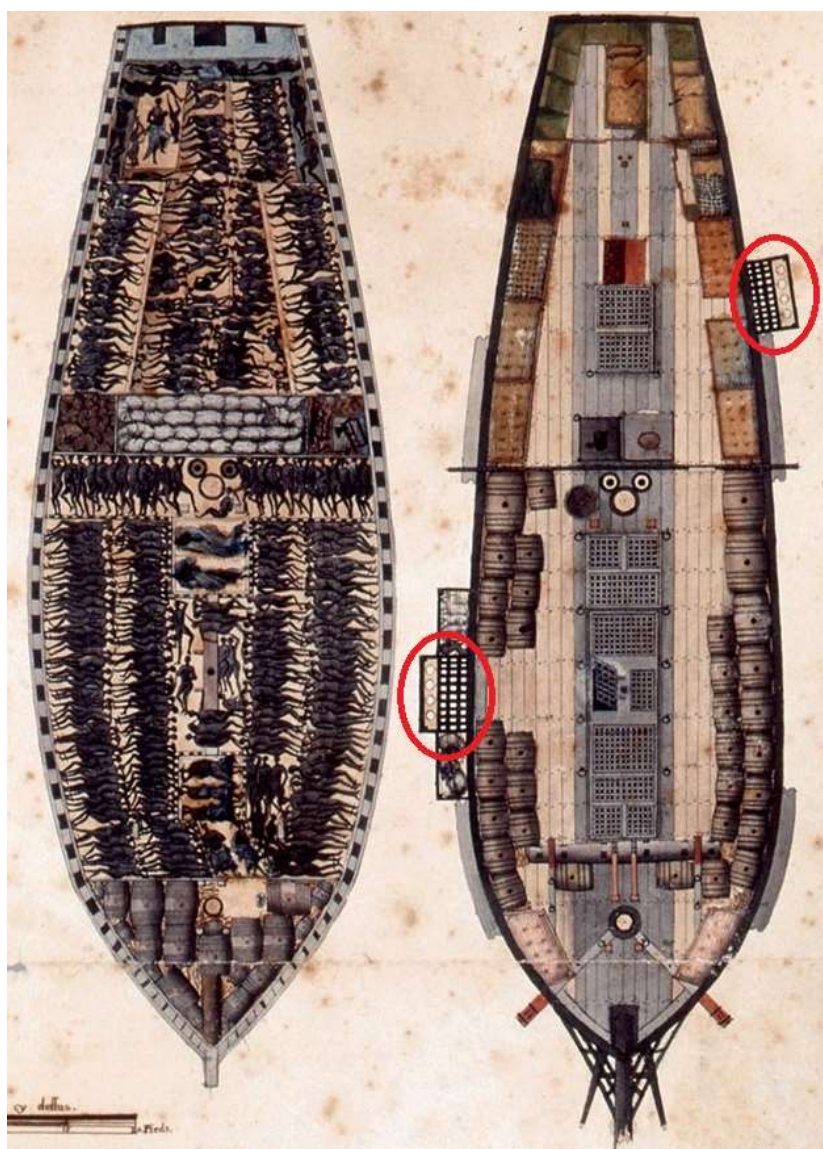
De ahí surgió la despectiva expresión de “vete a cagar a los beques”, cuando se quiere enviar a alguien a cierta distancia y a un sitio poco decoroso.

La oficialidad, por el contrario, arranchaba en la popa, por lo que hubo que diseñar una estructura para que los oficiales se aliviaran sin necesidad de recorrer toda la cubierta. De esta forma, por el exterior del alcázar, se ubicaban unos tablones más o menos volados, en los que la oficialidad

se encucillaba para hacer sus necesidades. Con el tiempo, esos tablonos fueron dotados con un cerramiento que concediera algo de intimidad a sus usuarios.

Asimismo, para remediar los malos olores, se colocaban plantas aromáticas. De ahí surgió el nombre de “jardines”, denominación que ha sobrevivido hasta nuestros días en todos los retretes de la Armada y que sustituye a la nomenclatura anglosajona de WC. Quien haya pasado por alguna de nuestras escuelas de la Armada, si ha sido alumno díscolo o mal estudiante, probablemente haya sido estampillado con el empleo de “capitán de jardines”, encargado del mantenimiento de esta tan necesaria infraestructura.

Al margen de los beques y los jardines, otros buques con una actividad relacionada con el transporte de personal, como era el caso de los barcos negreros, en los que no estaba bien visto que el pasaje compartiese estos lugares con marinería u oficiales, se establecieron unos retretes en las bandas, a babor y estribor, en los que podían aliviarse los pasajeros, tal como puede verse en la imagen adjunta.



Disposición de los retretes en el barco negrero La Marie Seráphique

De la madera al acero

En el siglo XIX la construcción naval sufre una importante revolución. Se cambia la propulsión a remo y vela por máquinas de vapor, en primer lugar, y motores de explosión y eléctricos al finalizar el siglo. La madera es reemplazada por el acero, se construyen barcos más grandes y la habitabilidad mejora considerablemente.

Todas estas novedades van a afectar a la higiene a bordo y estos nuevos navíos van a contar con aseos más modernos. Las dotaciones ya no tendrán la necesidad de aliviarse a la intemperie y el confort dependerá del tipo de buque.



Wc a bordo de un submarino

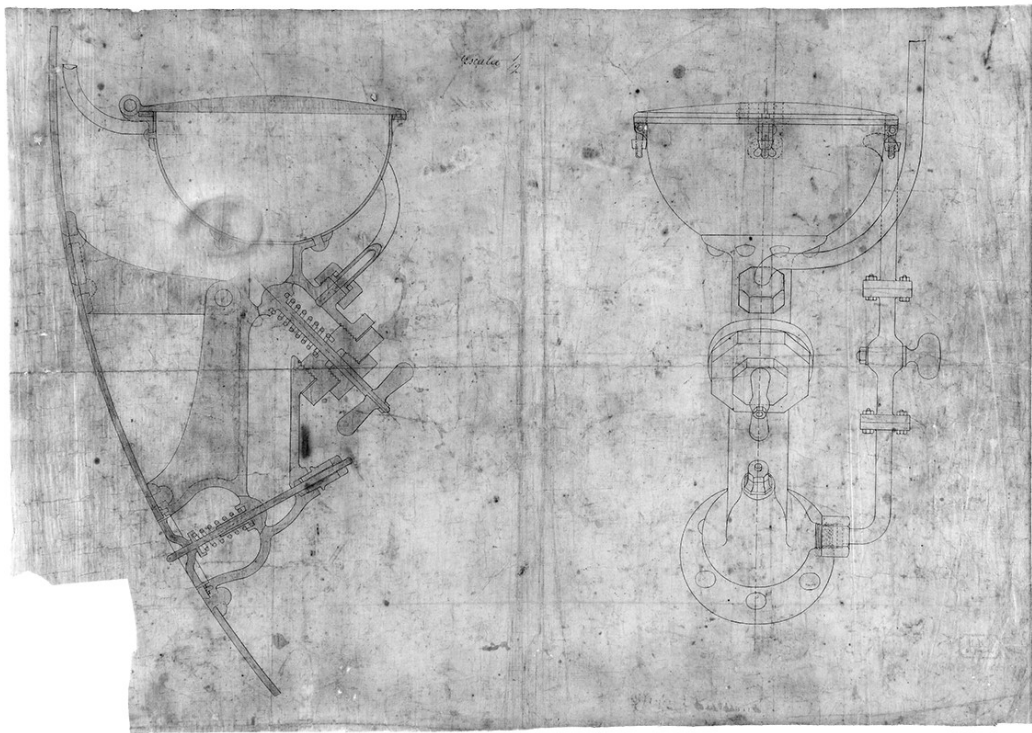


Submarino USS Bowfin SS/AGSS-287

A finales de este siglo también aparece un nuevo tipo de barco, el submarino, que va a plantear nuevos retos. Y aquí los españoles vamos a tomar la delantera. El submarino diseñado por el teniente de navío Isaac Peral y Caballero, además de la infinidad de innovaciones que aportó a la navegación submarina, va a incorporar el primer retrete submarino que, accionado por agua y aire comprimido, es capaz de evacuar al exterior. Situado hacia la proa de la nave, este diseño va a ser el origen de muchos otros basados en él, tanto para submarinos como para buques de superficie.



Retretes del USS Kidd, que reconocerán los que hayan navegado en “los cinco latinos”



Planos del retrete diseñado por Isaac Peral para su submarino

En la actualidad, los sistemas instalados en los buques deben de acogerse al Anexo IV del Convenio MARPOL para la eliminación de la contaminación marítima, limitando el vertido de las aguas negras al mar.



Aseo normas MARPOL