

INVESTIGACIONES FILOLÓGICAS ANGLO-NORTEAMERICANAS

**Actas del I Congreso de Lengua y Literatura
anglo-norteamericana**

Edición preparada por:
Lucía Mora González

MODALIDADES DE CÓDIGO RESTRINGIDO EN EL INGLÉS TÉCNICO MARÍTIMO

ARACELI LOSEY LEÓN

Universidad de Cádiz

«In conclusion we may say that an ESP course is purposeful, and is aimed at succesful performance of occupational or educational roles (...). Any ESP course may differ from another in its selection of skills, topics, situations and functions and also language¹».

Muchas son las definiciones que se han barajado en torno al ESP (English for Specific Purposes) coincidiendo todas en señalar la existencia de un lenguaje o código restringido que se ajusta a una realidad o entorno específico, es decir, a su contexto situacional. Según Malinowski², la situación es el contexto en donde el texto se desvela e interpreta. Por consiguiente, se dispondrá de tantos textos o códigos como contextos situacionales; éstos a su vez irán acompañados de sus correspondientes particularidades lingüísticas por lo que el registro de un texto vendrá determinado por su contexto.

Por todo ello, el registro lingüístico en un entorno empresarial es diferente del empleado en el inglés médico o en el inglés para ingenieros. Cada uno de ellos incluye expresiones, rasgos léxico-gramaticales e incluso fonológicos particulares. Sirva de ejemplo el caso del inglés técnico marítimo en el que expresiones tales como:

- Starboard the Helm! (¡Timón a estribor!)
- Midships! (¡Al medio!)
- Port engine ahead, starboard astern! (¡Avante la máquina de babor, atrás la de estribor!)

son sólo relevantes en el contexto del inglés técnico marítimo, al que definimos como «*el código lingüístico internacional que se usa en las comunicaciones marítimas para contactar con el entorno —buque, estación costera o tráfico aéreo— y que contribuye a la eficacia y seguridad de la navegación*».

Este ocupa una de las parcelas del ESP siendo el acto comunicativo un factor destacado y extensivo a cada tipo de texto. En líneas generales, se trata de un registro cerrado ya que el número de los posibles significados extraíbles es fijo y finito, ilustrándolo así los diferentes textos —ya fuesen concebidos para ser hablados o escritos— que tienen como base un código común: el lenguaje marinerero. Si atendemos a los campos de actuación de este

1 Robinson, P. 1980 *ESP: The Present Position*. Oxford: Pergamon Press, p. 13.

2 Malinowski, B. 1923 «The Problem of Meaning in primitive languages» en Ogden, C. K. & Richards, J. A. (ed.) *The meaning of Meaning*. London: Kegan Paul.

código, observaremos que existen diferentes modalidades de este código restringido que se nos muestran a través de dos de sus vertientes básicas: el texto hablado y el texto escrito. Pero, ¿cuáles son los rasgos distintivos que caracterizan a cada modalidad? Es en esta cuestión donde radica el objeto del siguiente análisis que pretende:

- 1) Dilucidar cuáles son esas modalidades.
- 2) Clasificarlas según su estructura y función comunicativa.

El primer paso en este estudio consiste en desglosar las dos modalidades troncales de este código restringido las cuales si consideramos una escala de valores de mayor a menor, se emplazarían en los extremos opuestos de la misma. La primera modalidad vendría representada por un código restringido extremadamente cerrado a nivel léxico, sintáctico e incluso fonológico mientras que en el extremo más abierto de la escala se encontraría la segunda modalidad troncal, que, siendo también un código restringido cerrado, se muestra más abierto a todos los niveles.

Así pues, ¿cuáles son los criterios por los que clasificaremos modalidades? M. A. K. Halliday llevó a cabo un estudio de los componentes esenciales de todo contexto situacional a los que denominó y definió del siguiente modo:

- '1. Field of discourse: the play, the kind of activity (...) within which the language is playing some part (...)
2. Tenor of discourse: the players, the actors, or rather the interacting roles that are involved in the creation of the text.
3. Mode of discourse: the parts, the particular functions that are assigned to language in this situation...'³.

En el análisis que sigue a continuación y, dado que las diferentes funciones o actos comunicativos que subyacen a cada modalidad están en relación directa con el contexto situacional en el que se despliegan, proponemos un modelo con un enfoque más puramente comunicativo que nos ayude a determinar el acto comunicativo que tiene lugar. Con este fin, seguiremos el siguiente esquema consistente en cuatro apartados que configuran esta descripción:

- a. ¿Qué status comunicativo poseen? Es decir, ¿cuál es la naturaleza de la acción social que se está desarrollando?
- b. ¿Qué acto o función comunicativa se está desempeñando? Ésta hace referencia a los rasgos relevantes de una situación dada.
- c. ¿Cuáles son los participantes? ¿y el canal de transmisión?
- d. ¿Cuál es la forma o estructura de su realización lingüística?

3 Halliday, M.A.K. & Hassan, R. 1989: 45-46 *Language, Context and Text: aspects of language in a social-semiotic perspective*, Oxford: Oxford University Press.

Una vez establecido nuestro marco de trabajo, procederemos a una descripción detallada de las modalidades troncales.

• 1ª Modalidad

Pertenece al extremo más cerrado de la escala y se caracteriza por la presencia de un registro en el que el número de posibles combinaciones a nivel léxico, sintáctico e incluso fonológico es fijo y finito. Es el lenguaje internacional del mar, cuya tripulación ha de manejar para actuar como pilotos o navegantes en las rutas marítimas internacionales de la actualidad. Nos referimos al llamado *Vocabulario Marítimo Estándar* (SMNV) que es un conjunto restringido y normalizado de frases-mensaje a usar en las comunicaciones internas y externas del buque.

Son expresiones que por su concepción como conjunto de señales o código desde el punto de vista lingüístico no es un modelo generativo lo cual reduce el campo de acción de las estrategias comunicativas. De ahí que se trate de un código restringido totalmente cerrado.

Este sublenguaje debe evitar toda ambigüedad posible y seguir las máximas de claro, preciso, simple y breve para lograr la comunicación eficaz entre navegantes de distintas nacionalidades.

Todos los ejemplos del vocabulario marítimo estándar comparten el mismo status comunicativo, es decir, el de la seguridad en la navegación, si bien el acto comunicativo difiere en cada caso al ser una especificación del anterior. En él cabe mencionar: «pedir ayuda», «prohibir», «informar», «realizar maniobras», «ordenar», «aconsejar», etc... Asimismo, en todas ellas cabe la posibilidad de que sean comunicaciones bilaterales o multilaterales.

Otro rasgo general aplicable a todas estas frases-mensaje es que el canal de emisión es a través de la radio. En lo que respecta a su estructura gramatical, se observa una sintaxis simple, un léxico limitado, así, por ejemplo, las prohibiciones siempre se efectuarán usando el auxiliar MUST.

Tampoco existirán nexos conversacionales tales como «Can you repeat?» sino «Say it again», evitándose en lo posible las fórmulas de cortesía como «Thank you», «Good morning», etc. al menos en el plano teórico. Es interesante señalar que a nivel fonético, es característico el uso de variantes con respecto a la pronunciación estándar.

Otra de las características peculiares de estas comunicaciones es que no existe la opción de interrumpir al interlocutor para intervenir libremente en la conversación sino que el orden de intervenciones está marcado por la aparición de la partícula «OVER» mientras que en conversaciones en tierra serán otros los rasgos que marcarán las pautas en las intervenciones.

Por otro lado, existe siempre una equivalencia directa de preguntas y respuestas; en ocasiones, no sólo se concentra una cuestión en la emisión sino todas las posiblemente relacionadas, transmitiéndose el mismo cúmulo de información en las respuestas. Un ejemplo de estos intercambios conversacionales se ofrece a continuación:

(En el siguiente ejemplo, el buque Utopía se dirige a su fondeadero permanente. Leva anclas poco antes de las 07'30 horas y procede a velocidad reducida hacia su fondeadero).

- E.1.: Utopia: Avonport. This is Utopia. Over.
 Avonport P.C.: Utopia. This is Avonport. Report your position to assist identification. Over.
 Utopia: Avonport. This is Utopia. I am underway. My position is 330° 2 miles from Whitesands Pier. My position has been obtained by Decca. Over.
 Avonport P.C.: Utopia. This is Avonport. I have located you on my radar. Wait for large vessel to clear Gull Creek before entering fairway. You must keep your present speed. Advise you alter course to 280°. The vessel to starboard of you is entering after you. What is your draught forward and aft?. Over.
 Utopia: Avonport. This is Utopia. I will wait for large vessel to clear Gull Creek before entering fairway. I am keeping present speed. I am altering courses to 280°. My draught forward is 6.5 metres and my draught aft is 7.2 metres. Over.

(Weeks, 1986:99).

Llegados a este punto, comenzaremos con la descripción de diferentes actos comunicativos de esta primera modalidad troncal cuyo status comunicativo es compartido por todas las descripciones expuestas a continuación:

- Texto A)
1. *Status comunicativo*: La notificación de mensajes primordiales para lograr la seguridad durante la navegación, al atracar y al salir de puerto.
 2. *Acto comunicativo*: Avisar la existencia de un objeto u operaciones importantes para la navegación.
 3. *Participantes*: Existe un emisor y varios receptores (serán receptores, al menos en potencia, todos aquellos que se encuentren dentro del mismo radio de escucha) por lo que es una comunicación multilateral.
Canal de transmisión: Ondas de radio
 4. *Estructura gramatical*:
 - There is/are+(adj.)+sust.+verb+«in position»...
 - E.2. There are pipelaying operations in positions...
 - E.3. There are current meters moored in position...
 - E.4. There is a drifting mine reported in position 18° 02' North 02° 00' West.
 - (Adj.)+Sust.+verb.+»in position»...
 - E.5. Abnormally low tides expected in position...
 - E.6. Mine(s) reported in position...
- Texto B)
1. *Status comunicativo*: Id.
 2. *Acto comunicativo*: Aconsejar o advertir durante el curso de una maniobra.
 3. *Participantes*: Conversación multilateral; aún en el supuesto de que existan un emisor y un receptor que estén más interesados en el desarrollo de la acción, la información intercambiada puede ser igualmente útil y relevante para cualquier otro buque cercano.
Canal de transmisión: Ondas de radio.

4. *Estructura gramatical:*
 - «Advise»+o.i.+verb.+...
 - E.7. Advise you alter course to port.
 - E.8. Advise you stop engines
 - E.9. Advise you keep your present course
 - E.10. Advise you pass ahead of me
 - E.11. Advise you change to larger range scale

- Texto C)
1. *Status comunicativo:* Id.
 2. *Acto comunicativo:* Intencionalidad en la realización de una maniobra.
 3. *Participantes:* Conversación multilateral. (Id. Texto B).
Canal de transmisión: Ondas de radio
 4. *Estructura gramatical:*
 - Suj.+will+verb.+...
 - E.12. Vessel following will overtake you on port side
 - E.13. I will pass south of Emerald Vessel
 - E.14. I will anchor at berth 1.
 - E.15. I will make a lee for your vessel

- Texto D)
1. *Status comunicativo:* Id.
 2. *Acto comunicativo:* Emitir una orden, prohibición.
 3. *Participantes:* Comunicación multilateral; aparentemente los interesados son «el que ordena o prohíbe» y «el que debe seguir esa orden o prohibición» pero esta información puede ser escuchada por buques cercanos al área y en ocasiones puede tratarse de una información relevante para todo receptor.
Canal de transmisión: Ondas de radio
 4. *Estructura gramatical:*
 - Suj+must+verb.+...
 - E.16. You must close up on vessel ahead of you
 - E.17. You must wait for lock clearance al... (until... hours)
 - Verb.+...
 - E.18. Port a little!
 - E.19. Stan by the engine!

- Texto E)
1. *Status comunicativo:* Id.
 2. *Acto comunicativo:* Inquirir información general (identificación, calado, ETA (Estimated Time of Arrival), ETD (Estimated Time of Departure), velocidad, curso, etc).
 3. *Participantes:* Multilateral (Id. Textos A) B) C) D).
Canal de transmisión: Ondas de radio
 4. *Estructura gramatical:*
 - What+verbo TO BE+...
 - E.20. What is your position?
 - E.21. What is the name of your vessel?
 - E.22. What is your course?
 - E.23. What is your freeboard?

• 2ª Modalidad

Se emplaza en el extremo más abierto de la escala y la componen textos escritos fundamentalmente documentos oficiales o textos legales de a bordo. Esta modalidad marítimo-legal surge de las necesidades o fines comerciales de regular el cumplimiento de ciertas normas relativas a la carga en el ámbito marítimo mercantil. Para ello se dispondrá de diferentes textos que, al igual que en la anterior modalidad, comparten el mismo status comunicativo difiriendo el acto comunicativo en cada tipo.

Con respecto al grado de participación, hay que señalar que son comunicaciones bilaterales bien simples o múltiples. El canal de transmisión es, en este caso, el papel-documento oficial. Disponen de un esquema gramatical más flexible que en la anterior modalidad ya que, por un lado, el campo léxico es más amplio y, por otro lado, la sintaxis no es tan rígida salvo en ciertas expresiones legales.

En otro orden de cosas, podríamos añadir que cualquier conversación en este ámbito se desarrollará sin marcador que fije el orden o número de intervenciones —a diferencia de lo que sucedía en la 1ª modalidad troncal—. Es más característico el uso de una nomenclatura marítimo-legal que la descripción de estructuras gramaticales peculiares. Entre los términos más comunes podemos citar: «to indemnify against» (indemnizar de); «proportion of liability» (proporción de responsabilidad); «risk insured against» (riesgo asegurado); «to breach» (violación, incumplimiento); «to attach» (entrar en vigor); «on delivery to the Consignees» (a la entrega en los almacenes del receptor); «affreightment» (fletamento); «shall remain in force» (continuará en vigor), etc.

Entre los textos a describir hemos elegido tres tipos fundamentalmente:

Texto A): Instituye Cargo Clauses (Cláusulas del instituto para mercancías): Son cláusulas estándar que se utilizan en el mercado de seguro marítimo cubriendo los principales intereses marítimos tanto del casco como de la carga.

1. *Status comunicativo*: La documentación oficial de a bordo concerniente a la legislación marítimo-comercial.
2. *Acto comunicativo*: Expresar cláusulas de un contrato asegurador.
3. *Participantes*: Comunicación bilateral compuesta por el asegurador y el asegurado.

Canal de transmisión: Papel-documento oficial.

4. *Estructura gramatical*:

— Uso del auxiliar «shall» expresando obligatoriedad en el cumplimiento de una acción cubierta por una normativa legal:

Suj.+ shall + verb. +...

E.24. This insurance shall remain in force during delay

E.25. This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee

Part. + shall + verb +... para conseguir mayor énfasis.

E.26. In no case shall this insurance cover loss damage or expense attribute to wilful misconduct of the Assured.

Texto B): Charter Party (Póliza / Contrato de fletamento): Un contrato por el que todo

un buque o parte del mismo es alquilado por su armador o propietario a un fletador.

1. *Status comunicativo*: Id.
2. *Acto comunicativo*: Acuerdo contractual del flete de un buque para una singladura o tiempo determinado.
3. *Participantes*: Comunicación bilateral entre el fletador y el fletante.
Canal de transmisión: papel-documento oficial.
4. *Estructura gramatical*:
 - suj. + shall + verb. +...
E.27. Owners shall exercise due diligence to maintain that class throughout the performance of this Charter.
E.28. Charterers shall load and stow the cargo on board the Vessel free of expense to Owners.
 - suj. + v. to be + infinitivo con «to» +...
E.29. Shippers are to receive from Owners a written notice stating the approximate date of Vessel's readiness to load.

Texto C): Bill of lading (B/L) (Conocimiento de carga o embarque): Documento relativo al embarque de mercancías que prepara el agente encargado del mismo y que recoge una descripción completa de las que han de ir a bordo.

1. *Status comunicativo*: Id.
2. *Acto comunicativo*: Detallar características relativas al embarque de la carga.
3. *Participantes*: Comunicación bilateral entre el porteador y el cargador.
Canal de transmisión: papel-documento oficial.
4. *Estructura gramatical*:
 - Suj. + shall + verb. +...
E.30. The Carrier shall use reasonable endeavours to complete the transport.

Las diferencias entre una u otra modalidad quedan así patentes y permiten delimitar el campo de acción de las mismas siendo la primera aplicada en el mar mientras que la segunda se desarrolla al llegar a puerto.

A modo de conclusión, añadiríamos que este estudio parte de un modelo de análisis global que, sinpretender ser exclusivo, desea incitar a una investigación ulterior sobre las posibilidades y límites de la comunicación en el inglés técnico marítimo que bien podría ser objeto de otro exámen más detallado.

Bibliografía

- HALLIDAY, M. A. K. & HASAN, R. (1989): *Language, Context, and Text: aspects of language in a social-semiotic perspective*. Oxford: Oxford University Press.
- MALINOWSKI, B. (1923): «The Problems of Meaning in Primitive languages» en Ogden, C.K. & Richards, J. A. (ed.) *The meaning of Meaning*. London: Kegan Paul.
- ROBINSON, P. (1980): *ESP: The Present Position*. Oxford: Pergamon Press.
- WEEKS, F. F. (1981): *Wavelength: How to Use the IMCO Standard Marine Navigational Vocabulary*. Madrid: Alhambra.

INTERGOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANISATION (1977): *Standard Marine Navigational Vocabulary*. London: IMCO.

BRANCH, Alan E. (1989): *Elements of shipping*. London: Chapman an Hall.