

Presentación .....	7
--------------------	---

## ARTICULOS

---

LORENA M.A. DE-MATTEIS. Política y planificación lingüísticas en la aviación dentro de Argentina .....	9
--	---

PAOLA ALARCÓN HERNÁNDEZ. La escena básica de sembrar en tres metáforas conceptuales .....	45
---	----

RICARDO BENÍTEZ FIGARI. Una propuesta de evaluación para la producción escrita .....	67
--	----

MARISOL HENRÍQUEZ B. Interferencias del sistema fonológico español en el sistema fonológico mapuche de jóvenes hablantes bilingües .....	93
--	----

MARÍA JOSÉ GONZÁLEZ RODRÍGUEZ. Proyección en el género noticia: Funciones y uso de los estilos directo e indirecto .....	107
--	-----

LEOPOLDO SÁEZ GODOY. <i>By pass</i> en el español de Chile .....	123
--	-----

## RESEÑAS

---

CRISTIÁN SANTIBÁÑEZ YÁÑEZ <i>Los dichos en el habla chilena</i> . Juan Rivano .....	135
---	-----

Informaciones .....	141
---------------------	-----

Información a los autores .....	145
---------------------------------	-----

# Política y planificación lingüísticas en la aviación dentro de Argentina<sup>1</sup>

Lic. Lorena M. A. de- Matteis  
Universidad Nacional del Sur

## RESUMEN

Este artículo presenta un ejemplo de cómo la política y la planificación lingüísticas se producen no sólo a un nivel nacional, sino también dentro de ambientes específicos dentro de la sociedad. En el caso de la aviación, estas actividades presentan una dimensión nacional y una supranacional, y su objetivo es establecer usos lingüísticos seguros y eficientes. Analizamos, en primer lugar, los reglamentos que pueden identificarse en el ambiente bajo estudio a nivel internacional y dentro de Argentina (Pit Corder 1993, Fasold 1996, Calvet 1997). Observamos también la manera en que los objetivos explícitos de esta política se trasladan al nivel pedagógico de la planificación lingüística, considerando una variedad de textos que manifiestan una intención pedagógica y una clara preocupación por los aspectos lingüísticos en el entrenamiento de los profesionales de la aviación. Finalmente evaluamos las actitudes de los hablantes hacia esta planificación, tomando ejemplos del uso real de la jerga de la aviación en Argentina. Consideramos que existe un sutil conflicto entre la norma lingüística profesional y la norma que los hablantes ejercitan como miembros de una comunidad de habla más amplia. El corpus de textos regulatorios y pedagógicos, así como las interacciones registradas, pertenecen a la región lingüística del español bonaerense en Argentina. Las grabaciones de las interacciones se realizaron con la metodología de participante-observador (Labov 1970), fueron complementadas con notas de campo etnográficas (Duranti 2000) y fueron analizadas desde un punto de vista sociolingüístico (Gumperz 1982a, 1982b), con puntos de contacto con el análisis aplicado del discurso (Stubbs 1983, Gunnarson 2000, Drew y Sorjonen 2000).

**PALABRAS CLAVES:** Política y planificación lingüísticas, aviación, sociolingüística, análisis aplicado del discurso.

## ABSTRACT

This paper presents an example of how linguistic policy and language planning take place not only at a national level, but also within definite smaller social environments. In the case of aviation, these linguistic activities present a national and a supranational dimension, and their goal is to establish safe and efficient linguistic uses. We analyze, in the first place, the regulatory instances that can be identified in the realm under study at the international level and in Argentina (Pit Corder 1993, Fasold 1996, Calvet 1997). We observe also the way in which the explicit objectives of this policy are translated to the pedagogical level of language planning. Therefore we consider a variety of texts that manifest a pedagogical intention and a clear concern with linguistic issues in the training of the aeronautical professional. Finally, we evaluate the speakers attitudes towards this planning, taking examples from the real use of aviation jargon in Argentina. We consider there exists a subtle conflict between the professional linguistic norm and the norm the speakers exercise as members of a wider speech community. The corpus of regulatory and pedagogical texts, as well as the interactions registered, belong to the bonaerense spanish linguistic region in Argentina. The interactions were recorded with the participant-observer methodology (Labov 1970) complemented with ethnographic field notes (Duranti 2000), and were analyzed from a sociolinguistic point of view (Gumperz 1982a, 1982b) with contact points with applied discourse analysis (Stubbs 1983, Gunnarson 2000, Drew y Sorjonen 2000).

**KEYWORDS:** Linguistic policy and planning, aviation, sociolinguistics, applied discourse analysis.

## 1. IMPORTANCIA DE LA COMUNICACIÓN VERBAL EN LA AVIACIÓN

La aviación, considerada tanto en sus esferas comercial y privada o deportiva, presenta un amplio espectro de interacciones posibles, entre las cuales pueden identificarse dos grandes grupos. En primer lugar, un conjunto de interacciones no específicamente aeronáuticas que comprenden todas aquellas en las que intervienen los pasajeros y personal no técnico. En términos generales, estas interacciones pueden incluirse entre los denominados “encuentros de servicio” (Merrit 1976). En segundo lugar, otro grupo al que puede definirse como comunicación específicamente aeronáutica, en tanto involucra los aspectos técnicos y operativos del transporte aéreo, y por lo tanto, al personal de vuelo (pilotos y personal de cabina de pasajeros), controladores aéreos, despachantes, personal de rampa, etc.

---

<sup>1</sup> Realizado en el marco de los proyectos de investigación *Evolución Histórica del Español Bonaerense – Perspectiva Diacrónica y Proyección Actual*, dirigido por la Dra. Elizabeth Rigatuso en el Centro de Estudios Lingüísticos “Dra. Ma. Beatriz Fontanella de Weinberg”, Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur, (subsidio PGI de Proyectos de Grupos de Investigación de la Secretaría General de Ciencia y Tecnología de la misma Universidad) y *Competencia comunicativa y variedades del español en la Argentina desde el siglo XIX al presente*, cuyo Investigador Responsable es la Dra. Elena M. Rojas Mayer, de la Universidad Nacional de Tucumán, e Investigador Corresponsable la Dra. Elizabeth Rigatuso (Subsidio de la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica). Forma parte, además, de mis estudios de postgrado y plan de tesis de Doctorado gracias a una beca de investigación de la Secretaría de Ciencia y Tecnología de la Universidad Nacional del Sur.

Pese a los desarrollos y propuestas de sistemas informatizados para regular el tránsito aéreo, la comunicación oral sigue siendo el modo de interactuar por excelencia en la actividad aeronáutica. Es así que en esta actividad de la vida social, como en otras en las que la seguridad es un factor importante –por ejemplo la medicina (Sexton et al. 2000)–, los usos lingüísticos adquieren una relevancia fundamental ya que subyacen a todo proceso de coordinación del trabajo entre los participantes involucrados. En este sentido, los estudios sobre la comunicación aeronáutica pueden enmarcarse en la disciplina llamada *factores humanos* o *ergonomía*<sup>2</sup>. Como parte integrante y fundamental de estos factores (Leimann Patt 1998), los distintos tipos de interacción verbal en el ambiente aeronáutico se han convertido, sobre todo desde la década de 1980, en objeto de estudio de diversas disciplinas, y particularmente de la lingüística.

El objetivo de este trabajo será, en primer lugar, poner de manifiesto la existencia de una política y planificación lingüísticas para el ambiente aeronáutico, analizando la relación existente entre los diversos organismos nacionales e internacionales a partir del análisis de los reglamentos que la hacen explícita.

En segundo lugar, nos proponemos revisar algunos textos empleados en distintos cursos de capacitación del personal aeronáutico, como ejemplo concreto de la forma en que la planificación se lleva efectivamente adelante en un nivel pedagógico. Para ello analizaremos lingüísticamente las pautas sugeridas por diversos estudios y las contrastaremos, por último, con datos reales obtenidos en la comunidad de hablantes de español bonaerense.

Nuestra perspectiva teórica es la de la sociolingüística interaccional (Gumperz 1982a, 1982b, Schiffrin 1998) a la que complementamos con algunos aportes del análisis del discurso (Stubbs 1983) y del análisis aplicado del discurso (Gunnarson 2000, Drew y Sorjonen 2000). Asimismo, para ilustrar algunos aspectos específicos de las diferencias encontradas entre lo establecido por los reglamentaciones y los usos reales registrados recurrimos a las máximas que integran el principio cooperativo de H. P. Grice (1975) y al principio de cortesía de G. Leech (1986) que lo complementa.

## 1.1 Fuentes, corpus y metodología

Las fuentes empleadas en este estudio son los reglamentos producidos a nivel nacional por la Fuerza Aérea Argentina (FAA) (1981, 1993, 1998) y, a nivel internacional, las recomendaciones de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) (1985, 1996), que constituyen –desde el punto de vista que asumimos en este trabajo– tanto la formulación escrita de la planificación lingüística de status y de corpus establecida por dichos organismos (véase infra) como la fuente para reconstruir los fundamentos de la política lingüística subyacente.

Asimismo trabajamos con distintos manuales de instrucción y textos informativos sobre la gestión de los factores humanos de circulación en el ambiente aeronáutico bonaerense, a fin de revisar en qué medida se enfatiza la temática de la comunicación y la enseñanza y capacitación en técnicas comunicativas específicas (Leimann Patt et. al. 1998 y 2001, Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil [JIAAC] 2002, Raimundi 2001, entre otros).

Por último, realizamos un análisis de interacciones reales producidas en el ambiente aeronáutico de la localidad de Bahía Blanca<sup>3</sup> con el fin de contrastar la norma establecida con el uso real. El corpus para este análisis está conformado por una serie de interacciones que fueron grabadas en la torre de control del aeropuerto de dicha ciudad bonaerense. Las interacciones fueron recogidas mediante el método de participante-observador (Labov 1970), complementando las grabaciones con notas etnográficas (Duranti 2000). Las transcripciones se realizaron siguiendo las convenciones de transcripción de Sacks y Jefferson (van Dijk 2000).

A este corpus se suma un conjunto de entrevistas abiertas semiestructuradas realizadas a pilotos privados y comerciales, así como a instructores de un aeroclub de la región, y encuestas realizadas a controladores aéreos para evaluar las actitudes explícitas de los hablantes respecto de los usos del lenguaje en su actividad profesional (Alvar 1986).

## 2. POLÍTICA Y PLANIFICACIÓN LINGÜÍSTICA EN EL AMBIENTE AERONÁUTICO

La intervención humana sobre el uso de la lengua es una práctica que se ha dado a lo largo de la historia. Normalmente tiene lugar en relación con las lenguas de los Estados o de pueblos (Calvet 1997). Si bien los Estados poseen todos los recursos para formular una política lingüística y ejecutar su correspondiente planificación, los

---

<sup>2</sup> Actividad multidisciplinaria que explora todos los aspectos de la relación entre las personas (y entre las personas y el ambiente y la máquina) apelando a diferentes disciplinas sociales (Edwards 1988, Hawkins 1989).

<sup>3</sup> Bahía Blanca es una ciudad ubicada en el suroeste de la provincia de Buenos Aires y pertenece a la región lingüística del español bonaerense (Fontanella de Weinberg 2000).

especialistas señalan la posibilidad de que otros organismos menores y grupos sociales determinen una política lingüística (Fasold 1996).

A pesar de las críticas que ha recibido el modelo de E. Haugen, sobre todo en relación con el papel fundamental que asigna a la función de comunicación de las lenguas (Hamel 1993), estructuraremos nuestro análisis siguiendo el marco que nos proporciona su artículo de 1966/1974 tal como lo presenta Calvet (1997) ya que nos resulta operativo para considerar los distintos estadios de la planificación lingüística aeronáutica. Así, consideraremos primero el lugar que ocupan los problemas comunicativos en la aviación. Luego nos ocuparemos de quiénes son los agentes que pueden decidir en esta materia. En tercer lugar trataremos las alternativas consideradas y, en cuarto lugar, cuáles son las medidas que, evaluadas como las más apropiadas, constituyen la planificación lingüística específica. Finalmente, nos concentraremos en la puesta en práctica de estas medidas.

## 2.1 Los problemas

Haugen (1974) señala claramente que en el origen de toda intervención se encuentra un problema:

Planificar es una actividad humana que resulta de la necesidad de encontrarle solución a un problema. Puede ser completamente informal, *ad hoc*, como también organizada o deliberada. *Pueden emprenderla individuos privados o puede ser oficial. (...)*

*La planificación idiomática se necesita dondequiera que haya problemas de lenguaje. Si por cualquier razón una situación lingüística no se considera satisfactoria hay lugar para un programa de planificación. (Haugen 1974:280).*

Si bien para Haugen todos los problemas posibles son “casos especiales de la falta de comunicación” –aspecto que como hemos dicho ha sido criticado–, sostiene que la falla no es un concepto disyuntivo sino que existe una escala que va desde el completo éxito hasta el completo fracaso (Haugen 1974:285). En la actividad aeronáutica el problema es claro: hay que evitar los malos entendidos ya que estos pueden coadyuvar a que se produzcan incidentes de diversa gravedad. Así, este problema plantea la necesidad de determinar cuáles son los procedimientos comunicativos más seguros y eficaces para esta actividad.

Este problema general, a su vez, presenta diversas facetas que lo complejizan. En particular, la comunicación entre hablantes de diversas lenguas en el caso de vuelos internacionales, es una de las problemáticas más estudiadas por los especialistas en el tema (Ragan 1994, Noble 1997), preocupados por los accidentes que han tenido a este factor como uno de los eslabones causales (Tenerife 1977, Cove Neck 1989, entre otros)<sup>4</sup>. Sin embargo, aún entre hablantes de la misma lengua pueden producirse problemas comunicativos serios, como han señalado Cushing (1994 y 1995) y Linde (1988a y 1988b), dos especialistas en el inglés de aviación.

Además de las lenguas involucradas, las relaciones entre hablantes que cumplen roles determinados dentro de esta actividad determinan otras facetas del problema general. Así, la interacción entre controladores aéreos y pilotos plantea complicaciones propias, tales como el canal comunicativo que se emplea (la radio) –con sus consecuencias de pérdida de información paralingüística, problemas de recepción, necesidad de ser ordenados y no interrumpir ya que la frecuencia se puede emplear en un solo sentido por vez y, sobre todo, la necesidad de ser breves y claros al mismo tiempo–. A esto se suma el hecho de que ambos grupos de hablantes dependen de la correcta comprensión de la información transmitida por el interlocutor para llevar adelante sus actividades respectivas con seguridad (el control del tráfico aéreo en el caso de los controladores, la navegación segura en el caso de los pilotos).

Por otro lado, también la interacción que tiene lugar en la díada piloto/copiloto presenta sus peculiaridades y problemáticas. En particular, la relación de poder existente entre ambos determina un tipo de comunicación en el que la cualidad que los psicólogos aeronáuticos denominan *asertividad* (Leimann Patt 1998) –emitir mensajes claros aún en los casos en que existe desacuerdo entre los hablantes– se convierte en un problema a nivel lingüístico, tal como ha señalado Linde (1988a) en su estudio sobre la atenuación en los enunciados copiloto → piloto.

De estas observaciones se desprende que la comunicación entre estas díadas de hablantes resulta altamente significativa para la seguridad de la actividad. Es por este motivo que la interacción piloto/controlador se encuentra reglamentada en los textos que consideraremos como exponentes de la política y planificación lingüísticas para la

---

<sup>4</sup> El accidente de Tenerife involucró a hablantes nativos de español (controlador), de holandés (piloto) y de inglés (piloto) y un malentendido relacionado con la expresión *at takeoff* (Cushing 1994), mientras que el de Cove Neck involucró a una tripulación hablante nativa de español que no logra transmitir la idea de emergencia a un controlador hablante de inglés. En ambos accidentes la interacción tuvo lugar en inglés por tratarse de operaciones internacionales.

aviación. Por otro lado, tanto esta diáda como la conformada por piloto/copiloto son las que, tradicionalmente, han recibido mayor atención dentro de los estudios lingüísticos que contribuyen a la disciplina de los factores humanos.

## 2.2 Los que toman las decisiones

Entendiendo de manera general por política lingüística toda intervención explícita sobre la o las lenguas de una comunidad, y por planificación lingüística el conjunto de medidas concretas que se toman para llevar adelante una política determinada<sup>5</sup>, las recomendaciones que emite la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) pueden ser interpretadas como la política y la planificación lingüísticas en relación con la actividad aeronáutica a nivel internacional.

Esta organización fue creada en 1947 como resultado del Convenio de Aviación Civil Internacional que se firmó en la llamada Convención de Chicago de 1944. La función de la OACI es la de establecer pautas recomendadas y estandarizadas sobre distintos aspectos vinculados a la seguridad de la aviación civil, entre ellos las radiocomunicaciones<sup>6</sup>. Los países que suscribieron al Convenio de Aviación Civil y que integran este organismo internacional<sup>7</sup> basan sus reglamentos y leyes internas, a su vez, en estas recomendaciones. Es así que cada Estado se obliga a poner en práctica las resoluciones de la OACI –las que constituyen, como hemos dicho, el nivel supranacional de política y planificación lingüísticas–. Los países se obligan también a notificar toda diferencia que exista entre sus propios métodos y los recomendados por la norma internacional.

Ahora bien, entre los especialistas en el tema, existe un consenso general en que, a los fines de postular y llevar adelante una política y planificación lingüísticas, cualquiera sea el enfoque que éstas asuman, son los gobiernos quienes están en una posición “que les permite que sus decisiones sobre los asuntos lingüísticos sean las de mayor alcance (aunque no necesariamente las que tengan más éxito.” (Fasold 1996:375). L. J. Calvet señala en este sentido que el carácter “nacional” es fundamental en la definición de lo que es política lingüística:

El aspecto “nacional” o “estatal” de la política lingüística que aparece aquí es un rasgo importante de su definición. En efecto, cualquier grupo puede elaborar una política lingüística: una diáspora (los sordos, los gitanos, los hablantes de ídish, etc.) puede reunirse en congresos para determinar una política, y un grupo minoritario dentro de un Estado (los bretones en Francia, por ejemplo, o los indios quechuas en Ecuador) puede hacer lo mismo. *Pero sólo el Estado tiene el poder y los medios para pasar al estadio de la planificación, poner en práctica sus elecciones políticas. Por esto, sin excluir la posibilidad de políticas lingüísticas que trasciendan las fronteras (...) ni de la política lingüística que involucre a entidades más pequeñas que el Estado (...), hay que admitir que en la mayoría de los casos las políticas lingüísticas son obra del Estado o de una entidad en el seno del Estado que disponga de cierta autonomía política* (como Cataluña, Galicia o el País Vasco en España). (Calvet 1997:10, el destacado nos pertenece.)

En el caso de la aviación, la OACI es un organismo civil de carácter internacional que recomienda prácticas pero no es una agencia regulatoria, es decir, no puede imponer sus medidas en los territorios nacionales<sup>8</sup>. En estrecha relación con esta organización, los países establecen qué organismo se ocupará de legislar todos los aspectos que hacen a la aviación civil dentro de su territorio, incluyendo las comunicaciones.

En el territorio de la Argentina, las reglamentaciones son establecidas por la Fuerza Aérea. Para cumplir con este objetivo, tiene a su cargo diversos organismos y centros que, al desarrollar sus funciones de investigación, asesoramiento o educación, contribuyen a llevar adelante la planificación lingüística planteada en función de la

---

<sup>5</sup> Calvet define estos conceptos de la siguiente manera: “(...) la *política lingüística*, determinación de las grandes opciones en materia de relaciones entre las lenguas y la sociedad, y su puesta en práctica, la *planificación lingüística*, son conceptos recientes que recubren solo en parte estas prácticas antiguas.” (Calvet 1997:5) Considera, además, que la política es inseparable de su aplicación y que, en todas las definiciones de estos conceptos, las relaciones entre la política y la planificación lingüística se plantean como una relación de subordinación. (Calvet 1997:7)

<sup>6</sup> Las primeras disposiciones de la OACI relativas al uso de los idiomas en la aviación datan de principios de la década de 1950 (Mathews 2001:24).

<sup>7</sup> La Argentina suscribió el Convenio en 1949, por ley 13891 (Foglia et al. 1976:21).

<sup>8</sup> Como ha sido señalado por diversos autores, entre ellos Maurais (1995: 90) en su análisis sobre los derechos lingüísticos de las mayorías lingüísticas regionales, los documentos emitidos por organismos internacionales, como la Organización de las Naciones Unidas (ONU) o en este caso la OACI, no tienen la fuerza necesaria para compeler a los diversos Estados a tomar medidas concretas referidas a los aspectos contemplados en dichos documentos.

seguridad. Mediante la evaluación, difusión y educación se pretende que la actividad aeronáutica siga determinadas pautas comunicativas.

Es decir que tanto al nivel de organizaciones internacionales como instituciones nacionales, se busca establecer las denominaciones y frases a utilizar para cada concepto de la actividad aeronáutica (Cabré 1999: 26), así como determinadas pautas de interacción vinculadas con la toma de turnos y también algunos aspectos prosódicos como el tempo de emisión. Esto se logra a través de documentos con carácter regulatorio.

Para Calvet las leyes lingüísticas son los instrumentos necesarios para llevar adelante una política lingüística:

(...) ¿Puede ser la lengua objeto de ley? No cabe duda de que los Estados intervienen con frecuencia en el dominio lingüístico, como para responder a esta pregunta de manera práctica, evitando el debate teórico: intervienen de hecho en los comportamientos lingüísticos, en el uso de las lenguas. Pues las políticas lingüísticas son casi siempre constrictivas y por eso necesitan la ley para imponerse: *no existe planificación lingüística sin un aspecto jurídico.* (Calvet 1997:47)

En efecto, según Calvet hay:

- leyes que se refieren a la forma de la lengua, que fijan, por ejemplo, la grafía, *o intervienen en el vocabulario a través de listas de palabras;*
- leyes que se refieren al uso que los hombres hacen de las lenguas, que indican qué lengua hay que hablar en tal o cual situación, en tal o cual momento de la vida pública, y fijan, por ejemplo, la lengua nacional de un país *o las lenguas de trabajo de una organización;*
- leyes que se refieren a la defensa de las lenguas, ya se trate de garantizarles una mayor promoción, por ejemplo, internacional, ya de protegerlas como se protege un bien ecológico (Calvet 1997:48, el destacado nos pertenece.)

El mismo autor indica también la existencia de leyes lingüísticas cuyo campo geográfico de aplicación es internacional (como las que determinan las lenguas de trabajo de organizaciones internacionales como la ONU, la UNESCO, etc.) y otras, cuya aplicación es nacional o incluso regional. En este sentido, el *Anexo 10: Telecomunicaciones aeronáuticas* y otros documentos editados por la OACI, pueden ser considerados, en un nivel macrosociolingüístico de análisis, como los instrumentos legales de la planificación lingüística para el dominio institucional bajo estudio a nivel internacional. A nivel nacional, los documentos vigentes son *Normas y Procedimientos de Comunicaciones* (1981) y *Reglamento de vuelos* (1998), publicados por organismos dependientes de la Fuerza Aérea Argentina (FAA). Estos textos regulan aspectos de los procedimientos de comunicaciones vigentes en la Argentina, y se basan en las recomendaciones de la OACI.

El siguiente fragmento, extraído del documento *Normas y Procedimientos de Comunicaciones* publicado por el Comando de Regiones Aéreas (CRA), pone de manifiesto la relación entre las medidas nacionales con las recomendaciones internacionales y el carácter de obligatoriedad de estas normas dentro del territorio nacional:

2. Contiene las normas, métodos recomendados y procedimientos de telecomunicaciones aeronáuticas de la OACI (Anexo 10 parte II) convenientemente adaptados a las modalidades del servicio nacional y regional.
3. Las disposiciones aquí establecidas tienen *carácter obligatorio* en el orden interno e internacional para todos los participantes en los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas, debiendo ser observadas estrictamente por todas las estaciones sin otras excepciones que las señaladas en este documento y las que hiciera conocer oportunamente la Dirección de Comunicaciones del Comando de Regiones Aéreas por el medio de difusión normalizado correspondiente al tema que se trate (CRA 1981:1, el destacado nos pertenece).

En la actividad que nos ocupa, entonces, nos encontramos ante legislaciones nacionales que se adaptan a ciertas recomendaciones internacionales. Y estas reglamentaciones se refieren al uso, es decir que determinan qué lengua usarse –lo que constituye la principal decisión política– y a la forma de la lengua –fijando una fraseología especial para la actividad aeronáutica–.

### **2.3 Las alternativas**

Tal como señala J. Milroy (1984: 51), la *oscuridad* lingüística en el lenguaje de las profesiones –es decir, la dificultad de comprensión que entrañan para quienes no manejan la jerga profesional en cuestión– constituye una tradición que se justifica sobre todo en la “precisión técnica y la claridad”.

Para tratar con el problema básico que motiva la planificación en la aviación, los organismos han optado por el principio de *uniformización*, *normalización* o *estandarización*<sup>9</sup>, términos sinónimos en los reglamentos consultados. Esto es, los organismos buscan establecer un lenguaje homogéneo al que se conoce como *fraseología aeronáutica*, pero que no se limita sólo a elementos fraseológicos sino que, como hemos señalado, incluye también la homogeneización de aspectos como la toma de turnos o el tiempo de la emisión.

Para la OACI, la manera de lograr la seguridad es mediante la adopción de medidas estándar, entendiéndose por estándar, medidas que deben seguirse en todos los países a fin de lograr un nivel de uniformidad que evite las discrepancias y, específicamente en el campo de la interacción verbal, los malos entendidos:

(...) La *seguridad* depende de la *brevedad*, debido a la escasez de canales de comunicaciones y al valor del factor tiempo en la importantísima aplicación de la radiotelefonía a la aviación. La necesidad de perfeccionamiento continuado en beneficio de la *claridad* se deriva de la gran diversidad de métodos para expresarse que pueden existir hablando lo que nominalmente es un solo idioma, no sólo entre los que lo aprenden artificialmente y, por lo tanto, encuentran obstáculos debidos a la falta de práctica y a las dificultades fonéticas, sino también entre los que usan la misma lengua vernácula (OACI 1985: 79, el subrayado nos pertenece.)

Esta política lingüística persigue, entonces, la creación de una variedad que funcione como una *norma lingüística* dentro de la comunidad aeronáutica. Esta norma es, además, doble: existe una norma internacional basada en el inglés para el uso entre hablantes de distintas lenguas (en vuelos internacionales) y, en segundo lugar, cada país establece la lengua que se utilizará dentro de su territorio (en vuelos de cabotaje)<sup>10</sup>. En ambos casos la *estandarización*, la *normalización* o la *uniformización* son las cualidades esenciales de la norma lingüística perseguida, y como tales se constituyen como el principio guía que debe seguir todo esfuerzo de planificación.

El principal reglamento argentino referente a los procedimientos de comunicaciones justifica el empleo de una fraseología así uniformada sosteniendo que:

Las estaciones deben emplear esta fraseología toda vez que sea posible pues *la uniformidad del lenguaje* establece mayor *seguridad*, *abrevia* y *facilita la comprensión*, especialmente cuando existen condiciones difíciles de comunicación (CRA 1981:40, el destacado nos pertenece.)

Como se ve, el objetivo final es el de la seguridad operativa, a la que contribuye una comunicación interpersonal libre de malos entendidos, que –como hemos dicho– constituyen, en tanto riesgo potencial, el problema origen de esta planificación. Las cualidades de *brevedad* y de *fácil comprensión*, es decir de *claridad*, son los objetivos lingüísticos que se corresponden con dicho objetivo operativo. La brevedad se logrará mediante determinadas estructuras sintácticas, y la claridad como consecuencia de la *uniformidad* en cuanto a la dinámica conversacional que los hablantes deberán manejar, y, sobre todo, del léxico y la fraseología uniformes.

---

<sup>9</sup> Mientras que en los estudios sociolingüísticos, la idea de un *estándar* se refiere a la variedad lingüística codificada que se erige en norma y funciona como modelo en una comunidad lingüística dada (Gallardo 1978), en los reglamentos analizados, los términos *estandarización*, *uniformización* y *normalización* funcionan como sinónimos y se refieren al proceso de codificación que establece una fraseología común para todos los hablantes. En estos textos el término *estandarización* tiene el sentido amplio que se le da en el modelo de Haugen (1966/74) como paso correspondiente a la planificación de corpus. El término *normalización*, por su parte, no tiene el significado técnico que le atribuye la sociolingüística catalana.

<sup>10</sup> Aunque no forma parte de este trabajo, la cuestión del uso de un idioma común en la aviación civil internacional presenta un particular interés para los estudios de políticas lingüísticas y pueden registrarse posturas contrapuestas en los estudios lingüísticos. Las recomendaciones de la OACI se enfrentan con las actitudes de los hablantes, sobre las que se tiene conciencia pero que se subordinan, dentro del enfoque instrumentalista que domina estas propuestas, al objetivo de seguridad operativa. En efecto, señala Mathews: “El caso del inglés como idioma de la aviación civil internacional es sumamente pragmático. Dado que el idioma está tan estrechamente vinculado a nuestro sentido de identidad nacional y cultural, la gente es sensible a los problemas del uso y criterios del idioma. Aunque los criterios lingüísticos nunca son totalmente neutros, es igualmente cierto que un idioma en sí mismo no es ni bueno ni malo. En el caso de la aviación internacional, la necesidad de un idioma común y único es universalmente reconocida.” Aunque se reconoce el problema que representan las actitudes de los hablantes, se sostiene que “utilizar un idioma común constituye sencillamente una herramienta más de seguridad operacional.” (Mathews 2001:26). Sin embargo, a esta postura que considera al inglés como única opción práctica, se oponen otras posturas como la de K. Jones (2003), quien sostiene que el inglés es una mala opción y debe ser sustituido a largo plazo por otra lengua más apropiada para la aviación internacional: “Without benefit of a scientifically comprehensive plan for aviation phraseology, English in any of its dialects, was recommended for international aviation in 1951 by the ICAO. Aviation has since been plagued with pilot errors, many of them due to ambiguity in English words and phrases.” (Jones 2003:243).

Sin embargo, los estudios de especialistas en factores humanos han puesto de manifiesto repetidamente que contar con una fraseología estandarizada es condición necesaria pero no suficiente para evitar las fallas en la comunicación:

*It is, of course, with the L-L [liveware-liveware] interface that HF [human factors] is principally concerned. On the aircraft flight deck, interest centers primarily around the interrelations among the members of the two- or three-person flight crew, but also encompasses members of the cabin staff, air traffic controllers, ground crew, and other personnel with whom communications are conducted. (...) Since the earliest days of airborne radio, steps have been taken to combat the problems associated with communication in the presence of noise. The use of well-known phonetic alphabets and the highly restricted vocabularies serve as examples. In spite of the efforts made to achieve compliance with agreed international standard procedures, violations are commonplace. It is probably the case that the gap between theory and practice is wider in radio communication procedures than in any other facet of aviation. (Edwards 1988:16, el destacado nos pertenece).*

La “teoría”, en el párrafo citado, está conformada por las pautas establecidas en los reglamentos, es decir, lo que en este trabajo consideramos como las medidas que integran un programa de planificación lingüística para la aviación. En este sentido nos parece oportuno señalar que establecer pautas lingüísticas absolutas puede resultar imposible ya que a) la distancia cultural que existe entre los hablantes resulta siempre amplia, incluso dentro de una misma comunidad de hablantes, y b) las circunstancias en las que estos hablantes se ven involucrados son demasiado variadas como para definir comportamientos eficaces para todo momento. En este sentido, el esfuerzo de la planificación lingüística en este ambiente social tendría una limitación intrínseca, aunque, por supuesto, esto no invalida los esfuerzos que se llevan a cabo con el fin de una mayor seguridad.

## 2.4 Evaluación

El *Anexo 10* de la OACI, en su segundo volumen, incluye la fraseología aeronáutica recomendada, que considera aspectos léxicos y semánticos, pero también establece algunas pautas de interacción de tipo más general, vinculadas principalmente con los procedimientos apropiados para el uso de la radio, el tono de voz, la velocidad y ritmo de las transmisiones, aspectos que hacen a la competencia comunicativa que los hablantes necesitan (véase infra).

De acuerdo con las recomendaciones de este documento, los reglamentos argentinos permiten observar en qué consiste tanto la planificación lingüística como los objetivos de la política lingüística aeronáutica que subyace a aquella. Los textos mencionados plantean una planificación de corpus y una de estatus. Así, las medidas que han sido evaluadas como las más recomendables son las que detallamos a continuación.

### 2.4.1 Planificación lingüística aeronáutica: aspectos generales

K. Varantola (1989: 175) indica que existen dos escuelas de pensamiento que sostienen posturas divergentes en relación con lo que debe hacerse con el lenguaje del control de tráfico aéreo. Una de ellas propone medidas de base tecnológica para evitar usar el lenguaje oral (interfaces gráficas por computadora), mientras que la otra sigue sosteniendo la necesidad de la comunicación oral, y entonces persigue la refinación del código y su empleo, y no el medio por el que se realiza la comunicación.

La postura de esta segunda escuela es la que puede apreciarse en la planificación lingüística aeronáutica, que presenta un enfoque esencialmente instrumental de la lengua, tal como lo define Fasold:

*El enfoque instrumental (...) ve la lengua fundamentalmente como una herramienta. Del mismo modo que el trabajo de los mecánicos se facilita al emplear herramientas mecánicas estandarizadas, la comunicación sería más fácil si la lengua se estandarizase o normalizase. Los únicos criterios que deben emplearse para estandarizar las herramientas mecánicas se relacionan con cómo hacer más apropiadas esas herramientas a las funciones para las que se usan, y según este punto de vista, lo mismo se puede decir de la normalización lingüística (Fasold 1996:373-74).*

Sobre los enfoques “instrumentalistas” de la planificación, Calvet (1997) resume las posturas de P. S. Ray y V. Tauli, quienes insisten en el carácter instrumental de la lengua y creen que su funcionamiento puede ser mejorado. Este carácter se vincula directamente con el problema de la evaluación de la eficacia de las normas escogidas.

Los textos reglamentarios analizados en este trabajo dejan ver que la principal función del lenguaje dentro de este marco institucional se otorga a la eficacia en la comunicación de información, por lo que puede señalarse en estos

documentos el carácter instrumental de la planificación lingüística. El objetivo de la planificación lingüística en este ambiente no persigue “mejorar la vida social” de los hablantes involucrados –como según Fasold es el objetivo del enfoque sociolingüístico de la planificación– sino, explícitamente, lograr que la comunicación entre el personal aeronáutico sea eficaz y no comprometa la seguridad de sus operaciones.

En muchos estudios lingüísticos, como los de Linde (1988a y b), se plantea la necesidad de criterios para evaluar la eficacia de la comunicación en la aviación. Es decir, aunque muchos de los estudios referidos a la comunicación en las dos principales díadas de hablantes señaladas introducen una perspectiva sociolingüística, y también los análisis de las relaciones entre el personal aeronáutico desde la perspectiva de *crew resource management* (CRM o ‘manejo de recursos de cabina’), domina en general el interés por la eficiencia comunicativa.

Por otra parte, los teóricos de la planificación lingüística (Haugen 1966/74, Kloss 1967), distinguen entre lo que denominan *planificación de corpus* y *planificación de estatus*. Por *planificación de corpus* se entienden las

operaciones de modernización y adaptación del léxico, remodelación de la ortografía, normativización y estandarización de un código (o codificación y estandarización) en la vertiente oral pero sobre todo escrita, etc. *Se trata de procesos de intervención que alcanzan a los componentes estructurales internos de las lenguas* (Fernández Pérez 1994:81, el destacado nos pertenece.)

En cambio, por *planificación de estatus*, se entienden las:

operaciones de normalización, extensión, regulación, etc. con miras a lograr ciertas cotas de rango y reconocimiento de las lenguas. *En este caso el tratamiento se proyecta sobre los niveles de uso y funcionamiento y no sobre la constitución interna* (Fernández Pérez 1994:81, el destacado nos pertenece.)

La planificación lingüística aeronáutica obedece a los objetivos que establece la política lingüística. Como hemos señalado, la OACI establece las recomendaciones básicas para una planificación lingüística –a través de la determinación de las lenguas a usar en cada país y de la fraseología básica<sup>11</sup>–, a la que se adaptan los países individuales. No obstante, la planificación lingüística tiene un carácter nacional en tanto se asume que en cada país estas comunicaciones tendrán lugar en la lengua que se hable en el mismo, salvo en el caso de vuelos provenientes de países cuya lengua sea otra.

Veremos a continuación qué aspectos consideran las reglamentaciones internacionales y nacionales vigentes. Distinguiremos, para ello, aquellos que corresponden a cada tipo de planificación.

#### 2.4.2.1 Planificación de estatus

Si la planificación de estatus se refiere a las funciones de la lengua, su estatus social y sus relaciones con las distintas lenguas, en la planificación de estatus dentro de la actividad aeronáutica es necesario distinguir las decisiones referidas al idioma a emplearse habitualmente dentro de cada territorio nacional y, en segundo lugar, la lengua a emplearse en las situaciones de contacto de lenguas diferentes.

En el caso particular de la Argentina, las comunicaciones aeronáuticas dentro del territorio nacional se realizan en español, es decir en la lengua oficial del país. Para ello, los reglamentos argentinos adoptan las determinaciones de la OACI, a las se remiten y que aparecen indicando entre paréntesis el parágrafo correspondiente del *Anexo 10*:

3.1 Por regla general las comunicaciones aeroterrestres en radiotelefonía se efectuarán en el idioma que la estación terrestre usa normalmente.

Las comunicaciones aeroterrestres en el orden interno se harán exclusivamente en *idioma nacional, castellano*. (52111). (CRA 1981:19, el destacado nos pertenece).

Por otro lado, los reglamentos argentinos determinan, siguiendo las recomendaciones de la OACI, el uso del inglés en el caso de que el piloto de una aeronave no hable español, ya que funciona actualmente como una *lengua franca* para el mundo aeronáutico hasta tanto la OACI logre establecer un “idioma universal para la radiotelefonía aeronáutica”(OACI 1985:79).

---

<sup>11</sup> En este sentido hay que señalar que los documentos de la OACI se editan en diversos idiomas de amplia difusión mundial, por ejemplo español, inglés y francés.

### 2.4.2.1 Planificación de corpus

La planificación lingüística aeronáutica recomendada por la OACI, a la que adhieren los países que la integran, se traduce en una terminología y una fraseología a utilizar en las comunicaciones aire-tierra. Al mismo tiempo, los reglamentos determinan ciertas máximas comunicativas a emplearse en el ambiente aeronáutico, particularmente en la comunicación por radio. Así, por ejemplo, la OACI (1985:49) recomienda en primer lugar la observación de la “mayor disciplina” y el “empleo de la fraseología normalizada en radiotelefonía”, dos expresiones concretas de las máximas de relación y de modalidad de Grice (1975).

En consecuencia, los reglamentos vigentes en la Argentina regulan distintos aspectos de la práctica comunicativa aeronáutica. Estos aspectos son a) los aspectos prosódicos (tempo, pronunciación); b) el tipo de mensajes admitidos, de acuerdo básicamente a un criterio temático; c) las instancias de una interacción y, en relación a ellas, d) la composición de los mensajes; y los procedimientos para la e) identificación de las distintas estaciones. Para ello encontramos, en los reglamentos argentinos, una fraseología que se encuentra dividida según se refiera a las comunicaciones entre controladores y pilotos o bien a las operaciones de vuelo y que está formada por una lista de elementos léxicos y frases que funcionan como modelos generales para la composición de los mensajes.

Todos estos aspectos pueden incluirse dentro de la planificación de corpus en tanto estandarizan los procedimientos de comunicaciones, es decir, los recursos lingüísticos –y, en particular, los recursos léxicos– que tienen los hablantes para interactuar y cumplir con sus objetivos comunicacionales.

#### a) Aspectos prosódicos

Los reglamentos intentan fijar una “técnica para las transmisiones” y determinan de manera general que

5.2 Las transmisiones se efectuarán *en forma concisa* y en un *tono de conversación normal*. Se usará en todos los casos la *fraseología reglamentaria siempre que se haya prescripto en los documentos o procedimientos pertinentes*. (CRA 1981: 20, el destacado nos pertenece).

La técnica busca el mayor nivel de inteligibilidad posible en cada una de las transmisiones, por lo que los reglamentos recomiendan a todo el personal involucrado que: 1) pronuncien cada una de las palabras clara y distintamente; 2) mantengan una velocidad constante de enunciación que no exceda las 100 palabras por minuto, incorporando además pausas antes y después de las cifras correspondientes a los datos numéricos; 3) mantengan el volumen de la voz a un nivel constante; 4) manejen el micrófono manteniéndolo a una distancia constante del mismo y que; 5) suspendan la transmisión si deben alejarse del micrófono momentáneamente.

Todas estas recomendaciones se relacionan con el hecho de que se trata de comunicaciones a distancia, mediadas por un equipo de radio que, en ocasiones, puede generar una interacción con ruidos que afecten a la decodificación de los mensajes.

A los fines de garantizar la comprensión existe además un alfabeto especial –el llamado “alfabeto fonético OACI”– que permite el deletreo de palabras cuya interpretación pueda resultar dudosa por ruidos o por el cotexto discursivo. Este alfabeto hace corresponder a cada letra una palabra: *A-Alfa, B-Bravo, C-Charlie*, etc.

#### b) Tipo de mensajes

Los tipos de mensajes que se pueden transmitir en las comunicaciones aire-tierra son muy específicos y está prohibido transmitir mensajes de otro tipo que resulten irrelevantes para la actividad que se está realizando, ya que se ocupa inútilmente la frecuencia empleada. Los mensajes son clasificados según un criterio claramente temático y contextual que, además, determina una escala de prioridad en función de la seguridad. Los tipos de mensajes son enumerados en los reglamentos de la siguiente forma:

1. Llamadas de socorro y tráfico de socorro (precedidos por la señal radiotelefónica *mayday*),
2. Mensajes de urgencia (precedidos por la señal *panne*),
3. Comunicaciones precedidas por la señal de seguridad (precedidos por la señal *securité*),
4. Comunicaciones relativas a la radiogoniometría, es decir a la navegación,
5. Mensajes relativos a la seguridad de los vuelos,
6. Mensajes meteorológicos,
7. Mensajes relativos a la regularidad de los vuelos, relacionados con las empresas explotadoras. (CRA 1981:18)

Las señales establecidas para los primeros tipos de mensajes, *mayday*, *panne* y *securité* funcionan como modalizadores de los mensajes en tanto alertan inmediatamente a los destinatarios sobre la naturaleza del mensaje que se va a recibir. Este tipo de mensajes pone en funcionamiento una mecánica comunicativa particular que no discutiremos en este trabajo.

Lo significativo es que se regula el contenido posible de los mensajes. Cualquier otro contenido se considera irrelevante y, por lo tanto, improcedente. En este sentido, nuestros entrevistados manifiestan una evaluación negativa del hecho de ocupar las frecuencias de radio con mensajes que no tengan relación alguna con la actividad<sup>12</sup>. Es así que la máxima de relación de Grice (1975) adquiere una gran importancia en este tipo de interacciones, tanto desde los reglamentos como desde la perspectiva de los hablantes, como veremos más adelante.

### c) *Instancias de interacción y composición de los mensajes*

De manera general, los reglamentos establecen tres instancias de interacción: llamadas iniciales, transmisión de diversos mensajes y llamada final, que deben presentar una composición determinada.

Las llamadas iniciales, que buscan establecer el contacto y tienen por tanto una función esencialmente fática, deben presentar los siguientes elementos: la palabra *aquí*, la designación de la estación que llama –el distintivo de llamada, por ejemplo, *Aerovip 1234*– y una invitación a responder, por ejemplo, mediante la palabra *cambio*. A esta llamada inicial debe seguir una respuesta de la estación llamada, que presenta el mismo esquema.

Esta estructura, equivalente a la instancia de apertura en una conversación cara a cara (van Dijk 1978), presenta entonces como principal elemento instancias identificatorias, de absoluta necesidad por tratarse de una comunicación mediada por radio. Esta estructura es obligatoria para la llamada inicial aunque se señala que:

6.3 Después de establecida la comunicación se permitirá mantenerla continuamente en ambos sentidos, sin nueva identificación ni llamada (si no es probable que ocurra confusión en cuanto a la identidad), hasta que se termine el contacto. (5216332) (CRA 1981:21).

Así, la identificación de las estaciones empleada en las llamadas y en la transmisión de los mensajes sigue procedimientos establecidos con el objetivo de evitar que una estación confunda al destinatario de un mensaje. Estos procedimientos consisten, básicamente, en la focalización del destinatario, mediante alguno de los indicativos de llamada reglamentarios.

Por último, para finalizar el contacto, si no se espera ninguna respuesta posterior, se emplea la palabra *terminado* después de que la estación que concluye el contacto se identifica.

Los distintivos de llamada y las maneras de referirse a los hablantes que se encuentran en tierra (estaciones terrestres) también están reglamentados. Las estaciones terrestres se identifican mediante una combinación de las siguientes palabras con el nombre del lugar: *control*, *aeradio*, *recalada*, *aproximación*, *torre*, *información*, etc. Los hablantes pilotos (o estaciones aéreas), por su parte, poseen lo que se conoce como *distintivos de llamada*, es decir elementos léxicos que identifican a las distintas estaciones aéreas y que pueden ser usados de forma apelativa para llamar la atención de la persona a la cual un hablante se dirige (cfr. Rigatuso 1987:165 y ss.). Estos pueden ser completos o abreviados, empleándose la forma completa obligatoriamente en la primera comunicación con cualquier estación, por ejemplo *Aerolíneas uno dos tres cuatro* (aerolínea + número de vuelo) o *lima victor lima lima lima* (matrícula LV-LLL deletreada según el alfabeto fonético de la OACI).

Existen además algunas normas que tienden a asegurar que los mensajes transmitidos han sido recibidos y comprendidos. Para ello existe una forma general de “acuse de recibo” mediante la palabra *recibido*. Sin embargo, dada la importancia de algunos mensajes, en especial de las instrucciones emitidas por el control de vuelo, así como ciertas informaciones clave como los ajustes de altímetro, y también los informes de posición, estos mensajes deben ser *colacionados*. Esto significa que el receptor, sea piloto o controlador, no debe limitarse a acusar la recepción del mensaje sino que debe repetir su contenido para demostrar su comprensión, repitiendo además su identificación para indicar que quien colaciona es la estación correcta. Para indicar que la colación ha sido correcta, la estación que la recibe puede emplear simplemente su indicativo de llamada o, según demuestra nuestro corpus, la forma *correcto*.

<sup>12</sup> La entrevista con uno de los pilotos privados que hemos entrevistado pone de manifiesto este aspecto, al señalar el hablante que uno de los problemas en la comunicación piloto/controlador es:

“E- Y, el exceso verbal, porque por ahí pasa que se encontró un piloto con un- con un controlador y bueno, por ahí hablan entre ellos cosas que no se puede hacer- no se puede decir.

I- Hay que mantener desocupado ((refiriéndose a la frecuencia)).

E- Exacto.” (Entrevista N°2 466-470)

#### d) Fraseología

En los reglamentos argentinos la fraseología, que no pretende ser exhaustiva sino que presenta los términos a emplear en las situaciones más comunes y rutinarias, se divide temáticamente en a) términos y frases referidos a las comunicaciones y b) los referidos a las operaciones de vuelo. Es una clasificación temática, si bien las comunicaciones pueden considerarse como una más de las operaciones que se realizan durante el vuelo.

**Las palabras y frases referidas a las comunicaciones** ponen de manifiesto la importancia que éstas tienen en la actividad aeronáutica. Las palabras y frases incluidas en esta sección del reglamento pueden clasificarse según las funciones básicas del lenguaje de R. Jakobson: fáticas, metalingüísticas, apelativas y referenciales. Se espera que la función expresiva no tenga lugar en estas interacciones aunque, como veremos al analizar el uso real, aflora con regular frecuencia.

Las palabras y frases que cumplen una función fática se emplean para iniciar el contacto entre los hablantes o bien para confirmar que el canal sigue abierto y que la comunicación es efectiva –al menos en términos de transmisión de la señal auditiva–. Algunos ejemplos son: *acuse recibo, cambio, terminado, espere, permanezca a la escucha, prosiga*.

Los últimos tres ejemplos citados, además, tienen una función apelativa ya que son instrucciones que se transmiten para regular la interacción.

Una clase especial de voces que cumplen una función fática la constituyen los indicativos de llamada de las aeronaves que ya han sido mencionados, así como los que se emplean para las distintas estaciones terrestres, algunos de los cuales son enumerados en esta sección: *aproximación, control, torre*, etc. Además de estos, muy específicos, se consignan formas para iniciar una transmisión con múltiples receptores posibles (*a todas las estaciones*), a un receptor cuya llamada no se ha podido comprender (*estación que llama a + nombre de estación receptora*), y por último, la palabra *aquí* para identificar a la estación que transmite.

Otra de las funciones que predomina en esta sección es la metalingüística. La referencia al mensaje se da en ocasiones para corroborar que el mensaje ha sido comprendido (*colacione, cómo me escucha*), y en otras oportunidades para indicar que el mensaje se transmitirá de una manera determinada (*dos veces por palabra, separación, hable más lentamente*), que se reiterará parte del mismo (*repito*). Otro uso ocurre cuando se señala que se ha cometido un error en la transmisión del mensaje y que se corregirá parte del mismo (*corrección*).

Consideramos que las frecuentes formas *recibido, afirmativo, negativo y correcto* cumplen también una función metalingüística al estar referidas al mensaje transmitido de manera inmediatamente anterior, ya sea para confirmarlo, negarlo o para señalar su corrección, uso éste que se registra con mucha frecuencia en los controladores para indicar que la colación de un mensaje ha sido correcta.

Si bien son escasos en esta sección, se consignan además algunos términos con un claro valor referencial, entre los que se destacan los puntos cardinales y algunas expresiones como *aterrizado + hora y lugar*.

Por último, se incluyen los términos que cumplen una función modalizadora, *mayday* y *panne*, que indican respectivamente una llamada de socorro y una de urgencia.

Como hemos visto, la función apelativa se superpone con las funciones fática y metalingüística en algunos casos (por ejemplo en *colacione*- función apelativa y metalingüística, *prosiga*- función apelativa y fática), pero no así con la referencial.

Entre los **términos asociados a las operaciones de vuelo** encontramos un predominio de la función referencial y de la apelativa. La función fática sólo está representada por algunos términos y frases que se refieren a las comunicaciones como una más de las operaciones de vuelo (por ejemplo, *escuche en + frecuencia, llame a + frecuencia*).

Todos los ejemplos de función apelativa corresponden a frases empleadas normalmente para la transmisión de instrucciones, que están formuladas con la forma general de un verbo en modo imperativo como en los siguientes ejemplos: *avise al dejar/cuando esté listo/ etc., despegue, encienda un faro, espere cerca de, haga aproximación normal, mantenga nivel actual*, etc. Algunos ejemplos tienen la forma de un infinitivo con valor imperativo, como en *notificar condiciones de vuelo*. No se consignan formas en modo indicativo pero con valor prescriptivo, variantes que sí registramos en el uso real.

Los términos y frases con valor referencial son en general sintagmas nominales o, en algunos casos, sintagmas verbales. Entre los nominales podemos mencionar como ejemplos *aproximación visual, CAVOK* (del inglés *ceiling and visibility ok*, 'cielo y visibilidad ok'), *cielo despejado, cruce, la rueda derecha está replegada, imposible transferir control, intersección, obstáculos a la + posición, vía ruta prevista*, etc.

También en esta sección se consideran diversas estructuras que incluyen al participio *autorizado + infinitivo* (*autorizado despegar/poner en marcha motores*) o + *nominalización* (*autorizado viraje a la derecha/aterrizaje/despegue*).

### 2.4.3 Características generales de la fraseología aeronáutica

En los ejemplos de fraseología analizados podemos indicar ciertas tendencias generales que caracterizan la fraseología aeronáutica. Tanto entre la fraseología referida a las operaciones de vuelo como en aquella referida a las comunicaciones se observa la tendencia a la concisión que, como hemos señalado, es uno de los objetivos de la política lingüística promovidos como guía para la uniformización de los recursos lingüísticos empleados en la aviación. Este objetivo tiene su correlato lingüístico en fenómenos tales como la nominalización y elipsis que son claramente observables en la fraseología incluida en los reglamentos.

Así, el empleo de la estructura *autorizado + infinitivo/nominalización* puede entenderse como ejemplo de estructuras elípticas. En ambos casos la estructura permite omitir tanto al agente que otorga la autorización como al sujeto que obtiene la autorización y que, en última instancia, realizará la acción. Con las nominalizaciones no sólo se omite el agente que realiza la acción sino que, además, se presenta la acción como hecho puntual (Halliday 1990).

Por otro lado, las listas léxicas de las reglamentaciones no son exhaustivas ni extensas y las combinaciones sintagmáticas de los elementos enumerados resultan también escasas y están situacionalmente condicionadas por la operación que la aeronave esté desarrollando. Este es el fundamento para que P. Ragan, especialista en el inglés de aviación, considere que en el ambiente aeronáutico se maneja un *registro restringido*. Este autor define este concepto como “a very specialized, well-demarcated, and identifiable use of language, communicated in a spoken, written, or combined mode (Ragan 1998:5).” Este registro restringido se caracteriza específicamente por ser idiosincrásico y predecible:

Restricted register may be defined as a specialized variety of idiosyncratic language use offering a narrow range of options to the user and showing a high degree of predictability in use. These definitions point to the importance of understanding the roles of idiosyncrasy and probability in a restricted register. All restricted and specialized uses of language such as tower communications are idiosyncratic. *They are limited and specialized in their wording; that is, their vocabulary and structure. There are fewer choices among words, and their combinations are equally limited as well. Each type of restricted register is unlike another because each is so closely allied to a particular situation and the activity in which language plays a role.*

*A second characteristic of a restricted use of language is that it is very predictable. Because there are few options in terms of the content, the way the language is exchanged, and the way in which it is organized, the probability is very high that certain words will occur with certain other words in certain structures at particular points in the language use.* (Ragan 1998:5)

Es interesante señalar que la fraseología reglamentaria no cubre la categoría de actos de habla corteses –actos de habla que se producen con mucha frecuencia en las interacciones registradas en nuestro corpus y que han sido señalados por especialistas en el inglés aeronáutico como V. Prinzo et al. (1995)–, ya que las instrucciones referidas a la manera de entablar una comunicación aire-tierra son meramente procedimentales y no consideran aspectos referidos a la relación interpersonal entre los hablantes, como las expresiones corteses. Estos elementos lingüísticos encuentran su valor no en lo estrictamente operacional, sino que son relevantes para iniciar una interacción amable y fluida entre el piloto y el controlador, necesaria para cumplir con los objetivos de coordinación y colaboración que hacen al desarrollo seguro de la actividad.

Por otro lado, como hemos señalado, los objetivos lingüísticos de claridad y brevedad, así como la determinación del espectro temático que pueden tener los mensajes considerados apropiados dentro de la actividad, pueden entenderse también a la luz del principio cooperativo de Grice (1975) y de las máximas que lo integran. Así, en el ambiente aeronáutico, los objetivos de la política lingüística, se traducen en la importancia que adquieren las máximas de *cantidad, calidad, relación* y de *modalidad*. Pero, como señala Leech (1986), además del principio de cooperación existe uno de cortesía que lo complementa:

(...) The CP [cooperative principle] enables one participant in a conversation to communicate on the assumption that the other participant is being cooperative. In this the CP has the function of regulating what we say so that it contributes to some assumed illocutionary or discursual goal(s). It could be argued, however, that the PP [politeness principle] has a higher regulative role than this: to maintain the social equilibrium and the friendly relations which enable us to assume that our interlocutors are being cooperative in the first place (...) (Leech 1986:82)

Desde el punto de vista de las reglamentaciones vigentes, este principio es dejado de lado, aunque en el habla real de pilotos y controladores, el principio de cortesía juega un rol tan importante como en la interacción cotidiana de los hablantes. Este principio, como veremos, explica el empleo de elementos léxicos expresivos que no sólo no están contemplados en las reglamentaciones vigentes, sino que explícitamente son prohibidos por algunos textos pedagógicos (véase infra).

## 2.5 Puesta en práctica

### 2.5.1 Los cursos CRM

Para finalizar nuestro análisis de la planificación lingüística aeronáutica consideramos relevante indicar en este trabajo qué tipo de relación existe entre la planificación y la instrucción de las personas que deben poner en práctica las pautas de comunicación recomendadas por los diversos organismos. En el nivel de la puesta en práctica, señala Calvet,

(...) el individuo prácticamente no tiene peso fuera del que le confiere su autoridad personal o científica. El gobierno, en cambio, controla el sistema escolar, los medios, y su mejor estrategia consiste en introducir a través de la escuela la reforma lingüística elegida. (Calvet 1997:12)

De acuerdo con esto, a través de diversos organismos vinculados con la aviación el gobierno logra difundir y controlar la puesta en práctica de la fraseología establecida.

El tipo de material pedagógico empleado en los diversos cursos, desde el curso inicial para obtener la licencia de piloto privado de avión hasta los cursos más avanzados para obtener licencias de piloto comercial de primera clase y de transporte de líneas aéreas, es cada vez más complejo. Así, un aspirante a piloto privado tendrá como texto inicial un compendio de los conocimientos que debe adquirir, en el cual se incluye una fraseología elemental, mientras que cursos más avanzados presentarán una mayor cantidad de reglamentaciones y textos pedagógicos más complejos. Pero, sobre todo, el aprendizaje de la fraseología aeronáutica se produce a partir de la práctica, según nos han indicado los hablantes entrevistados.

En particular, nos interesan los cursos en los que se abordan temáticas comunicativas. Así, si bien los procedimientos estandarizados para las comunicaciones han formado parte desde hace años de la instrucción tanto de controladores como de pilotos, desde 1997 rige en la Argentina una disposición especial referida a la obligatoriedad de la formación de pilotos en particular, pero también de otro personal aeronáutico involucrado en las operaciones, en lo que se conoce como *cockpit* o *crew resource management* (CRM).

La formación en CRM involucra un cambio de perspectiva, incorporando una amplia visión de los factores humanos desde el aporte de diversas ciencias sociales, entre ellos la psicología y la sociología. Se trata de cursos que persiguen enseñar competencias prácticas para el mejor aprovechamiento de todos los recursos disponibles en beneficio de la seguridad. En estos cursos, como resulta esperable, uno de los aspectos que recibe más atención es el de la comunicación interpersonal.

Consideramos que la creación de dichos cursos y el énfasis que se les otorga en la actualidad ponen de manifiesto que la sola existencia de reglamentos que reflejen la política y la planificación lingüísticas, si bien necesaria, no resulta suficiente para asegurar una comunicación apropiada dentro del ambiente aeronáutico. De ahí la importancia que los programas de formación actuales otorgan a las habilidades comunicativas de los hablantes, que van más allá de respetar estrictamente una fraseología estandarizada.

Si bien inicialmente, el concepto de las medidas CRM se centraba en las operaciones dentro de la cabina, esto ha cambiado en los últimos años. Como señala la disposición 37/97 del Comando de Regiones Aéreas:

Gerenciamiento o Gestión de los Recursos (CRM). Es la aplicación de los conceptos de Gerenciamiento modernos tanto en las cabinas de pilotaje como en el resto de las actividades operativas. De allí es que la original designación de "Cockpit Resource Management", haya pasado a la de Crew Resource Management, *con lo que se incluye al personal de cabina, de mantenimiento, de torre, despacho, peso y balanceo, etc.* y en la actualidad "Corporate or Company Resource Management", concepto que incorpora hasta los niveles gerenciales de las empresas y organismos normatizadores. (CRA 1997a :2).

La misma disposición sugiere los contenidos que deberán incluir los cursos de instrucción desde la categoría de piloto privado en adelante. Entre estos contenidos el punto siete detalla las habilidades comunicacionales que se intentará enseñar a los hablantes:

## 7. HABILIDADES COMUNICACIONALES

- 7.1 Mantener a todos en el cockpit [‘la cabina’] en el “information loop” (“en la misma frecuencia”).
- 7.2 Comunicar todos los planes e intenciones.
- 7.3 Conducir briefings [‘informes y coordinación previas y posteriores al vuelo’] “significativos”.
- 7.4 *Desarrollar mejores habilidades de escucha activa.*
- 7.5 *Acostumbrarse a la verificación de las comunicaciones.*
- 7.6 Desarrollar estrategias de detección de errores.
- 7.7 Aplicar técnicas de “cuestionamiento y defensa”.
- 7.8 *Recordar los peligros de “creer que se dijo tal cosa”.*
- 7.9 Evitar las comunicaciones frustradas o reprimidas.
- 7.10 *Entrenarse en asertividad.*
- 7.11 *Aprender a reconocer mensajes no-verbales.*
- 7.12 *Importancia de los “standard call-outs” [‘ítems de las listas de chequeo’] y de los ítems “challenge response” [‘ítems de las listas de chequeo que requieren una respuesta obligatoria’].*
- 7.13 *Coordinación entre despachante y tripulación.*
- 7.14 Optimización de las comunicaciones entre ATC y cockpit.
- 7.15 Procedimientos para obtener una “cabina estéril”<sup>13</sup>. (CRA 1997a: 9, el destacado nos pertenece).

Resulta de interés señalar la concepción que estos cursos tienen con respecto a la competencia comunicativa de los hablantes dentro de este ambiente, en particular a cómo se adquiere y cómo se la puede mejorar. En efecto, H. Leimann Patt sostiene

La energía informacional o sintáctico-semántica en un cockpit en operaciones, debe ser *administrada técnica y científicamente* al igual que la energía muscular necesaria para mover los comandos. Y para ello los tripulantes *deben estar entrenados*. (Leimann Patt 1998:32, el destacado nos pertenece.)

Como puede verse, el autor sostiene una visión instrumentalista del lenguaje: en tanto se lo debe administrar es un instrumento perfectible y los hablantes pueden “ser entrenados” para manejarlo en forma óptima. Si bien se refiere a comunicación en la dída de pilotos, las referencias de su texto a otros grupos de hablantes dentro del ambiente aeronáutico permiten extender esta posibilidad de aprendizaje a todos los hablantes que reciban un curso CRM. Por ejemplo, Leimann Patt (1998) señala la importancia que históricamente se le otorga al manejo del stress en el grupo de los controladores. Sin embargo, añade, existen otros aspectos fundamentales:

Los otros aspectos fundamentales son: las comunicaciones, (aún por radio, el impacto de la comunicación no-verbal, sigue teniendo alcances insospechados), la conciencia situacional y principalmente el trabajo en equipo.

En algunos ACC [Centros de control de área] la heterogeneidad del *background* del personal conspira contra este aspecto fundamental (Leimann Patt 1998:123).<sup>14</sup>

La referencia al *background* del personal nos parece fundamental, ya que plantea una relación explícita con la problemática de las interacciones interculturales, entendiendo dentro de éstas la interacción de hablantes de distintas variedades de la misma lengua (Zimmermann y Bierbach 1997:8).

Otro grupo a cuyo conocimiento de CRM asigna una gran importancia está integrado por los despachantes de vuelo, quienes son un nexo comunicativo entre las distintas áreas operativas y sostiene

De ahí que los estilos comunicacionales están en el centro mismo del CRM para los despachantes. *Tanto en el código estándar fácil y unívocamente comprensible para todo el personal operativo*, como la preocupación por *intercomunicarse con todos los estamentos* antes mencionados, son aspectos vitalmente críticos. (Leimann Patt 1998: 121)

---

<sup>13</sup> Se entiende por *cabina estéril* a la acción de evitar referirse a temas no vinculados con la actividad de vuelo en desarrollo durante las fases críticas de despegue y aterrizaje y hasta encontrarse a una altura segura. Obsérvese la cantidad de préstamos del inglés en el documento.

<sup>14</sup> La relación entre comunicaciones y conciencia situacional es fundamental (de- Matteis 2003b).

El autor sostiene la importancia del código estándar compartido, pero destaca también la importancia que tiene la preocupación por la intercomunicación, es decir, la dimensión interpersonal que conlleva el uso real de la lengua en una situación determinada. Esta es la preocupación fundamental de los cursos CRM y constituye una interesante área en la que la sociolingüística aplicada puede realizar aportes significativos.

A partir de lo dicho hasta el momento, entonces, podemos establecer una analogía entre la situación particular del ambiente aeronáutico con la relación entre la política y planificación lingüísticas de un país y su sistema educativo. Si, como señala S. Pit Corder (1993:13), existen tres niveles jerárquicos de planificación interrelacionados (uno político o gubernamental, uno lingüístico-sociolingüístico y uno psicolingüístico-pedagógico), en el ambiente aeronáutico estos tres niveles están representados de la siguiente manera:

Nivel I	Político (el Gobierno Nacional en relación con organismos internacionales)	Fuerza Aérea Argentina (OACI)	Determina los procedimientos a emplear para cumplir con el objetivo de seguridad.
Nivel II	Lingüístico-sociolingüístico	Organismos y comités asesores (Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil [JICA], comités especializados en OACI), con la intervención de especialistas.	Analizan y estudian los procedimientos en uso, qué enseñar, qué procedimientos no funcionan o son riesgosos.
Nivel III	Psicolingüístico-pedagógico	Institutos de formación (en Argentina Instituto Nacional de Aviación Civil, programas de capacitación CRM de cada aerolínea, aeroclubes y escuelas de vuelo, entre otros).	Métodos de enseñanza y entrenamiento para pilotos, controladores, despachantes, y otro personal técnico.

**Tabla I:** Niveles de la política y planificación lingüísticas para la aviación en Argentina

En el primer nivel, el objetivo de los distintos organismos vinculados con las comunicaciones aeronáuticas es lograr un cierto procedimiento de comunicación que, por su carácter de reglamentario y su nivel de uniformización, garantice la seguridad en los vuelos. Esta es la política lingüística internacional, que se reitera –con mínimas modificaciones– en los objetivos de cada país.

En el segundo nivel nos encontramos con la planificación lingüística, puesta de manifiesto por los numerosos reglamentos existentes a nivel nacional y por la investigación que se desarrolla en torno a la comunicación en el ambiente aeronáutico.

La puesta en práctica de esta planificación sólo puede ser exitosa a través de la educación, es decir, del tercer nivel. Es así que los programas establecidos por los diversos institutos de formación son fundamentales ya que están encargados de entrenar al personal en el manejo de –entre otros- los procedimientos lingüísticos que, según el conocimiento y la experiencia actuales, son los más seguros. En este nivel, los cursos CRM están adquiriendo cada vez mayor relevancia.

### 2.5.2 La enseñanza de la fraseología y el uso real de la misma

Pese a los esfuerzos por homogeneizar el uso del lenguaje en las interacciones entre controladores y pilotos y entre pilotos, veremos que se producen desviaciones a veces significativas, que demuestran la dificultad señalada por E. Edwards (1988) en relación a evitarlas.

La fraseología aeronáutica se enseña a los pilotos argentinos desde hace años. El primer testimonio que tenemos registrado es un *Manual de Instrucción para Pilotos Privados* editado en 1966 y que, por su carácter elemental apropiado para el nivel de instrucción que recibe un hablante al sacar la licencia inicial de piloto privado, se continuó utilizando en algunos aeroclubes de la zona estudiada por lo menos hasta el año 1992. En este manual se incluye al final una sección titulada “Fraseología radiotelefónica para tripulantes”, que antes de presentar ejemplos y de transmisiones apropiadas a cada situación recomienda

Deberá tenerse especialmente en cuenta que la aplicación de una *fraseología uniforme* redundará en beneficio directo de los aeronavegantes y controladores. (*Manual* 1966:141)

Para las situaciones no contempladas, el texto del manual recomienda mantener una comunicación breve y clara:

Las situaciones que se presenten al margen de estas comunicaciones deberán ser suplidas con una fraseología adecuada, *concisa y lo más clara posible*. (Manual 1966:141)

Además de estas recomendaciones de tipo general, el manual presenta ejemplos en los que puede observarse cómo se recurre no sólo a los elementos léxicos reglamentados, sino cómo se introducen estructuras sintácticas claramente elípticas que constituyen el correlato lingüístico de estos objetivos de concisión y claridad:

**NOTIFICACIÓN ALCANZANDO NIVEL DE CRUCERO  
(Llamada o identificación, altitud o nivel, hora)**

Ezeiza Control, Argentina ALFA BRAVO  
cambio CHARLIE, nivel de vuelo dos  
cuatro cero cero a cinco ocho, cambio.  
(Manual 1966: 148)

En el ejemplo, como podemos ver, se le ofrece al alumno la situación a la que corresponde el tipo de mensaje a transmitir, un modelo general en la columna de la izquierda y un mensaje completo en la de la derecha. En este ejemplo se recurre a estructuras elípticas en tanto se omite un posible verbo *\*he alcanzado/hemos alcanzado* al que seguiría el sintagma *nivel de vuelo dos cuatro cero cero* y la expresión de la hora se ve reducida a la mención de los minutos *cinco ocho*, elidiendo la palabra *\*minutos* –considerada en los reglamentos– o una construcción más completa *\*a la hora*.

Este tipo de sintaxis se encuentra también en los ejemplos proporcionados por el reglamento *Normas y procedimientos de comunicaciones* editado por la Fuerza Aérea Argentina. En la fraseología a la que nos hemos referido, dicho reglamento presenta también estructuras elípticas. Así, por ejemplo, para un informe de posición se recomienda la siguiente forma:

**Aeronave:**

LADE TRES CERO DOS<sup>15</sup> – SOBRE SANTA CRUZ UNO SEIS NIVEL DE VUELO UNO OCHO CERO SOBRE NUBES - GALLEGOS CUATRO OCHO

**Estación terrestre acusando recibo:**

LADE TRES CERO DOS<sup>16</sup> – DESEADO UNO OCHO CERO – SOBRE NUBES – GALLEGOS CUATRO OCHO (CRA 1981:25)

Es interesante observar que los reglamentos separan con guiones las unidades temáticas de cada enunciado elíptico para facilitar su comprensión. La elipsis (de-Matteis 2002) en estos modelos de transmisiones se encuentra presente, en el caso de la aeronave, por ejemplo, en la mención de la hora en que se encuentra sobre Santa Cruz (al minuto uno seis de la hora que se tratara), y se elide también cualquier verbo que indique que *\*estamos* en el nivel de vuelo uno ocho cero y sobre nubes. Por último se omiten las palabras *\*estimamos estar sobre Gallegos a las cuatro ocho de la hora*.

Estos modelos sirven a los hablantes que se forman en los distintos niveles de licencias de vuelo y a los controladores de vuelo como guías para adquirir la competencia comunicativa profesional. Estos ejemplos de transmisiones prototípicas correspondientes a situaciones también prototípicas presentan, en su mayoría, una estructura sintáctica elíptica. Así, es comprensible que hayamos registrado numerosos ejemplos de elipsis en la totalidad de nuestro corpus, siendo éste el fenómeno sintáctico más extendido en la interacción entre pilotos y controladores. Algunos ejemplos son:

(01) *Piloto*: Bahía control, el AB-XYZ, establecido en el *radial* cero tres cinco, cruzando al momento [*\*nivel*] uno cero para [*\*nivel*] uno cinco cero. (01/256)

(02) *Controlador*: Tres cero su despegue, XZYQ por el [*\*radial*] uno ocho cero hasta *nivel* ahora uno dos cero, uno dos cero. Bahía le va a confirmar mayor. (01/32)<sup>17</sup>

<sup>15</sup> Distintivo de llamada de la aeronave en función autorreferencial.

<sup>16</sup> Distintivo de llamada de la aeronave en función vocativa.

<sup>17</sup> En las transcripciones de las interacciones registradas modificamos las matrículas de las aeronaves implicadas para preservar la identidad de los hablantes. Los números entre paréntesis indican número de sesión y turno de habla. En el caso de las entrevistas indican la entrevista y los renglones.

Ahora bien, como podemos ver en estos ejemplos, se omiten en el uso real palabras clave referidas a parámetros aeronáuticos relevantes como *nivel de vuelo* o *radial*, generando la posible confusión en la asignación de los valores numéricos a uno u otro parámetro. Aunque, como lo demuestran los ejemplos, parece existir un mecanismo desambiguador al emplearse estos términos en forma complementaria (si aparece *nivel* se omite *radial* y viceversa) la omisión de estas palabras se produce en contra de la fraseología establecida en los reglamentos y genera una reacción de parte de uno de los organismos que cumple una función pedagógica. Así, la JIAAC en su *Boletín N°31* recomienda:

**Disposición 53/01**

Recomendaciones al piloto:

(...) Utilizar la fraseología aeronáutica reglamentaria, suprimir palabras como “caballero” y no abreviar sacando palabras imprescindibles para evitar confusiones. No se debe decir “abandono 80”, sino “abandono nivel de vuelo cero ocho cero” para no confundir, por ejemplo, con radial 080°. (JIAAC 2002:110)

**Disposición 107/01**

Recomendaciones a los dos pilotos:

(...) Utilizar para las comunicaciones con los STA [servicios de tránsito aéreo] la fraseología reglamentaria. Suprimir palabras importantes como: nivel de vuelo, radial, etc., puede inducir a errores y concluir en accidente. (JIAAC 2002:85)

Si bien las disposiciones no indican que las comunicaciones hayan sido un factor causante en estos incidentes, el hecho de que se recomiende el empleo explícito de estos términos señala no sólo una desviación con respecto a la norma, en lo que sería, por parte de los hablantes, un exceso en el cumplimiento del objetivo de brevedad en perjuicio del objetivo de claridad, sino también una intervención explícita de los organismos que pueden dirigir los esfuerzos de planificación lingüística<sup>18</sup>.

Si consideramos esta desviación de la norma a la luz de las máximas de Grice, a las que ya nos hemos referido, los hablantes cometen una violación que afecta a la máxima de cantidad, en tanto al omitir términos fundamentales para la correcta interpretación del mensaje, el enunciado no es todo lo informativo que se requiere. Al mismo tiempo, se exceden en el cumplimiento de la máxima de modalidad, ya que en su esfuerzo de ser breves producen un enunciado cuya interpretación se vuelve ambigua, y por lo tanto, oscura.

En nuestro trabajo de campo, además, hemos registrado desviaciones que se vinculan con el empleo de elementos corteses que, desde la perspectiva de los procedimientos establecidos en los reglamentos y las recomendaciones de la JIAAC –como la referida a omitir palabras como *caballero*, una fórmula de tratamiento (Rigatuso 1992, 2003a y 2003b)– ocupan la frecuencia y atentan contra la brevedad de las comunicaciones (*máxima de modalidad* y *cantidad*). Además de los tratamientos nominales de respeto que caracterizan la interacción controlador/piloto (*señor*, *caballero*, *señorita*, como en los ejemplos [5] y [6]), otros ejemplos de elementos corteses son los saludos, la expresión de deseos de buen viaje por parte de los controladores, los agradecimientos, las expresiones corteses como *si es tan amable*, *por favor*, *muy amable*, etc. que en ocasiones acompañan a los pedidos y agradecimientos de los pilotos y, a veces, de los controladores. Algunos ejemplos del uso de estos elementos son:

(03) *Piloto*: Sí, el tango quince:: *¿le puedo pedir un favor?* Le podrían avisar a la oficina de pasajes # de:: del (espigón ahí) del terminal civil que:: vamos a bajar tOdos los pasajeros porque tenemos que bajar un motor.

*Controlador*: Recibido, dos cero.

*Piloto*: Okey, *muy amable*, eh? (03/650-652)

En general, estas expresiones son más frecuentes cuando el tema de la interacción no es tan rutinario, como en el ejemplo citado. Se advierte en su empleo la proyección de las pautas de uso a las que los hablantes están habituados en función de su competencia comunicativa en tanto miembros de la comunidad lingüística de hablantes de español bonaerense sobre el tipo de discurso profesional aeronáutico.

Por otra parte, en las encuestas que integran nuestro trabajo de campo, los hablantes consideraron en un 40% que los mensajes deben ser concisos y relevantes y un grupo similar opinó que, además, deben ser amables. En este sentido, los hablantes entrevistados destacan espontáneamente, por ejemplo, la importancia del saludo. Es así que uno de los

<sup>18</sup> K. Varantola (1989), al reseñar los principios que guiaron el desarrollo de las fraseologías de la OACI, indica que la claridad debería tener prioridad sobre la brevedad pero que este principio no es fácil de cumplimentar: “Clarity and brevity are both praiseworthy but, unfortunately, often contradictory aims. Combining these two aims seems to be a major source of problems in R/T [radiotelefonía] communication.” (Varantola 1989:174).

hablantes más experimentados comenta cómo la fraseología determina la imagen de los hablantes dentro del ambiente e incluye entre las llamadas (los *calls*) fundamentales al saludo, proporcionando ejemplos. Pero al mismo tiempo señala que la radio debe usarse lo menos posible y que habría que “obviar saludos”.

(04) Entrevistado- Este- y bueno, a partir de ahí ((de los manuales)) ya te digo, vas siguiendo eso. Vas aprendiendo cosas *porque tampoco te gusta salirte de los reglamentos o de las formas porque te catalogan como un imbécil. O sea, si vos no decís las cosas como hay que decirlas “¿y ese quién es?” Y en este ambiente nos conocemos todos.*

Investigador – Re-chiquito.

E – Sí, demasiado. Demasiado, entonces por eso es que las seguís, pero las aprendés básicamente desde que empezás. Las eh- los *calls* definitivos digamos, que los vas a usar siempre, vuelas una avioneta o vuelas un avión grande, van a ser siempre los mismos. Van a ser *el saludo*, la petición de puesta en marcha, la posición, el- si te autorizan rodaje, si te autorizan despegue *el “hasta luego muchachos”, el “buen día”* al próximo centro con el que te tenés que comunicar, de vuelta cuando te comunicás con el aeropuerto de llegada, esos son básicamente los mismos. Lo que pasa es que se les agregan modismos innecesarios muchas veces. *Una de las cosas que si querés incluir sin nombre, nos molesta mucho a muchos pilotos es el excesivo uso de la radio. La radio tiene que ser usada lo menos posible. Si es posible obviar saludos*, obviar cómo te fue el mes pasado, con quién estuviste este fin de semana, y eso es algo que acá en Argentina no se respeta. (Entrevista N°1, 404-420)

Creemos que este comentario ilustra, en un hablante, el conflicto existente entre la norma profesional que descarta el saludo como acto de habla apropiado dentro de este ambiente<sup>19</sup>, y la norma vigente en la comunidad a la que pertenece, donde el saludo constituye una instancia importante en todo intercambio comunicativo.

La norma sugerida por los reglamentos no siempre se usa de manera exacta. Así se registra en nuestro corpus actual la modificación generalizada del procedimiento de llamada. En el uso real no se emplea la forma *aquí* precediendo a la identificación del hablante que llama –como sugieren los reglamentos–. En las interacciones registradas, el procedimiento de llamada se cumple mediante la yuxtaposición de las formas de tratamiento propias de este ambiente. Obsérvese además el uso del tratamiento *caballero*, cuyo uso se rechaza explícitamente en los reglamentos:

(05) *Piloto privado: Bahía, hotel lima alfa alfa.*

*Controlador: Prosigá, caballero.*

*Piloto: Hotel lima alfa alfa informa pasando cero cinco cero, (...) (03/1015-1017)*

(06) *Controlador: Dos dos cuatro tres, Bahía, ¿de eme e [DME]?*

*Piloto comercial: Quince millas fuera, señor. (01/52-53)*

El uso de estas formas, creemos, se debe a la rutinización del procedimiento que, como vemos en los ejemplos, se da a partir de la yuxtaposición de los tratamientos que identifican a los hablantes, uno de ellos en función vocativa (subrayado simple) y el otro en autorreferencial (doble subrayado) que se separan en el habla por una breve pausa y a veces un alargamiento vocálico en el vocativo. Los hablantes no tienen inconvenientes para la decodificación de la llamada ya que en el contexto situacional su propia identificación es un elemento dado. Por otra parte el orden *vocativo+autorreferencial* es el más generalizado, hecho que contribuye a la interpretación rápida y segura de estos segmentos del enunciado.<sup>20</sup>

Las discrepancias indicadas, sobre todo el uso a veces excesivo de la elipsis y la aparición de elementos corteses, nos indican que, pese a la uniformización buscada por los reglamentos se ha producido una leve diversificación de los usos establecidos en los reglamentos que, salvo en el caso de la elisión de elementos claves para la interpretación de los enunciados, no parece producir riesgos de malos entendidos. En el caso del uso de los elementos corteses, su uso no produciría problemas de comprensión, sino que mantendría ocupada la frecuencia más de lo estrictamente necesario. Nuestros resultados coinciden con los presentados en estudios sobre otras lenguas, como indica L. Connell:

Although, both pilots and air traffic controllers use nonstandard phraseology, pilots indicate lower levels of awareness of proper phraseology and weak adherence to communication protocols. The system provides very little formal

<sup>19</sup> Sin embargo, como muestra la taxonomía de actos de habla de Prinzo et al. (1995), los actos de habla corteses se dan también en la comunidad de hablantes de Estados Unidos.

<sup>20</sup> De hecho, el único ejemplo registrado hasta la fecha de la forma *aquí+tratamiento autorreferencial* se produce cuando el hablante inicia su llamada con la autorreferencia, es decir, en contra del orden habitual de la yuxtaposición y, para corregirse, emplea la forma *aquí*: Controlador: Rodaje, papa cuatro, aquí rodaje, prosiga. (04/31).

reinforcement to the pilots to comunicate with standard phraseology. There is considerably more stringent surveillance in the ATC environment for the use of standard phraseology. (Connell 1996:22-26)

Es decir, que a pesar de la existencia de una norma profesional reglamentada, los hablantes se desvían de la misma por distintos factores: necesidad expresiva en el caso de los saludos, rutinización en el caso de los procedimientos de llamada y, a veces –en el caso de la elipsis–, por un exceso en el cumplimiento de la máxima de cantidad que, dentro de esta actividad, exige de los hablantes la mayor brevedad posible.

### 3. CONCLUSIONES

La planificación observada en los reglamentos pretende que la transmisión de datos entre los hablantes sea eficaz, limitando la función del lenguaje sólo a la comunicación de información. Sin embargo, como lo sugieren los estudios de los lingüistas y psicólogos aeronáuticos mencionados a lo largo del artículo, es necesario estudiar las diversas variables que, en el contexto comunicativo real, pueden afectar e incidir tanto positiva como negativamente sobre la función informativa del lenguaje.

Los reglamentos que hemos analizado, así como los textos pedagógicos revisados, determinan, respectivamente, una norma lingüística profesional y un comportamiento lingüístico colaborativo y asertivo que constituyen ideales a alcanzar en la comunicación dentro del ambiente aeronáutico. Su cumplimiento resulta fundamental para asegurar la seguridad de la actividad, que constituye la principal preocupación de los planificadores en este ambiente, o, en términos de Haugen (1974) el problema que genera esta planificación.

Por otro lado, los contrastes registrados en algunos aspectos entre las fuentes consultadas y los datos que integran nuestro corpus permiten señalar que, a pesar del alto nivel de conformidad entre teoría y práctica dentro de la actividad aeronáutica, existen también algunas discrepancias que, desde la perspectiva del análisis sociolingüístico, pueden ser interpretadas como desviaciones de la norma profesional postulada por los reglamentos.

Estas desviaciones manifiestan un conflicto –no necesariamente de consecuencias negativas– existente entre la norma lingüística profesional, que obedece a una planificación detallada, y la pauta de uso vigente en la comunidad en la que viven los hablantes<sup>21</sup>. Este conflicto refleja una tendencia a la *diversificación* (Calvet 1997) que se funda en distintas necesidades de los hablantes y en características propias de esta comunicación e, incluso, en sus propias exigencias –como en el caso de la elipsis–, por lo que merece un estudio más profundo.

Las discrepancias ponen de manifiesto un hecho importante de la planificación lingüística ya que, aunque en este ambiente particular el empleo de la lengua es claramente instrumental, en tanto ésta constituye una de las principales herramientas de trabajo de las personas involucradas, la lengua nunca deja de ser vehículo de la expresión individual:

Por esta razón, como dijimos antes, no podemos identificar el objetivo de la planificación como el de establecer un código completamente uniforme ya sea en el tiempo o en el espacio. Éste es uno de los errores en que caen algunos planificadores en ciernes; desean fijar una lengua para siempre o imponer un solo modelo a los hablantes de los más diversos dialectos. (Haugen 1974:291)

En este sentido, es necesario recordar que todo sistema lingüístico que se proponga como estándar para una comunidad determinada, debe cumplir con la cualidad de “estabilidad flexible” (Gallardo 1978). Esta cualidad implica tanto una uniformidad de la lengua como cierta libertad que los sujetos pueden explotar dentro de las posibilidades que el sistema les ofrece. Podemos pensar entonces que las desviaciones registradas con respecto a la norma lingüística establecida para el ambiente aeronáutico obedecen a esta flexibilidad intrínseca que posee toda norma estándar y que las mismas deben ser tenidas en cuenta por los organismos que se ocupan de la planificación lingüística para esta actividad y de la enseñanza del código propuesto.

### FUENTES

FUERZA AÉREA ARGENTINA. 1993. *Reglamento para la operación de Aeronaves. Parte I: Transporte Aéreo Comercial*. Buenos Aires.  
1998. *Reglamento de vuelos. 8a. Edición*. Buenos Aires.

<sup>21</sup> Varantola (1989: 176) cita un trabajo de Robertson y Johnson (1987), en el que los autores señalan: “the pilot must be prepared to encounter, cope with and resist himself non-standard R/T [radiotelefónico] behaviour which seems to be a predictable consequence of the fact that the system is operated by humans not automatons. Standard behaviour does not come naturally –even on the purely procedural, as opposed to the linguistic, side complaints about sloppy R/T discipline are commonly heard.” (El subrayado nos pertenece.)

- COMANDO DE REGIONES AÉREAS. 1981. *Normas y Procedimientos de Comunicaciones. (COM-1)*, Buenos Aires.
- \_\_\_\_\_. 1997a. Disposición 37/97.
- \_\_\_\_\_. 1997b. Disposición 157/97.
- OACI. 1985. *Telecomunicaciones aeronáuticas. Anexo 10 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Volumen II*.
- \_\_\_\_\_. 1996. *PANS-RAC (Doc. 4444)*, Sección X: Fraseología, pp.10-1 a 10-44.
- JIAAC. 2002. *Boletín Informativo de accidentes de aviación civil N° 31*, Buenos Aires.
- EX-DIRECCIÓN GENERAL DE INSTRUCCIÓN Y HABILITACIÓN (1966) *Manual de instrucción para pilotos privados*, Buenos Aires.
- REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**
- ALVAR, M. 1986. *Hombre, etnia, estado. Actitudes lingüísticas en Hispanoamérica*, Gredos, Madrid.
- ASHFORD, N. y WRIGHT, P. 1979. *Airport engineering*, John Wiley & Sons, New York.
- CABRE, M. T. 1999. “La normalización de la terminología en el proceso de normalización de una lengua: algunas precisiones”, en E. Arnoux, R. Bein y otros, *Políticas lingüísticas para América Latina*, pp. 25-38, Eudeba, Buenos Aires.
- CALVET, L.J. 1997. *Las políticas lingüísticas*, Edicial, Buenos Aires.
- CONNELL, L. 1996. “Pilot and Controller Communication Issues”, en Kanki y Prinzo (Eds.) *Methods and Metrics of Voice Communications*, DOT/FAA/AM-96/10, pp.19-27, Office of Aviation Medicine, Washington.
- CORDER, S. P. 1993. *Introducción a la lingüística aplicada*, Limusa, México.
- CUSHING, S. 1994. *Fatal Words: Communication Clashes and Aircraft Crashes*, University of Chicago, Chicago.
- \_\_\_\_\_. 1995. “Pilot-Air Traffic Control Communications: It’s not (only) what you say, it’s how you say it” en *Flight Safety Digest*, Flight Safety Foundation, Arlington, Vol 14, N°7, pp.1-7.
- DE- MATTEIS, L. 2002. *La Comunicación en el Ambiente Aeronáutico en español bonaerense*, informe primer período de Beca de Investigación para Egresados presentado ante la Secretaría General de Ciencia y Tecnología de la Universidad Nacional del Sur.
- \_\_\_\_\_. 2003a. *La Comunicación en el Ambiente Aeronáutico en español bonaerense*, informe segundo período de Beca de Investigación para Egresados presentado ante la Secretaría General de Ciencia y Tecnología de la Universidad Nacional del Sur.
- \_\_\_\_\_. 2003b. “Cooperación lingüística y colaboración cognitiva en la interacción verbal entre controladores aéreos en español bonaerense”, en *Actas de las II Jornadas Interdisciplinarias del Sudoeste Bonaerense*, Tomo II, pp. 115-133, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca.
- \_\_\_\_\_. (en publicación) “El discurso aeronáutico en español bonaerense: algunos aspectos sintácticos”, en *Estudios sobre el Español de la Argentina VI*, Centro de Estudios Lingüísticos “Dra. Ma. Beatriz Fontanella de Weinberg”, Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca.
- DREW, P. & SORJONEN, M. 2000. “Diálogo institucional” en van Dijk, T., (Comp.) *El discurso como interacción social*, pp. 141-178, Gedisa, Barcelona.
- DURANTI, A. 2000. *Antropología lingüística*, Cambridge University Press, Madrid.
- EDWARDS, E. 1988. “Introductory overview” en Nagel y Wiener (eds.) *Human factors in aviation*, pp. 3-25, Academic Press, Londres.
- FASOLD, R. 1996. *La Sociolingüística de la Sociedad. Introducción a la sociolingüística*. Visor Libros, Madrid.
- FERNÁNDEZ PEREZ, M. 1994. “Teoría y aplicación. El estatuto de la planificación lingüística”, en *Anales de Lingüística Hispánica*, vol X, pp.63-101.
- FOGLIA, R. y A. MERCADO 1976. *Derecho Aeronáutico*. Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires.
- FONTANELLA DE WEINBERG, B. 2000. (Coord.) *El español de la Argentina y sus variedades regionales*, Edicial, Buenos Aires.
- GALLARDO, A. 1978. “Hacia una teoría del idioma estándar” en *RLA*, vol. 16, pp. 85-119.
- GRICE, H. P. 1975. “Logic and conversation”, en Cole y Morgan (eds.) *Syntax and Semantics 3: Speech Acts*, pp. 41-58, Academic Press, New York-London.
- GUMPERZ, J. 1982a. *Discourse Strategies*. Cambridge University Press, Cambridge.
- GUMPERZ, J. 1982b. (Ed.) *Language and Social Identity*, Cambridge University Press, Cambridge.
- GUNNARSON, B. 2000. “Análisis aplicado del discurso” en Van Dijk (Ed.) *El discurso como acción social*, Vol. 2, pp.405-441, Gedisa, Barcelona.
- HALLIDAY, M.A.K., 1990. *An introduction to functional grammar*, Arnold, Londres.
- HAMEL, R. E. 1993. “Políticas y planificación del lenguaje: una introducción”, en *Iztapalapa*, México, UNAM, N° 29, pp. 5-35.
- HAUGEN, E. 1983. “The implementation of corpus planning: theory and practice” en Covarrubias, J. y J. Fishman, *Progress in Language Planning. International Perspectives*, pp. 269-290, Mouton, The Hague.
- \_\_\_\_\_. 1974. “Lingüística y planificación idiomática”, en Lastra Y. y Garvin, P. *Antología de estudios de Etmolingüística y Sociolingüística*, UNAM, México.
- HAWKINS, F. 1989. “Human factors and medicine: clearing up some confusion” en *Human Factors and Aviation Medicine*, Vol. 36, N° 1, pp. 1-4.
- JAKOBSON, R. 1960. “Closing statement: Linguistics and Poetics” en T. A. Sebeok, *Style and Language*, pp. 350-377, MIT Press, Cambridge.
- JONES, K. 2003. “Miscommunication between pilots and air traffic control”, en *Language Problems & Language Planning*, Vol.

- 27, N°3, pp. 233-248.
- KLOSS, H. 1967. "Abstand languages and Ausbau languages", en *Anthropological Linguistics*, Vol. 9, N° 7, pp. 29-41.
- LABOV, W. 1970. "The study of language in its social context" en *Studium generale*, 23, pp. 30-87.
- LEECH, G. N. 1986. *Principles of pragmatics*, Longman, London-New York.
- LEIMANN PATT, H.O. & otros. 1998. *CRM, una filosofía operacional. Gerenciamiento de los recursos humanos en las operaciones aeronáuticas*, Sociedad Interamericana de Psicología Aeronáutica, Buenos Aires.
- LINDE, C. 1988a. "The quantitative study of communicative success: Politeness and accidents in aviation discourse" en *Language in Society*, N° 17, pp. 375-399.
- \_\_\_\_\_. 1988b. "Who's in charge here?: Cooperative work and authority negotiation in police helicopter missions" en *Proceedings, Second Annual ACM Conference on Computer Supported Collaborative Work*, pp.52-64.
- MATHEWS, E. 2001. "Deben fortalecerse las disposiciones relativas al uso de un idioma aeronáutico común", en *Revista de la OACI*, Vol. 56, N°3, pp.24-42.
- MAURAS, J. 1995. "Lengua de mayoría regional, planificación del lenguaje y derechos lingüísticos", en *Alteridades*, Vol. 5, N° 10, pp. 89-104.
- MERRIT, M. 1976. "On questions following questions (in service encounters)" en *Language in Society*, N° 5, pp.315-357.
- MILROY, J. 1984. "Sociolinguistic methodology and the identification of speakers' voices in legal proceedings" en P. Trudgill (Ed.), *Applied Sociolinguistics*, pp. 51-72, Academic Press, London.
- NOBLE, C. 1997. "The aviation english problem in America: Can a real-time based flight simulator help?", en *Annals 1*, Isahaya, pp. 37-47. (Disponibile en internet: <http://www.aznet.net/~cnoble/aviationarticle.html>).
- PRINZO, V. 1996. *An Analysis of Approach Control/Pilot Voice Communications*, DOT/FAA/AM 96-26, Office of Aviation Medicine, Washington.
- PRINZO, V. & BRITTON, T. 1993. *ATC/Pilot Voice Communications – A Survey of the Literature*, DOT/FAA/AM 93-20, Office of Aviation Medicine, Washington.
- \_\_\_\_\_. 1995. *Development of a coding form for Approach Control Pilot Voice Communications*, DOT/FAA/AM 95-15, Office of Aviation Medicine, Washington.
- RAGAN, P. 1994. "A functional approach to subject specialism in teaching ESP", presentado en *21<sup>st</sup> International Systemic-Functional Conference*, Ghent, Bélgica.
- \_\_\_\_\_. 1998. "Aviation English: An Introduction", en *Journal of Aviation/Aerospace Education & Research*, Vol. 7, N° 3, pp.25-36.
- RAIMUNDI, C. G. 2001. *Conceptos y principios básicos para la operación en tripulaciones integradas*, edición del autor, Buenos Aires.
- RIGATUSO, E. 1987. "Dinámica de los tratamientos en la interacción verbal: preparación y apertura conversacionales"; en *Anuario de Lingüística Hispánica*, Valladolid, Universidad de Valladolid, Vol III, pp.161-182.
- \_\_\_\_\_. 1992. *Lengua, historia y sociedad. Evolución de las fórmulas de tratamiento en el español bonaerense (1830-1930)*. Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca.
- \_\_\_\_\_. 2003a. "Señora (...) ¿no tenés más chico?" Un aspecto de la pragmática de las fórmulas de tratamiento en español bonaerense" en *Revista Argentina de Lingüística*, 16, pp. 293-344.
- \_\_\_\_\_. 2003b. "Cortesía, tratamientos e identidad cultura en encuentros de servicio en español bonaerense", en *Actas de las II Jornadas Interdisciplinarias del Sudoeste Bonaerense*, Tomo II, pp. 157-179, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca.
- SCHIFFRIN, D. 1996. *Discourse markers*, Cambridge University Press, Cambridge.
- \_\_\_\_\_. 1998. *Approaches to Discourse*, Blackwell Publishers, Oxford-Cambridge.
- SEXTON, J. B., THOMAS, E. J. & HELMREICH, R. L. 2000. "Error, stress and teamwork in medicine and aviation: cross sectional surveys" en *British Medical Journal*, Vol. 320, pp. 745-79.
- STUBBS, M. 1983. *Análisis del discurso. Análisis sociolingüístico del lenguaje natural*, Alianza, Madrid.
- TRUDGILL, P. 1984. *Applied Sociolinguistics*, Academic Press, London.
- VAN DIJK, T. 1978. *La ciencia del texto*, Paidós, Barcelona.
- VAN DIJK, T. (Comp.) 2000. *El discurso como interacción social*, Gedisa, Barcelona.
- VARANTOLA, K. 1989. "Natural language vs. Purpose-built languages", en *Neuphilologische Mitteilungen*, 2, XC, pp. 173-183.
- VERHAEGEN, B. 2002. "Se examinan los problemas de seguridad operacional relacionados con el uso de los idiomas", en *Revista de la OACI*, Vol. 56, N° 2, pp.15-30.
- ZIMMERMANN, K. & BIERBACH, C. (Eds.) 1997. *Lenguaje y comunicación intercultural en el mundo hispánico*, Vervuert Iberoamericana, Madrid.