

# La seguridad lingüística: de *desideratum* social a condición objetiva en contextos institucionales socio-técnicos<sup>1</sup>

Lorena M. A. de-Matteis

Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur, CONICET

## Resumen

En la tradición de estudios sociolingüísticos y de sociología del lenguaje está bastante extendido el concepto de inseguridad lingüística, introducido originalmente por Labov (1983) como un índice cuantitativo para reflejar aspectos asociados con la subjetividad del hablante, con su posicionamiento y actuación frente a las variedades lingüísticas con las que está en relación. Resulta llamativo que su contraparte positiva, la seguridad lingüística, aunque ocasionalmente empleada como un *desideratum* (sobre todo en instancias de política y planificación lingüísticas) no reciba una definición explícita dentro de estos lineamientos, según puede apreciarse tanto en la bibliografía existente como en reconocidos diccionarios disciplinares (Richards y Schmidt, 2002; Trudgill y Hernández Campoy, 2007). En este trabajo intentaremos mostrar, a la luz de contextos institucionales socio-técnicos muy específicos (como el aeronáutico y el marítimo), de qué maneras puede entenderse esta noción. Al mismo tiempo, intentaremos formular una hipótesis que explique las dificultades para definirla como concepto positivo dentro del enfoque tradicionalmente adoptado en los estudios sobre el lenguaje. Por último, se presentará un reciente ensayo de definición caracterizado por una orientación aplicada destinada a su empleo en contextos comunicativos específicos.

## Introducción

El concepto de *seguridad lingüística* [SL] no se ha definido con claridad en los estudios sobre el lenguaje, a diferencia de lo que ocurre con su contraparte negativa de *inseguridad lingüística* [IL]. En este trabajo, entonces, intentaremos precisar el concepto de SL en el marco de contextos institucionales socio-técnicos. Con este fin analizaremos, en primer lugar, la tradición de estudios sociolingüísticos en torno a estas nociones y, en segundo lugar, su operatividad en dos contextos institucionales análogos por sus necesidades y procedimientos comunicativos y por haber sido estudiados desde la lingüística. Así, se consideran como fuentes: *a) Estudios lingüísticos*: trabajos que abordan la descripción de contextos comunicativos en los que la IL constituye una problemática (Labov, 1983; Bretegnier y Ledegen, 2002), y diccionarios terminológicos del lenguaje (Bussmann, 1998; Richards y Schmidt, 2002; Cruse, 2006; Trudgill y Hernández Campoy 2007; Crystal, 2008); *b) Textos institucionales*: reglamentos sobre seguridad operacional [SO] en la navegación marítima y aérea, en particular aquellos que establecen las características que debe tener la comunicación en estos contextos (OMI, 2002a y b; OACI, 1985; Dirección de Comunicaciones, 2007), los cuales evidencian una voluntad de planificación lingüística institucional; *c) estudios lingüísticos específicos sobre aviación* que introducen una nueva manera de entender el concepto SL.

## El concepto de *seguridad* en las ciencias sociales

Como punto de partida es necesario considerar el concepto de *seguridad* en las ciencias sociales. Si bien se trata de un estudio de sociología del delito, seguiremos en este punto algunas observacio-

1 Este trabajo integra el proyecto "Interacción verbal en español bonaerense: construcción de identidades, valores y creencias". Directora: Dra. Elizabeth M. Rigatuso. Subsidio: SGCyT-UNS.

nes del texto de Kessler (2009) pertinentes para nuestros objetivos: **a)** Mientras que varias lenguas distinguen en su vocabulario los conceptos objetivo y subjetivo (*sureté* y *securité* en francés, *safety* y *security* en inglés), el español oponía *seguranza* y *seguridad* pero hoy solo emplea el segundo (2009: 28). Según el DRAE, como “cualidad de *seguro*”, *seguridad* alude a la sensación de “tranquilidad de ánimo, exención de preocupaciones”, como también en el plano cognitivo a una “certeza”. Se emplea, entonces, en la esfera de la *subjetividad* aunque el adjetivo puede predicarse con sentido objetivo también de otros sustantivos (como en el sintagma “un lugar libre de peligros”). **b)** El “sentimiento de inseguridad” puede definirse como un entramado de representaciones, emociones y acciones (2009: 35): para nosotros representaciones sobre la lengua y sus hablantes, emociones frente a su uso y acciones relacionadas con este. **c)** La sensación subjetiva y la noción objetiva son indisociables (2009: 36). En el ámbito de la lingüística, la *IL* (o la *SL*) subjetiva y la objetiva también pueden pensarse como nociones complementarias pero, en este trabajo creemos que, en el plano de la objetividad, la noción de una *SL* solo es definible en contextos institucionales específicos. **d)** Por último, la *IL* se vincula con el miedo a la exclusión, la segunda dimensión de la *inseguridad* definida por Lechner (1990) autor al que Kessler (2009: 27) resume en este punto. Este temor se relaciona directamente con la identidad y las posibilidades de inserción social que brinda la lengua.

### La concepción subjetiva en los estudios lingüísticos

En el marco de la sociolingüística correlacional, W. Labov (1983: 162) propone el “índice de *IL*” para estudiar las diferencias en el comportamiento lingüístico de hablantes de la misma lengua pero de diversas clases sociales. Este indicador cuantitativo refleja aspectos asociados con la subjetividad del hablante y su posicionamiento frente a las variedades lingüísticas con las que se relaciona. Los diccionarios sociolingüísticos siguen esta línea al definir la *IL*:

(...) motivaciones actitudinales que llevan a los hablantes a tener sentimientos negativos sobre su propia variedad materna, o sobre algunos aspectos de ella, y que les hacen sentirse inseguros sobre su valor o “corrección”. Esta inseguridad puede hacerles intentar acomodarse a, o adquirir, formas de habla de mejor estatus, y puede conducir a hipercorrección a los hablantes o a hipercorrección laboviana a los grupos sociales. (Trudgill y Campoy, 2007: 182-183)

Es interesante destacar que tanto este como otros diccionarios (Richards y Schmidt, 2002) solo explican el término negativo, en tanto el positivo queda definido tácitamente por oposición.

También se aplica el concepto de *IL* en el estudio de situaciones de bi- o multilingüismo, cuando un grupo minoritario debe emplear una lengua no materna, en la que su competencia comunicativa es menor. A. Bretegnier (2002), por ej., intenta modelizar las nociones de *SL* y de *IL*. Entiende la *IL* como una insatisfacción del hablante en relación con su discurso, un sentimiento de riesgo de no ser percibido como miembro originario o legítimo de una comunidad lingüística (2002: 127) al tiempo que postula la idea de una variedad lingüística de referencia con respecto a la cual se evalúan los enunciados. Se trata de un fenómeno subjetivo vinculado a la noción de identidad. Más adelante, Bretegnier propone que la noción de *SL* puede resumirse en la idea de “entenderse con el otro” (2002: 144), un “entenderse” que también es “sensación”. Para reflejar la complementariedad nos parece clarificador enunciar el par terminológico y conceptual como (*in*)*seguridad lingüística* y destacar que –como ha quedado establecido en la bibliografía–, el mismo queda adscripto al ámbito de la subjetividad.

### La *SL* como principio de planificación lingüística

En los estudios aludidos, se sobreentiende que la *SL* constituye –por oposición a la *IL*– un *desideratum* social ya que refleja –en el sentido de índice laboviano– una adecuada inserción social

de los hablantes y, por tanto, debe ser alentada. Así, si en los diccionarios terminológicos y en los estudios descriptivos se prioriza el concepto de *IL*, es interesante notar que, en la determinación de políticas lingüísticas, la noción enfatizada es la positiva y la *SL* se adopta como principio orientativo para aquel estado que se busca alcanzar. Por ejemplo, en el campo educativo, algunas universidades españolas establecen el “principio de seguridad lingüística” en la formulación de sus políticas frente al creciente alumnado extranjero (de- Matteis, 2010).

### Hacia una concepción objetiva en contextos socio-técnicos

Ahora bien, si consideramos contextos institucionales específicos, creemos que es factible a) encontrar rasgos **objetivos** de *IL/SL* en las prácticas comunicativas y en los enunciados, y b) por lo tanto, también es posible definir un par conceptual (*in*)seguridad lingüística, de naturaleza “objetiva”. Para ello nos remitiremos a dos entornos institucionales análogos, la navegación marítima y la aviación, donde la *SL* se prioriza ya no como un objetivo social sino como condición objetiva para la seguridad general del contexto socio-técnico.

### La navegación marítima y la *SL*

La afirmación de que un 20% de los accidentes marítimos se ha debido, entre otras causas, a problemas comunicativos (de la Campa Portela, Gómez, López y Martínez, 2006: 19; Katarzynska, 2009: 303) nos alerta sobre una relación entre prácticas comunicativas y seguridad en un contexto institucional caracterizado por su nivel de tecnologización y, en ciertos casos, alto riesgo (por ej., en el transporte de sustancias peligrosas en aguas internacionales).

En lo que hace a las radiocomunicaciones marítimas, pueden distinguirse tres tipos: las “puente a puente”, las “de a bordo” y las llamadas “puente a tierra”. Aunque las observaciones que siguen son válidas para las tres, nos centraremos en el tipo “puente a tierra”, análogo a la interacción entre pilotos y controladores de la aviación (v. infra). La misma se ciñe a pautas de la *Unión Internacional de Comunicaciones* [UIT],<sup>2</sup> y que adopta la *Organización Marítima Internacional* [OMI]. Su *Resolución A. 918(22)* “Frasas normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas” [FNCM]<sup>3</sup> formula un conjunto de frases especiales con el fin de:

- contribuir al logro de una mayor seguridad de la navegación y a un mejor manejo del buque,
- normalizar el lenguaje utilizado en las comunicaciones destinadas a la navegación en la mar, en los accesos a los puertos, en las vías navegables y en los puertos, así como a bordo de los buques que tengan tripulaciones multilingües, y
- ayudar a las instituciones de formación marítima a cumplir estos objetivos. (OMI, 2002a: 12).

Desde la lingüística, estas frases han sido explicadas como un tipo de *lenguaje controlado* (de la Campa Portela y Bocanegra Valle, 2006), orientado a una comunicación centrada en la seguridad marítima. En cuanto a su forma, las autoras las describen como normalizadoras:

Las FNCM normalizan la lengua en el sentido de que, por un lado, intentan unificar los términos que puedan utilizarse así como la univocidad de los mismos y, por otro lado, intentan normalizar el uso de las estructuras gramaticales que habrán de emplearse dependiendo de las distintas funciones y usos lingüísticos. Las FNCM normalizan el contexto en el sentido de que establecen los ámbitos y las situaciones en las que se habrán de utilizar (...) (Bocanegra Valle y de la Campa Portela, 2006: 422)

2 Esta organización también sirve de referencia para las reglamentaciones de radiotelefonía aeronáutica.

3 También el *Convenio SOLAS*, del inglés *Safety Of Life At Sea*, trata sobre la comunicación radiotelefónica y su papel en la seguridad de la navegación en sus capítulos IV y V.

En definitiva, reglamentos y estudios lingüísticos reconocen y formulan una relación directa entre la seguridad de las operaciones y la manera de comunicarse de los profesionales implicados pero no hemos encontrado en ellos una formulación explícita de un concepto de *SL*.<sup>4</sup>

### La *SL* en aviación: textos reglamentarios

En aviación existen amplias posibilidades de espacio para la *IL* entendida de la manera tradicional: puede darse en contextos multilingües –por un nivel insuficiente de competencia en inglés en la aviación internacional– como monolingües –por conocimiento deficiente de la fraseología aeronáutica–. Pero, además, la existencia de una planificación lingüística a través de la formulación de un código que ha sido definido como un *registro restringido* (Ragan, 1998) nos alerta ya sobre una concepción “objetiva” sobre *prácticas comunicativas* “seguras”. En este sentido, es necesario contextualizar el concepto de *SL* en el marco de la *SO*, definida por la *Organización de la Aviación Civil Internacional* [OACI] como:

Safety. The state in which the possibility of harm to persons or of property damage is reduced to, and maintained at or below, an acceptable level through a continuing process of hazard identification and safety risk management. (OACI, 2009: 2-2)

La *SO* es un estado de riesgo minimizado por prácticas estandarizadas, entre ellas las de comunicación. El código propuesto tiene como nombre institucional *fraseología aeronáutica* ya que se trata de modelos de frases a usar en la coordinación segura de las operaciones aéreas. Los principios que lo rigen (la **uniformidad** –‘estandarización’–, la **claridad** y la **brevedad**) tienen como objetivo prioritario evitar los malos entendidos.

### La *SL* aeronáutica: estudios lingüísticos

Algunos estudios lingüísticos sobre comunicación aeronáutica han esbozado una noción institucional y especializada de *SL*. En este sentido, el texto de D. Philips (1992) constituye, hasta donde llega nuestro conocimiento, el primer empleo del término *SL* con el sentido que nos interesa.

Desde su título, *L'Anglais dans le ciel des Antilles-Guyane. Phraséologie et sécurité linguistique*, la obra formula una relación estrecha entre fraseología aeronáutica y *SL*. Al principio de su trabajo, Philips parte del concepto de *IL* en las operaciones aéreas y lo entiende de una manera tradicional. Así, primero describe el contexto aeronáutico caribeño mencionando la *IL* que experimentan los hablantes menos competentes en inglés –los pilotos privados frente a los comerciales– (1992: 18). En este uso del concepto ya se observa que la *IL* afecta las operaciones aéreas de contextos multilingües a través de diversos emergentes o problemas. Pero, paulatinamente en su texto, la *IL* comienza constituirse en un factor para la *SO*, en una *cualidad* más del desarrollo de las actividades aeronáuticas. Esto es más evidente al considerar que, dando por entendido el concepto de *IL*, Philips propone una definición de *SL* que la parangona con la seguridad de otros sistemas (técnicos) de vuelo (1992: 20). Intenta definirla desde lo intralingüístico, con lo que abandona la perspectiva de la experiencia subjetiva individual y se concentra en la sintaxis. De esta manera considera, en principio, que la *SL* está dada por el “grado de ambigüedad de un enunciado, su capacidad de provocar la incompreensión” (1992: 22), siendo el grado cero el polo máximo de *SL*. El cambio de perspectiva es notable y definitivo: se trata de enunciados a los que puede –o no– considerárselos seguros para el contexto específico desde un punto de vista lingüístico que involucra fundamental, aunque no exclusivamente, elecciones sintácticas. Cuando esta definición sintáctica le resulta insuficiente,

4 Los estudios lingüísticos, sin embargo, apuntan en esta dirección: “frases de seguridad” (*safety phrases*) (Bocanegra Valle y de la Campa Portela, 2006: 422), “personal subcalificado lingüísticamente” (de la Campa Portela, Gómez, López y Martínez, 2006: 23 y 26).

Philps apela a consideraciones semánticas que permitan la interpretación correcta (1992: 44). El alejamiento de la subjetividad del hablante es doble: a) el “grado de ambigüedad” introduce la figura del receptor y sus posibilidades de comprender el mensaje; b) el foco de atención se desvía hacia los “enunciados lingüísticamente seguros”, los que pueden ser (bien) interpretados.<sup>5</sup>

## Propuesta de definición

Las consideraciones realizadas sobre las necesidades comunicativas en la navegación marítima y aérea permiten postular un concepto “objetivo” de *SL*, que complementa –sin anularla– la noción de sensación subjetiva. La *SL* alude, a nuestro entender, a una cualidad de los enunciados [ $\pm$  seguros] y, por extensión, de una situación en la que la interacción progresa de acuerdo con características consideradas apropiadas para minimizar a) la ambigüedad –rasgos léxico-semánticos, sintácticos y fonéticos de los enunciados– y b) impedir malos entendidos y conflictos interaccionales –efectos semánticos y pragmáticos– entre interlocutores que comparten una tarea institucional de alto carácter técnico. Este concepto se aplica en situaciones que se alejan de la interacción cotidiana y en las que se cuenta con normas codificadas de procedimientos comunicativos, a fin de poder evaluar los rasgos presentes en los enunciados y considerarlos “seguros” o “inseguros”, así como también de poder definir las habilidades comunicativas necesarias. En este sentido, la *SL* objetiva parece más fácil de definir si las interacciones de interés progresan de manera predecible y no como en la conversación cotidiana. Es la predictibilidad de los contextos socio-técnicos lo que permite definir “patrones de seguridad”, como los denomina la bibliografía dedicada a los *factores humanos* y las habilidades “no técnicas” en aviación (Pereira, 2001).<sup>6</sup> En cambio, el rasgo “no pautado” (Briz, 2000) de la conversación cotidiana explica que, como se aprecia en la bibliografía sociolingüística, en estos casos se enfatice la sensación de *IL*. En otras palabras, parecería que la *SL* aplicada a contextos no institucionales es imposible de definir de manera objetiva: las variables y los propósitos e intenciones comunicativas son demasiados.

La perspectiva tradicional o social y la institucional de la (in)seguridad lingüística se diferencian también porque los emergentes de riesgo de una interacción institucional insegura pueden implicar consecuencias graves para personas que no están involucradas en los procesos comunicativos. Así, la *IL* en su acepción tradicional es una noción que se aplica en situaciones que implican alguna forma de contacto lingüístico y riesgos en relación con la identidad, la inserción y la aceptación social de las personas o grupos sociales.

En cambio, el concepto de *SL* que nos ocupa en este trabajo puede emplearse tanto si existe contacto como si no lo hay y, *siempre*, en interacciones en las que, además de la identidad institucional de los profesionales operativos, el bienestar físico de personas –participantes de la interacción o no– y la conservación de bienes materiales y ambientales dependen de la *SL* de dicha interacción: las industrias de alto riesgo (centrales nucleares, fábricas, laboratorios, etc.); la medicina (desde la consulta al quirófano); la coordinación de organizaciones de ayuda social en situaciones de catástrofe o emergencia (bomberos, policía, Defensa Civil, Cruz Roja, etc.); las instituciones de transporte (el aéreo pero también el marítimo, los trenes y subterráneos); el deporte (de alto riesgo, por ej., automovilismo). Todos son contextos socio-técnicos que demandan precisión técnica en interacciones orales, la mayoría mediadas también por medios técnicos (la radio).

La seguridad de los comportamientos lingüísticos depende de una *competencia comunicativa profesional*, esto es del conocimiento de objetivos, funciones institucionales, relaciones entre los

5 Esta seguridad depende, en su aproximación final, de características de los enunciados en todos los niveles de análisis. Cfr. de- Matteis, 2007, 2009 y, especialmente, 2010, donde este punto se desarrolla en mayor detalle.

6 Se refiere a habilidades interpersonales, que no suponen la relación habitual entre hombre-máquina-sistemas.



niveles léxico-semántico y pragmático, por un lado, y la fonética y sintaxis de los enunciados, por el otro. Es de suponer que, a mayor nivel de competencia comunicativa profesional, se observarán dos efectos: *a*) mayor probabilidad de que los enunciados se acerquen al polo de mayor *SL* objetiva y construyan un contexto de igual característica y *b*) mayor posibilidad de que los hablantes se sientan capaces de interactuar de manera aceptable.

## Bibliografía

- Bocanegra Valle, A. y de la Campa Portela, R. 2006. "El papel normalizador de la OMI en el conocimiento, uso y aprendizaje de la lengua inglesa como lengua internacional del mar", en Neumann, C. P.; Alastrué, R. P. y Auría, C. P. L. (eds.), pp. 420-424.
- Bretegnier, A. 2002. "Vers la construction d'une modelisation de la sécurité linguistique", en Bretegnier, A. y Ledegen, G. (eds.). *Sécurité/Insécurité linguistique. Terrains et approches diversifiés, propositions théoriques et méthodologiques. Actes de la 5eme. Table Ronde du Moufia (22-24 avril 1998)*. París, Harmattan, pp. 123-151.
- Briz, A. 2000. *¿Cómo se comenta un texto coloquial?* Barcelona, Ariel.
- Bussmann, H. 1998. *Dictionary of language and linguistics*. Londres/Nueva York, Routledge.
- Cruse, A. 2006. *A glossary of semantics and pragmatics*. Edinburgo, Edinburgh University Press.
- Crystal, D. 2008. *A dictionary of linguistics and phonetics*. Blackwell, Singapur, Blackwell.
- de- Matteis, L. 2007. "Competencias comunicativas y seguridad lingüística aeronáutica: algunas implicaciones prácticas de una investigación sociolingüística", en Álvarez, S., *II Jornadas de Investigación en Humanidades*. Bahía Blanca, Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur, CD-ROM.
- 2009. *Aviación e interacción institucional. Análisis lingüístico de la comunicación aeronáutica en español en Argentina*. Bahía Blanca, EdiUNS.
- 2010. "Sobre el concepto de seguridad lingüística: propuesta de formulación para contextos institucionales específicos", en *Tonos Digital*, N° 19. Disponible en <http://www.tonosdigital.com>
- de la Campa Portela, R. y Bocanegra Valle, A. 2006. "Las frases normalizadas para las comunicaciones marítimas como lenguaje controlado y su utilidad en la traducción automática del habla", en Neumann, C. P.; Alastrué, R. P. y Auría, C. P. L. (eds.), pp. 606-612.
- de la Campa Portela et al. 2006. "Study in application of natural language processing in maritime communications", *Journal of Maritime Research*, vol. 3, N° 3, pp. 19-36.
- Dirección de Comunicaciones. 2007. *Normas y procedimientos de comunicaciones en jurisdicción aeronáutica*. Buenos Aires, Fuerza Aérea Argentina.
- Katarzynska, B. 2009. *Towards standardized maritime language for communication at sea*. Londres, Taylor y Francis Group, pp. 303-306.
- Kessler, G. 2009. *El sentimiento de inseguridad. Sociología del temor al delito*. Buenos Aires, Siglo XXI.
- Labov, W. 1983. *Modelos sociolingüísticos*. Madrid, Cátedra.
- Lechner, N. 1990. *Los patios interiores de la democracia. Subjetividad y política*. México, FCE.
- Neumann, C. P.; Alastrué, R. P. y C. P.-L. Auría, C. P.-L. (eds.). 2006. *Comunicación académica y profesional en el siglo XXI: géneros y retórica en la construcción del conocimiento disciplinar. V Congreso Internacional de AELFE, Asociación Europea de Lenguas para Fines Específicos*. Disponible <http://www.unizar.es/aelfe2006/ALEFE06/2>
- OACI. 1985. *Anexo 10 - Volumen II: Telecomunicaciones aeronáuticas*. Montreal, OACI.
- Safety Management Manual (SMM)*. 2009. Montreal, International Civil Aviation Organization.
- OMI. 2002a. *Resolución A.918 (22): Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas*. Londres, Organización Marítima Internacional.

- . 2002b. *Convenio SOLAS*. Londres, Organización Marítima Internacional.
- Pereira, M. 2001. "Las dimensiones de la cultura organizacional: el pensar psicosocial y antropológico", en AA.VV. *CRM El despegue*. Buenos Aires, Ateneo Lorenzo Santandreu, pp. 39-52.
- Ragan, P. 1998. "Aviation English: An introduction", *Journal of Aviation/Aerospace Education & Research*, vol. 7, N° 3. Copia mimeográfica.
- Richards, J. C. y Schmidt, R. 2002. *Dictionary of language teaching and applied linguistics*. Malasia, Longman.
- Rodríguez-Martos y Dauer, R. 1995. *El barco mercante como institución total*. Tesis de doctorado. Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña, Departamento de Ciencias e Ingeniería Náuticas.
- Trudgill, P. y Hernández Campoy, J. M. 2007. *Diccionario de sociolingüística*. Madrid, Gredos.

## CV

LORENA M. A. DE- MATTEIS ES LICENCIADA Y DOCTORA EN LETRAS POR LA UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SUR (ARGENTINA), DONDE SE DESEMPEÑA COMO ASISTENTE DE DOCENCIA E INTEGRA PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN SOCIOLINGÜÍSTICA. ES INVESTIGADORA ASISTENTE PARA CONICET Y HA PUBLICADO "AVIACIÓN E INTERACCIÓN INSTITUCIONAL. ANÁLISIS LINGÜÍSTICO DE LA COMUNICACIÓN AERONÁUTICA EN ESPAÑOL EN LA ARGENTINA" (EDIUNS), TRABAJO GANADOR DEL PRIMER CONCURSO DE TESIS DOCTORALES DE ALED (2007).