

GLOBALIZACIÓN E INGLÉS AERONÁUTICO. POSICIÓN ARGENTINA

Lorena M. A. de- Matteis

(Departamento de Humanidades – Universidad Nacional del Sur – CONICET
Bahía Blanca, Argentina)

RESUMEN. La Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) establece procedimientos para las comunicaciones aire/tierra tanto para la comunicación interna dentro de cada país como para cuando existe contacto interlingüístico. Para estas últimas situaciones, desde 2003, la OACI postula al inglés como un “estándar” obligatorio y estipula los requerimientos de competencia en dicha lengua para pilotos y controladores aéreos.

Dentro del ámbito de las políticas lingüísticas, en el presente trabajo, presentaremos las razones sociohistóricas que llevaron a la selección del inglés como lengua franca de la aviación, los debates que esta elección y su implementación han generado en distintos países, así como la posición argentina, intentando identificar ventajas y desventajas en la globalización del inglés aeronáutico y sugerir cómo la sociolingüística puede contribuir a atenuar algunas de sus problemáticas asociadas.

PALABRAS CLAVE: políticas lingüísticas; globalización; inglés de aviación; Argentina

ABSTRACT. The International Civil Aviation Organization (ICAO) establishes air/ground communications procedures, both within the territory of a determined country and in situations involving interlinguistic contact. For these situations, since 2003, ICAO postulates English as an obligatory “standard” and stipulates competence levels for pilots and air traffic controllers.

Within the framework of linguistic policies, in this work, we will present sociohistorical factors that prompted the selection of English as aviation’s *lingua franca*, the debates that this choice and its implementation have generated in different countries, as well as the Argentinean position, trying to identify advantages and disadvantages of aviation English’s globalization and to suggest how sociolinguistics can contribute to attenuate some of the associated problematics.

KEY WORDS: linguistic policies; globalization; aviation English; Argentine

1. INTRODUCCIÓN*

Tras la Segunda Guerra Mundial, el transporte aéreo se transformó en un medio de comunicación fundamental para el contacto comercial y cultural entre las naciones, contribuyendo a la conectividad que caracteriza al actual mundo globalizado. Pero la aviación no sólo facilita y refuerza este fenómeno, sino que también requiere de la globalización para su correcto desarrollo. Así, la seguridad

aeronáutica depende en gran medida de la conformación de una infraestructura de envergadura mundial que incluye instalaciones, equipos y personal dedicados a mantener las comunicaciones aire/tierra.

Estas comunicaciones ocurren a través del canal radial, lo que impone ciertas restricciones a la interacción entre pilotos y controladores aéreos:

a) los turnos de habla deben ocurrir en forma necesariamente secuencial, es decir, sin superposiciones porque, si éstas ocurren, las señales de radio se tornan ininteligibles;

b) al no compartirse la coordenada espacial, los hablantes deben identificarse al iniciar cada intercambio, a menos que sepan que no existe posibilidad de confusión sobre el destinatario de un mensaje;

c) los mensajes deben ser *breves*, porque existe un número limitado de frecuencias de radio disponibles y muchos participantes simultáneos con igual necesidad de control terrestre, y también *claros* porque el canal radial introduce interferencias no deseadas bajo la forma de ruidos.

Por otro lado, un mismo controlador aéreo puede estar comunicándose *alternativamente* con muchos pilotos diferentes, mientras que, por norma general, un piloto sólo se comunica con un controlador por vez pero distinto en cada etapa del vuelo. Esta situación determina que los distintos aviadores estén atentos a los mensajes transmitidos a y por los restantes pilotos para poder conformar una imagen mental de la posición actual e intenciones futuras de las distintas aeronaves ("conciencia situacional", un factor clave en la seguridad aeronáutica).

Por todas estas razones, expuestas de forma sucinta, la radiotelefonía aeronáutica se inscribe en un contexto comunicativo tecnologizado de alto riesgo. La situación se complejiza aún más cuando se trata de un espacio aéreo internacional, es decir, con la presencia de hablantes nativos de diversas lenguas. En estos casos, la lengua de uso es el inglés, uno de los índices más visibles de la globalización en la aviación. Dentro de la perspectiva de abordaje de las políticas lingüísticas, el objetivo de este trabajo es considerar algunas circunstancias sociohistóricas y algunos factores que en un nivel macrosociolingüístico de análisis favorecen –o entorpecen– la selección del inglés como lengua franca de la aviación, focalizando en la implementación de su empleo en la Argentina. Al mismo tiempo,

nos interesa indicar en qué medida los estudios sociolingüísticos pueden contribuir a atenuar algunos de los problemas asociados al empleo del inglés en este ámbito.

Nuestro corpus documental para el análisis está integrado, en primer lugar, por los reglamentos nacionales e internacionales que presentan la formulación de una planificación lingüística de estatus y de corpus (Haugen, 1974; Calvet, 1997; de-Matteis, 2004). Entre los documentos nacionales, consideraremos los editados por organismos dependientes de la Fuerza Aérea Argentina (1981, 1986, 1993, 1998, 2007) y, a nivel internacional, las recomendaciones de la Organización de la Aviación Civil Internacional, recogidas en sus *Anexos* y otros documentos (OACI, 1985, 1990, 2001a, 2001b y 2004). En segundo lugar, consideramos un conjunto de artículos referidos a las comunicaciones aeronáuticas aparecidos en diarios y revistas a lo largo del siglo XX y principios del siglo XXI, en especial publicaciones de la Argentina. Asimismo incluimos información accidentológica mundial, atendiendo a informes sobre accidentes ocurridos en diversos países. Por último, tenemos en cuenta las opiniones de hablantes miembros de organizaciones aeronáuticas argentinas a los que hemos realizado entrevistas semiestructuradas y a los que también hemos observado en distintos aeropuertos y aeródromos nacionales entre los años 2000 y 2005. Por razones de espacio, nos centramos en las problemáticas de los controladores aéreos, pero reflexiones similares pueden hacerse en relación con los hablantes pilotos.

2. NECESIDAD DE UNA POLÍTICA LINGÜÍSTICA PARA LA RADIOTELEFONÍA AERONÁUTICA

Antes de tratar el tema central de nuestro trabajo, resulta necesario presentar la justificación práctica de la política y planificación lingüísticas aeronáuticas, así como las formas que ésta asume en los planos internacional y nacional.

2.1 Justificación histórica

Desde los inicios de la aviación, distintas organizaciones vieron la necesidad de establecer reglamentos que estandarizaran la diversidad de prácticas que engloba la aviación, entre ellos la comunicación aire/tierra y aire/aire. Así, por ejemplo, se estableció un código de luces que encontramos referido en el año 1910 en una nota de la revista *Caras y Caretas*¹:

La comisión Arienne Mixte, que en Francia dirige y reglamenta los asuntos referentes a la aeronáutica, ha dictado las siguientes reglas para los viajes aéreos: (...) Toda máquina que viaje de noche ó en tiempo de niebla, *debe llevar una luz verde á la derecha, otra encarnada á la izquierda y una blanca en lo alto*

del frente. Las luces verde y roja deben ser visibles desde el frente y desde los costados y la luz central ha de proyectar sus rayos hacia adelante y hacia abajo. (Caras y Caretas N° 592, 5/2/1910²)

Además de estas luces, se aprovecharon otros tipos de comunicación: pistolas de luces, movimiento de alas, letras y números señalados en las pistas, y la radio. A medida que avanzó la tecnología, la comunicación verbal radial –primero escrita (*radiotelegrafía*) y luego oral (*radiotelefonía*)– se convirtió en el principal modo de interacción de la aviación, y el más versátil, aunque su aprovechamiento trajo aparejadas algunas dificultades de orden técnico y lingüístico³. Así, en 1949, una nota de la revista *Aeronave* de Argentina destaca la importancia de las “Comunicaciones entre aviones en vuelo y estaciones terrestres”:

Desde hace algún tiempo, en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional, es motivo de preocupación *la escasez de radiofrecuencias empleadas para las comunicaciones entre los aviones en vuelo y las estaciones terrestres*. El número siempre creciente de viajeros que emplean las vías aéreas internacionales ha hecho que aumente la necesidad de contar con tales medios de comunicación, por lo cual se estima necesario una nueva distribución mundial de frecuencias. (*Aeronave* 1949 [28], p. 20)

Además, resultaba una cuestión crucial el empleo de diferentes lenguas según el origen de pilotos y controladores, preocupación que determinó la redacción de las primeras reglamentaciones internacionales en materia de radiotelefonía aeronáutica:

Una de las dificultades que presenta el uso de la radiotelefonía entre el piloto y los encargados del tránsito en tierra ha surgido *cuando son distintos los idiomas que hablan unos y otros*. La sede de la OACI en Montreal estudia actualmente la manera de vencer esta dificultad. Entre tanto, la mayor eficiencia que se obtiene con el uso de la radiotelefonía ha sido suficientemente importante para tratar del *problema de los idiomas* y otros en conferencias regionales como la que se celebra actualmente en Sydney, y se cree que mientras se soluciona el primero de esos problemas, *las dificultades que ahora existen pueden resolverse si las estaciones terrestres cuentan con intérpretes*. (*Aeronave* 1950 [37], p. 2)

La OACI (surgida en 1947 y a la que adhieren en la actualidad 190 naciones) establece pautas recomendadas y estandarizadas sobre distintos aspectos vinculados a la seguridad de la aviación civil⁴. Así, una de las tareas asumidas por dicho organismo fue establecer un reglamento para las comunicaciones aire/tierra, tanto dentro de cada país como cuando estas comunicaciones involucran a hablantes de diferentes lenguas maternas. En tal sentido, 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. Sin embargo, los países que la integran, basan sus leyes y reglamentos internos en sus recomendaciones. Cada Estado establece qué organismo se ocupará de legislar todos los aspectos que hacen a la aviación civil dentro de su territorio, incluyendo las comunicaciones, desarrollando investigación, asesoramiento e instrucción adecuados a las normas internacionales (Calvet, 1997; Fasold, 1996). En la Argentina, esta función la ejerció hasta el año 2007 la Fuerza Aérea Argentina, fecha en la que se inició un proceso de traspaso a la esfera civil (Runza 2006) mediante la creación de la Administración Nacional de la Aviación Civil (ANAC).

2.2 Instrumentos de la política lingüística aeronáutica

La política lingüística aeronáutica responde a un problema⁵ claro: hay que evitar los malos entendidos en las comunicaciones aire/tierra ya que éstos pueden determinar condiciones para que se produzcan incidentes o accidentes. Este riesgo plantea la necesidad de determinar cuáles son los procedimientos comunicativos más seguros y eficaces, una tarea con diversas facetas que la complejizan. Aunque entre hablantes de la misma lengua pueden producirse problemas comunicativos (Linde, 1988; Cushing, 1994), la comunicación entre hablantes de diversas lenguas en vuelos internacionales es una de las problemáticas más estudiadas por los especialistas en el tema, preocupados por los accidentes que han tenido a este factor como uno de sus eslabones causales (Reason, 1990).

Así, el *Anexo 10: Telecomunicaciones aeronáuticas* y otros documentos posteriores de la OACI, entre los que destaca el *Manual de Radiotelefonía*, 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 (de- Matteis 2004). Basado en estos y en reglamentaciones editadas con anterioridad en Argentina, el documento que actualmente reúne todas las disposiciones y se ofrece como marco integral de referencia para la radiotelefonía aeronáutica en dicho país es editado por la Dirección de Comunicaciones, de la Fuerza Aérea Argentina y se denomina *Normas y procedimientos de comunicaciones en jurisdicción aeronáutica*.

2.3 Modalidades de la planificación lingüística aeronáutica

Como señala K. Varantola (1989, p. 175), 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 al máximo el uso del lenguaje oral (interfaces gráficas por computadora [cfr. Cushing, 1994]), mientras que la otra sostiene la necesidad de la comunicación oral, y en consecuencia persigue la refinación del código y su empleo. Es esta última postura la que puede apreciarse en la planificación lingüística aeronáutica, que presenta un enfoque esencialmente instrumental de la lengua (Fasold, 1996), según el cual hay que mejorar en forma continua el código usado por pilotos y controladores aéreos para lograr comunicaciones eficaces que no comprometan la seguridad aeronáutica.

En todos los reglamentos mencionados, entonces, se establecen normas que, desde un enfoque instrumental, regulan tanto la forma de las lenguas (planificación de corpus), estableciendo lo que los hablantes de la comunidad denominan como "fraseología aeronáutica", como las condiciones de uso de las mismas (planificación de estatus), es decir, qué lengua se deberá usar en qué circunstancias (Calvet, 1997).

2.3.1 La "fraseología aeronáutica" o la planificación de corpus aeronáutica

Bajo la denominación de "fraseología aeronáutica", la comunidad designa a un conjunto de esquemas fraseológicos (Ruiz Gurillo, 1997), es decir unidades semifijas de uso obligatorio que operan como esqueletos que los hablantes deben rellenar con la información contextual apropiada (de- Matteis, 2005a). Estos esquemas presentan elementos obligatorios (indicados en mayúsculas), elementos facultativos para la información adicional o complementaria (indicados con mayúsculas entre corchetes) y los parámetros a completar (minúsculas entre paréntesis). Obsérvese, por ejemplo, esta entrada correspondiente a una combinación sintagmática presentada en la sección de fraseología general, en la subsección referida a cómo deben informarse las condiciones meteorológicas:

I) ENGELAMIENTO (o *TURBULENCIA*) MODERADO (o *FUERTE*) [DENTRO DE NUBES] (*área*). (DTA, 1987, p. 4)⁶

En la determinación de estos esquemas se han seguido los siguientes principios rectores:

a) Uniformización: Para evitar el riesgo de malos entendidos, los organismos han optado por el principio de *uniformización, normalización o estandarización*⁷, términos sinónimos en los reglamentos consultados⁸. Los esquemas fraseológicos postulados son fijos y funcionan como modelo de uso, con una terminología también homogénea. El principal reglamento argentino referente a los procedimientos de comunicaciones justifica el empleo de una fraseología uniformada sosteniendo que:

12.3 (...) 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. (Dirección de Comunicaciones, 2007, [en línea]).

b) Brevedad: Un segundo criterio usado en la formulación de los esquemas es el de brevedad. Este criterio responde a las realidades de la comunicación radial, tal como señala la OACI:

(...) 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, p. 79)

En investigaciones previas, hemos señalado que el principal correlato lingüístico de este criterio es el empleo de recursos sintácticos tales como la elipsis, las nominalizaciones y las estructuras paratácticas (de- Matteis, 2006). Aunque por razones de espacio no podemos extendernos en este aspecto, podemos considerar el siguiente ejemplo:

Ej. 1a

Piloto comercial: Aeroparque, muy buenas tardes, lima victor eco charlie delta, mil quinientos, uno cinco uno seis, proa a vanar. (08/131)⁹

En el ejemplo *1a*, podemos ver cómo el piloto yuxtapone la información numérica sin explicitar el parámetro aeronáutico al cual dicha información se refiere (altura y código de transponder)¹⁰. Teniendo en cuenta la información contextual de la situación comunicativa así como los turnos anteriores de la interacción, en el

ejemplo 1b incorporamos los elementos elididos que explicitan los parámetros mencionados, es decir la unidad de medida de la altura y el sintagma “código de transponder”:

Ej. 1b

Piloto comercial: Aeroparque, muy buenas tardes, [**este es el*] lima victor eco charlie delta, [**estamos con*] mil quinientos [**pies (de altura)*], [**el código (de transponder) es*] uno cinco uno seis, [**tenemos*] proa a vanar. (08/131)

En determinadas situaciones, la elipsis de estos parámetros puede ser contraproducente (Cushing, 1994) y la sintaxis *braquiológica* (Philps, 1992) puede resultar contraria al tercer criterio, que prima sobre todos los demás: la claridad.

c) Claridad: Si se trata de evitar malos entendidos, la claridad es el criterio básico que debe seguirse. Para asegurar comunicaciones no ambiguas, se fijó la forma de designar e identificar a las aeronaves y a las estaciones terrestres al iniciar una interacción (de- Matteis, 2005b), la manera de deletrear palabras en caso de necesidad o la forma de transmitir la información numérica. Asimismo, se determinó el tempo de las emisiones, las pausas que deben respetarse en caso de ausencia de respuesta y otros aspectos prosódicos. En definitiva, se dotó a los procedimientos comunicativos, de diversos recursos que aumentan la redundancia (Shannon y Weaver, 1949).

Como ejemplo de la integración de estos tres criterios, consideremos dos recursos que se suman a la existencia de la fraseología aeronáutica: el alfabeto de radiotelefonía y la manera de transmitir la información numérica.

El denominado “alfabeto internacional de radiotelefonía”, tomado de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y adoptado como medida estándar por la OACI y sus países miembros, está conformado por cada letra y una palabra asociada que está estandarizada, es decir, se emplea en todas las lenguas: A es *Alfa*, B es *Bravo*, etc. Al ofrecer también una guía respecto de la pronunciación esperada para cada palabra se pretende eliminar también el *ruido* que podrían generar las diferencias en la base de articulación de los hablantes de distintas lenguas en situaciones de contacto en las que deban apelar a este recurso (cfr. *Revista Airforce*, 1952 [35-4], Philps, 1992 y Domogala, 1996).

Otra área donde se enfatiza la claridad es en la transmisión de las cifras de la información numérica, que en aviación es central ya que los distintos parámetros

aeronáuticos ya mencionados están metrizados, de manera que prácticamente en todos los turnos de habla de pilotos y controladores se hace necesario incluir alguna forma de información numérica. La transmisión de los números, de manera general, se realiza pronunciando cada dígito de forma independiente, como vimos en el ejemplo ya citado. Así, una frecuencia de radio como *118.90* se transmite como “uno uno ocho coma nueve” y un nivel de vuelo como *110* “uno uno cero”. De esta manera se intenta evitar la confusión en la enunciación de las abundantes cifras que deben mencionarse en los turnos de habla.

2.3.2 Qué lengua emplear: planificación de estatus

En la radiotelefonía aeronáutica es necesario tomar decisiones referidas al idioma a emplearse en cada territorio nacional y en las situaciones de contacto. En el caso de la Argentina, las comunicaciones aeronáuticas dentro del territorio nacional se realizan en español, es decir en la lengua oficial del país (Dirección de Comunicaciones, 2007).

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. Desde las primeras formulaciones del *Anexo 10* en la década de 1950 en adelante, el inglés operó cada vez más como una lengua franca para el mundo aeronáutico. En ese documento se recomendaba su empleo, aunque no constituía una medida obligatoria, tal como manifestaba el uso del verbo condicional en el siguiente texto, correspondiente a su edición de 1985:

Hasta que se prepare y adopte una forma de fraseología más adecuada para uso universal en las comunicaciones radiotelefónicas aeronáuticas, *debería* usarse el inglés como tal (...). (OACI, 1985, p. 51)

En el momento de redacción de la versión original del *Anexo 10*, los especialistas esperaban que los requisitos para la comunicación entre pilotos y controladores se alcanzaran sobre la base de un “inglés simplificado” que debería desarrollarse en una fraseología (OACI, 2004, p. 1-3). Ahora bien, el dominio de la lengua inglesa no se dio de manera uniforme en todo el mundo, lo que contradecía –y sigue haciéndolo– uno de los principios rectores en la formulación de la política lingüística de la aviación (la uniformidad) y, así repercute negativamente sobre la “seguridad lingüística aeronáutica” (Philps, 1992), en lugar de contribuir a ella. Este hecho fue puesto de manifiesto por un conjunto de lamentables accidentes de

aviación ocurridos desde los años 1970 en adelante, entre cuyas causas se cuentan problemas comunicativos que, en la mayoría de los casos, involucran a hablantes nativos de distintas lenguas que deben emplear el inglés.

Como respuesta a estos accidentes, la industria aeronáutica desarrolló investigaciones sobre los llamados *factores humanos*¹¹ que incluyeron a la comunicación interpersonal. En 1998 se conformó dentro de la OACI un grupo de trabajo dedicado a establecer los niveles necesarios de competencia en lengua inglesa para el personal aeronáutico (*Proficiency Requirements in Common English Study Group* o PRICESG). Este grupo de estudio estaba formado por expertos en operaciones aéreas y lingüistas con experiencia en aviación, así como por representantes de distintos Estados miembros de la OACI que cubrían las principales áreas de estudios lingüísticos, incluyendo lingüística aplicada.

En 2001 este grupo postuló modificaciones para el *Anexo 1* (Licencias al Personal), el *Anexo 10* (Telecomunicaciones), además de los *Procedimientos para Servicios de Navegación Aérea* (PANS-ATM, Doc. 4444), entre otros documentos, que el Consejo de la OACI adoptó en marzo de 2003. En consecuencia, si hasta el año 2003 las reglamentaciones establecían el empleo del inglés para el tránsito internacional con hablantes que no comparten la misma lengua materna como una “práctica recomendada”, como resultado de la labor del PRICESG, el uso del inglés en vuelos internacionales se convierte en una norma o “estándar” de cumplimiento obligatorio a partir de marzo de 2008.

Es así que, en las medidas adoptadas en 2003, la OACI establece que no es suficiente el solo dominio de la fraseología aeronáutica (Matthews, 2004) y postula una escala de competencia en inglés¹², no sólo como un lenguaje para los propósitos específicos de la aviación –un concepto más amplio pero igualmente limitado que el de fraseología aeronáutica–, sino como lengua general (Mitsutomi y O'Brien, 2002). Es importante observar que estas normas de la OACI no limitan el empleo de la lengua nacional para los vuelos internacionales, sino que se reconoce especialmente la necesidad práctica de que el inglés *esté disponible* para los hablantes que no dominan la lengua nacional de cada estado particular.

3. CONSOLIDACIÓN DEL INGLÉS COMO LENGUA FRANCA DE LA AVIACIÓN: RAZONES Y POLÉMICAS

Presentada la historia de la formulación de la política lingüística hasta las últimas modificaciones adoptadas en 2003, estamos en condiciones de revisar algunos de los factores sociohistóricos que llevaron a la selección del inglés para cumplir la función de lengua franca aeronáutica, así como también de considerar las polémicas en torno a sus ventajas y desventajas.

3.1 Factores sociohistóricos

Entre los factores sociohistóricos, se destaca, en primer lugar, el prestigio estadounidense tras la Segunda Guerra Mundial, así como su influencia política en el resto del mundo. Desde 1945 Estados Unidos toma la delantera en todos los aspectos, tanto en el desarrollo de los apoyos terrestres como en los equipos de vuelo, que fueron mejorados como consecuencia de los avances de la aeronáutica militar durante el conflicto armado (Potenze, 1997). Este predominio se reflejó en la adopción inicial del inglés con los fines de la radiotelefonía aeronáutica internacional.

Ahora bien, como es razonable esperar, las recomendaciones de la OACI en relación al uso del inglés se enfrentan con las actitudes lingüísticas de los hablantes en distintos lugares del mundo, quienes, aún valorizando el objetivo de seguridad lingüística operativa, son miembros de comunidades lingüísticas y culturales diversas, y como tales presentan actitudes de lealtad y de orgullo hacia sus propias lenguas y variedades. En efecto, admite 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. (Mathews 2001, p. 26).

Aunque reconoce el problema que representan las actitudes de los hablantes, esta experta de la OACI sostiene de forma reiterada que "utilizar un idioma común constituye sencillamente una *herramienta más de seguridad operacional*" (Mathews, 2001, p. 26). Sobre este argumento se apoyan quienes priorizan la seguridad lingüística del uso generalizado y uniforme del inglés en la aviación por sobre la

identidad local de los profesionales. A esta postura se oponen tanto cuestiones actitudinales e identitarias como argumentos intrínsecamente lingüísticos, a los que nos referiremos a continuación.

3.2 Resistencias: las actitudes lingüísticas en países francófonos

La reacción de la comunidad francófona ante el avance del inglés como lengua franca de la aviación es, quizá, extrema pero representativa de la resistencia a adoptar el inglés como *única* lengua de la aviación¹³. El 29 de marzo del año 2000, la compañía francesa de aviación *Air France* tomó la decisión de que sus pilotos hablasen en inglés con la torre de control del aeropuerto Charles de Gaulle en París, que antes mantenía comunicaciones en francés con pilotos de esta y otras compañías aéreas francesas. Las operaciones bilingües, en francés y en inglés al mismo tiempo, confundían a los pilotos del resto del mundo que operaban en dicho aeropuerto. La reacción de los pilotos de *Air France* y de los controladores aéreos fue de rechazo:

Gracias al persistente orgullo de pilotos y controladores, la aerolínea fue obligada a admitir que, con tal orden, subestimó las dificultades de tal conversión idiomática. Las dos posturas se enfrentaban en una verdadera batalla; por un lado los entusiastas del francés que, indignados, opinaban que esta decisión "es otro ejemplo de la dominación del inglés a nivel mundial", y por el otro los defensores de esta política que sostienen que "el lenguaje hablado por pilotos y controladores no es una cuestión cultural". (Santilli, 2000, p. 68)

Como consecuencia de este rechazo, la disposición debió ser revocada tras menos de dos semanas de su efectivización. Es interesante observar que el 25 de mayo del mismo año, es decir ocho semanas después de que se instalara la medida y sólo seis desde su anulación, un avión francés y otro inglés colisionaron en una de las pistas de París debido a que los pilotos británicos no pudieron mantener su conciencia situacional en una situación en la que la mayoría del tráfico se gestionaba en francés (BEA, 2000).

Esta misma situación de potencial riesgo operacional se registra en otras naciones, en las que los controladores se comunican con los pilotos del país en cuestión en su lengua materna y con los extranjeros en inglés. Es interesante señalar que la OACI (2004, p. 7-3–7-4) admite este riesgo pero al mismo tiempo señala que el estrecho vínculo del lenguaje con el sentido de identidad nacional y

cultural de una comunidad hace que las políticas lingüísticas demanden un manejo muy cuidado.

3.3 Cuestionamientos basados exclusivamente en el sistema lingüístico

Cuando en 1998 se comenzó a debatir en el seno de la OACI la formulación de los nuevos requerimientos de competencia lingüística, no se cuestionaron las razones originales para la adopción del inglés, aceptándose –como ya se había hecho en los años de la posguerra– como única alternativa posible:

[El idioma inglés] Es *también la única opción práctica* en este momento para la designación como primera lengua oficial de las comunicaciones radiotelefónicas internacionales. (Mathews, 2001, p. 24)

A esta posición se oponen otras –si bien escasas– como la de K. Jones, un angloparlante e ingeniero civil retirado vinculado a la aviación, quien en 2003 publicó un artículo en la revista especializada *Language Problems & Language Planning* en el que resume las desventajas que, según su investigación, presenta la lengua inglesa para los propósitos de la seguridad lingüística internacional en aeronáutica. En tal trabajo incluye una enumeración de 36 accidentes cuyas causas son de índole lingüística y que, en muchos casos, involucraron hablantes no nativos de inglés, por ejemplo Tenerife (1977¹⁴), e India (1996¹⁵).

Este autor atribuye al inglés “defectos inherentes” que introducen ambigüedad, fenómeno opuesto al principio de claridad.

Su análisis tiene en cuenta las diferencias entre la fraseología de la OACI y los usos aceptados por la autoridad estadounidense en aviación, la Administración Federal de Aviación (FAA) y, por lo tanto, se centra en las dificultades que un hablante no nativo de inglés puede encontrar al volar en el espacio aéreo de su país. Así, además de señalar 49 expresiones que difieren con las equivalentes de la OACI, observa que algunas de las desventajas son: la existencia de sinónimos (como “*circle the airport, circle the runways*” y “*go around*” que significan para la FAA ‘vuele alrededor del aeropuerto’); homónimos y homófonos (“*taxi*” puede significar tanto una ‘aeronave’, como en “*air taxi*”, o ‘rodar’, como en “*taxi runway 34*” mientras que “*brake/break*” frenar/romper’, “*two/to*” ‘dos/hacia-a’ suenan igual); compuestos “engañosos” (como “*go ahead*”, que se emplea para exhortar a hablar al interlocutor pero puede confundirse con un movimiento hacia adelante), entre otros rasgos igualmente conflictivos.

Jones atribuye a estos rasgos los “síntomas” de malos entendidos que pueden producirse: las incursiones en pistas, despegues y aterrizajes sin autorización; la selección de pistas y hasta aeropuertos equivocados; el ignorar instrucciones de las torres de control, entre otras situaciones de riesgo operacional.

En su artículo, escrito con anterioridad a la presentación formal de las recomendaciones del PRICESG, es interesante la propuesta de que el inglés debería ser sustituido a largo plazo por otra lengua más apropiada para la aviación internacional, una “forma de hablar para la aviación” caracterizada por reglas formales para su gramática y estructura, superior a cualquier variedad del inglés en su forma oral y cuyo aprendizaje esté sometido a una Academia formada por miembros de distintas naciones. Especula en este sentido que el desarrollo del esperanto para los usos de la aeronáutica podría ser una solución. En nuestra opinión, esta opción parece poco practicable pues consideramos que si el prestigio internacional del inglés, sobre todo en ámbitos tecnológicos y en la aviación en particular, no alcanza a evitar rechazos ni logra despertar la suficiente motivación para que los hablantes de todas las regiones del mundo logren dominarlo de manera adecuada, es menos probable que esto ocurra con el esperanto. Esta lengua carece de una comunidad de hablantes nativos que lo avale y promueva su empleo aeronáutico con el vigor necesario para desplazar al inglés.

4. LA POSICIÓN ARGENTINA FRENTE AL USO DEL INGLÉS EN LA AVIACIÓN

Como Estado miembro de la OACI¹⁶, la Argentina adopta sus estándares y recomendaciones, de manera que, como ya mencionamos, en nuestro país se debe proporcionar servicio de control de tránsito aéreo en idioma inglés a todo vuelo extranjero que lo solicite.

Durante nuestro trabajo de campo en el año 2005 en aeropuertos de la región bonaerense, en particular en el Aeroparque Jorge Newbery de la ciudad de Buenos Aires, el cual recibe en forma ocasional tránsito internacional no hispano-parlante, pudimos detectar conciencia por parte de los hablantes controladores aéreos sobre la necesidad de ofrecer los servicios de control de tránsito aéreo en inglés y, al mismo tiempo, de sus propias limitaciones a la hora de hablar esta lengua.

Aunque se trata de un aeropuerto de cabotaje, a través de las entrevistas pudimos observar un claro rechazo por parte de los hablantes ante la sugerencia de

que *todo* el tránsito aéreo de la región metropolitana se tuviera que realizar en inglés. Por otro lado, esta presuposición indicaba un cierto grado de desconocimiento respecto de los alcances de las medidas de la OACI –por entonces bastante recientes– puesto que las medidas estipulan su *disponibilidad* para el tránsito aéreo internacional. Otros hablantes reconocían que un cambio semejante podría aumentar la conciencia situacional de todos los pilotos extranjeros en una región que, dentro de la Argentina, concentra la mayor cantidad de tránsito aéreo internacional pero reclamaban, como mínimo, mayor formación para poder cumplir con esos requerimientos. En ocasiones, pudimos observarlos discutir entre sí las posibilidades de adquirir o perfeccionar su dominio del idioma.

Al mismo tiempo, los controladores se preguntaban qué efecto tendría esto sobre el tránsito local, es decir sobre los pilotos no afectados a vuelos internacionales, quienes seguramente tendrían una menor competencia comunicativa en inglés. En resumen, se trata de una problemática movilizadora para estos hablantes –pues afecta a su fuente laboral–, sobre la que es nuestra intención profundizar el estudio en sucesivas etapas de nuestras investigaciones.

Por otro lado, en entrevistas realizadas con especialistas en inglés aeronáutico en las oficinas de tránsito aéreo, pudimos constatar la preocupación por esta problemática, la que se traduce asimismo en algunos textos de su autoría. Como ejemplo, podemos citar un fragmento aparecido en un número de la *Gaceta de la Región Aérea Noreste* en el año 2000 –anterior a las medidas que analizamos en este trabajo–, que demuestra el esfuerzo realizado dentro de la comunidad por alcanzar niveles de competencia aceptables:

En razón de las continuas demandas de tecnologías de comunicación cada vez mas sofisticadas del mundo moderno y globalizado, se hace necesario conseguir un elemento de entendimiento común y universalmente aceptado, en este particular, por la aviación civil internacional. Es cada vez más imperiosa la necesidad de unificación del idioma a ser empleado en los campos técnicos y científicos. (...) A la luz de esta problemática la Región Aérea Noreste, dentro de sus planes de instrucción y de su política de constante actualización y perfeccionamiento, brindó a sus operadores de servicios de tránsito aéreo (ACC [Centros de control de aproximación] y TWR [torre de control], durante el transcurso del año 1999, la posibilidad de obtener, o en los mejores casos de aumentar los conocimientos generales y técnico-específicos del idioma inglés sin la necesidad de trasladarse a otros centros de capacitación, lo cual hubiese acarreado serias dificultades de personal para la prestación de tan significativo servicio. (Gómez, 2000, p. 5)

Esta cita nos permite llamar la atención sobre un primer factor que dificulta la capacitación uniforme en todo el territorio argentino: en las ciudades del interior de Argentina no existen suficientes centros especializados de capacitación para evitar el traslado a la ciudad capital del personal aeronáutico que necesita recibir instrucción.

En el mismo artículo, sin embargo, se observa un accionar que se anticipa a las disposiciones de la OACI de 2003 y 2004, puesto que se adopta un criterio integral para la enseñanza del inglés:

Habiéndose tenido en cuenta que el dominio de un área técnica en un idioma extranjero, no puede apartarse del conocimiento general de la lengua, en este caso la inglesa; la propuesta de organización para impartir la asignatura cubrió dos grandes bloques estructurales: uno general y básico, incluyendo vocabulario y situaciones que involucrarán al alumno/operador y a su ámbito operacional; y otro técnico-específico que enfrentará al alumno/operador a situaciones y procedimientos reales, donde la terminología y fraseología precisas y correctas se convirtieran en su herramienta de trabajo. (Gómez, 2000, p. 5)

Como vemos, la concepción de la lengua como herramienta de trabajo se sostiene en el ámbito aeronáutico argentino, pero se reconoce la necesidad de integrar la fraseología específica en el sistema más amplio de la lengua para mejorar la competencia comunicativa del profesional.

Por otro lado, la posición Argentina expuesta en las instancias internacionales, reconoce las dificultades internas al brindar los servicios de control de tránsito aéreo en idioma inglés, así como también el importante papel de las cuestiones identitarias y culturales específicas de la comunidad. Por ejemplo, en una presentación del año 2003 en las Jornadas Iberoamericanas de Seguridad e Instrucción en Aviación Civil, D. Dovichi (2003, p. 256) atribuyó estas dificultades no a un "problema instrumental, solucionable con mayor asignación de recursos para el adiestramiento" sino a "profundas cuestiones culturales". Entre ellas, el autor mencionaba:

- la existencia de 24 aeropuertos internacionales, algunos con elevados niveles de actividad, distribuidos en un territorio extenso y, en ciertos casos, "alejados de centros poblacionales importantes" lo que "dificulta encontrar lugares donde el problema pudiera abordarse con efectividad para los grupos necesitados";
- la escasa cantidad de profesores en el país con conocimientos simultáneos tanto de inglés como del control de tránsito aéreo;

- las dificultades económicas para afrontar cursos de inmersión en el exterior;
- que por situación y conformación geográfica, y por razones histórico-culturales (no explicitadas), el inglés no ha representado una necesidad en Argentina aunque tampoco se trata de un país anglofóbico puesto que, en general, el inglés es estudiado en la educación media, por lapsos “no superiores a los cuatro años”. Esto implica para el autor que “no existe un patrón cultural común favorable entre los controladores que se reclutaron”.

Si bien los lineamientos adoptados están en consonancia con las políticas internacionales, resulta claro, creemos, que existen dificultades para su puesta en práctica (aplicación de la planificación). La iniciativa que el Ministerio de Defensa de la Argentina informó en mayo de 2007 constituye, sin embargo, un avance:

El Ministerio de Defensa informa que ha firmado convenios con las Universidad Nacionales de San Martín (UNSAM) y de Buenos Aires (UBA) para que ambas colaboren en la formación y perfeccionamiento de controladores aéreos e inspectores tanto en idioma inglés como en materias técnicas. (...)

A través de su Laboratorio de Idiomas, la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA brindará al personal aeronáutico capacitación en idioma inglés que les permitan alcanzar el nivel de los estándares requeridos a nivel internacional por la OACI (Organización Internacional de Aviación Civil). (Información de prensa N° 125/07 [en línea])

Si bien este acuerdo se alcanzó menos de un año antes que empiecen a regir los niveles de competencia exigidos por la OACI (marzo de 2008), es de esperar que, en la transición del control de tránsito aéreo a una esfera civil, estos esfuerzos se continúen y perfeccionen, sin descuidar su importancia en las asignaciones presupuestarias necesarias.

Aunque por razones de espacio hemos limitado nuestras consideraciones a los controladores aéreos, también debe considerarse la situación de los pilotos argentinos que vuelan al exterior y, asimismo, de aquellos pilotos locales que se vean en la necesidad de operar en un espacio aéreo donde transitan vuelos internacionales. Desde la perspectiva de un piloto local o regional, aún si se siguen empleando las dos lenguas, español con los hablantes nativos e inglés con los extranjeros no hispano-parlantes, las ventajas de comprender las transmisiones en lengua inglesa no son menores. Recae en los centros de formación aeronáutica de todos los niveles el enfatizar la importancia de la capacitación en el inglés aeronáutico y, en particular, en las compañías aéreas que realizan vuelos al exterior,

el sostener en el tiempo programas para adquirir y mantener las competencias comunicativas necesarias de sus pilotos¹⁷.

5. CONCLUSIONES

En un marco de estudios relacionado con las políticas lingüísticas, nuestro trabajo nos permite concluir que la globalización del inglés como lengua franca en el ámbito aeronáutico constituye una realidad en función de las necesidades comunicativas de pilotos y controladores aéreos: la seguridad de todo el sistema de control de tránsito aéreo depende, en gran medida, de sus competencias comunicativas y de la eficacia de sus intercambios.

Las soluciones alternativas para las situaciones de contacto interlingüístico no resultan prácticas: un intérprete sería una molestia en situaciones rutinarias (menos velocidad y eficiencia), y un serio obstáculo en situaciones de emergencia, mientras que los sistemas de enlace de datos escritos no solucionan la cuestión de la elección lingüística, además de introducir nuevas problemáticas comunicativas.

Las referencias hechas a la situación en países europeos donde se emplea tanto el inglés como la lengua nacional en los aeropuertos internacionales dejan claro que, en situaciones de gran cantidad de tráfico aéreo, los participantes pueden perder su conciencia situacional si no dominan de manera suficiente las dos lenguas usadas en el control. Si, además, tenemos en cuenta que los pilotos entrevistados enfatizan la importancia de escuchar las transmisiones que se registran en la frecuencia que están usando –y todos los estudios sobre factores humanos en la aviación que hemos consultado coinciden con esta percepción–, “parece” evidente la conveniencia de emplear una única lengua, al menos en los sectores con un elevado nivel de actividad internacional. Pero si partimos del presupuesto de que a pesar de los reglamentos internacionales, cada región presenta características culturales propias, para sostener o descartar esta necesidad en Argentina, como así también para evaluar la forma en que este cambio podría llegar a implementarse, sería necesario realizar un profundo diagnóstico sociolingüístico y operativo de la situación actual en forma conjunta con especialistas en las características del tráfico aéreo local.

La problemática del uso del inglés en la radiotelefonía aeronáutica en Argentina fue enfatizada ante la sociedad en su conjunto por una serie de situaciones

registradas en el año 2007 que pusieron de manifiesto la dependencia del sistema de control de tráfico aéreo respecto de la comunicación entre pilotos y controladores aéreos, en especial cuando se carece de otros equipos de apoyo necesario como los radares. Consideramos que el contexto de transferencia de la aviación civil al control de una autoridad nacional de orden civil constituye un momento apropiado para que los lingüistas, y en particular los sociolingüistas, contribuyan a la formación de los profesionales a través de investigaciones aplicadas que profundicen sobre aspectos tales como a) los patrones comunicativos de pilotos y controladores en lengua española en las distintas regiones de un país, b) la valoración que estos mismos hablantes hacen del uso del inglés en su tarea profesional, c) las estrategias y modalidades para la enseñanza de las competencias comunicativas necesarias tanto en español, a través de la toma de conciencia sobre aspectos descuidados de la comunicación interpersonal por radio, como en inglés, en tanto lengua extranjera insoslayable en el contexto de la aviación mundial del siglo XXI. Nuestra investigación nos ha permitido observar que los estudios lingüísticos que sirven de base a las medidas de planificación que se postulan desde la OACI se han centrado en los problemas de los países angloparlantes y en las situaciones de contacto lingüístico de hablantes de otras lenguas con angloparlantes, descuidando la necesidad de estudios de base sobre este tipo de comunicación en cada lengua y comunidad lingüística particular, hecho que se confirma en la casi total ausencia de bibliografía al respecto. Estos trabajos son necesarios a la hora de implementar local y regionalmente las políticas promovidas desde los organismos internacionales.

Para finalizar resulta interesante destacar que, aunque la adopción del inglés en la aviación constituye un "hecho-síntoma" más del proceso de globalización que caracteriza a nuestra sociedad actual, determina asimismo reacciones y polémicas que no hacen sino reforzar la "localidad" (Bauman, 1999) de las personas a las que afecta: los profesionales y, en última instancia, el público consumidor. A nuestro modo de entender, los actuales debates sobre las necesidades de mejoramiento de la aviación en el caso de Argentina (que también se registran en otros países), una de las cuales es precisamente la comunicación de los controladores con pilotos

extranjeros, son justamente un producto de un proceso globalizador en marcha, pero de ningún modo acabado, uniforme o definitivo.

BIBLIOGRAFÍA

BAUMAN, Z. *La globalización. Consecuencias humanas*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1999.

CALVET, L. J. *Las políticas lingüísticas*. Buenos Aires: Edicial, 1997.

CAMPODÓNICO, E. *Instrumentación de nuevas normas jurídicas de contenido aeropolítico, económico y técnico, necesarias para elaborar un plan nacional de transportes para las dos primeras décadas del siglo XXI. Los sistemas de comunicaciones en la navegación aérea. Gestión de tránsito y su proyección futura*. Buenos Aires: Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial, 1997. (Tesis no publicada).

CUSHING, S. *Fatal Words: Communication Clashes and Aircraft Crashes*. Chicago: University of Chicago, 1994.

DE- MATTEIS, L. M. A. "Política y planificación lingüísticas en la aviación en Argentina". *Revista de Lingüística Teórica y Aplicada*, 2004, vol. 42, n° 2, p. 9-44.

"Características de la fraseología aeronáutica para uso de pilotos y controladores aéreos". En: *Actas de las XVII Jornadas de Investigación*. Santa Rosa: Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de La Pampa (CD-ROM), 2005a.

"El problema de la identificación del hablante en la radiotelefonía aeronáutica en la ciudad de Bahía Blanca". En CERNADAS DE BULNES, M. y VAQUERO, M. del C. (eds.). *Estudios culturales, modernidad y conflicto en el Sudoeste Bonaerense. Actas de las III Jornadas Interdisciplinarias del Sudoeste Bonaerense*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur, 2005b, p. 285–297.

Análisis lingüístico de la interacción institucional aeronáutica en español bonaerense. Tesis doctoral presentada y aprobada en Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur, 2006.

"Los nidos de las aves mecánicas: algunas voces de la aeronáutica en español bonaerense en el período 1890-1914 y su importancia para la conformación de estereotipos". Paper presentado en *VIII Congreso de la Asociación Argentina de Hispanistas*, Mendoza, 21 al 24 mayo, 2007.

DOMOGALA, P. 1996. The bad old days. Newsletter of the International Civil Aviation English Association (ICAEA), 1996, N° 7, p. 13-18.

FASOLD, R. *La Sociolingüística de la Sociedad. Introducción a la sociolingüística*. Madrid: Visor Libros, 1996.

FOGLIA, R. y A. MERCADO *Derecho aeronáutico*. Buenos Aires: Abeledo Perrot, 1976.

HAUGEN, E. "Lingüística y planificación idiomática". En LASTRA, Y. y GARVIN, P. (eds.). *Antología de estudios de Etnolingüística y Sociolingüística*. México: UNAM, 1974, p. 278-302.

JONES, K. "Miscommunication between pilots and air traffic control". *Language Problems & Language Planning*, 2003, vol. 27, n° 3, pp. 233-248.

LINDE, C. 1988. "The quantitative study of communicative success: Politeness and accidents in aviation discourse". *Language in Society*, 1988, vol. 17, n°3, p. 375-399.

MATHEWS, E. "Deben fortalecerse las disposiciones relativas al uso de un idioma aeronáutico común". *Revista de la OACI*, 2001, vol. 56, n° 3, p. 24-26.

"New provisions for English language proficiency are expected to improve aviation safety". *ICAO Journal*, 2004, vol. 59, n° 1, p. 4-6.

MITSUTOMI, M. y K. O'BRIEN "The critical components of aviation English". 2002. Disponible en www.miair.us/icao/Aviation_English_concept.pdf. [Consulta: 1 de Julio 2004].

OLMEDO, R. *Testimonios aeronáuticos*. Buenos Aires: Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, 2003.

PHILPS, D. *L'Anglais dans le ciel des Antilles–Guyane. Phraséologie et sécurité linguistique*. Paris: Presses Universitaires Créoles/L'Harmattan, 1992.

POTENZE, P. L. *Historia del transporte aerocomercial*. Buenos Aires: Alada-UADE, 1997.

PRINZO, V. y T. BRITTON *ATC/Pilot Voice Communications – A Survey of the Literature*. Washington DC: Office of Aviation Medicine, 1993.

REASON, J. *Human error*. New York: Cambridge University Press, 1990.

RUÍZ GURILLO, L. *Aspectos de fraseología teórica española*. Valencia: Departamento de Filología Española, Universidad de Valencia, 1997.

RUNZA, R. A. *Aviación civil. Cómo hacer el cambio*. Buenos Aires: Editorial Altamira, 2006.

SHANNON, C. y WEAVER, W. *The mathematical theory of communication*. Urbana–Champaign: University of Illinois Press, 1949.

VARANTOLA, K. Natural language vs. purpose-built languages. *Neuphilologische Mitteilungen*, 1989, vol. 90, nº 2, p. 173-183.

FUENTES DOCUMENTALES

a) Reglamentos Argentinos e Internacionales – Manuales de instrucción

COMANDO DE REGIONES AÉREAS (CRA) *Normas y procedimientos de comunicaciones (COM-1)*. Buenos Aires, 1981.

DIRECCIÓN DE COMUNICACIONES *Normas y procedimientos de comunicaciones en jurisdicción aeronáutica*, Parte I *Normas y procedimientos de comunicaciones*: Buenos Aires, 2007. Disponible en www.infoleg.gov.ar [Consulta: 11 de diciembre de 2007].

DIRECCIÓN DE TRÁNSITO AÉREO (DTA) *Fraseología operativa aeronáutica (Español–Inglés)*. Buenos Aires, 1987.

Reglamento para la operación de aeronaves. Parte I: Transporte Aéreo Comercial. Buenos Aires, 1993.

Reglamento de vuelos. 8a. Edición. Buenos Aires, 1998.

DOVICH, D. "Programa de perfeccionamiento continuo de idioma inglés para controladores de tránsito aéreo". En: *Memorias de las Jornadas Iberoamericanas de Seguridad e Instrucción en la aviación civil*. Madrid: OACI, 2003, p. 256-260.

GÓMEZ, S. y D. DOVICH *English for the aviation World. An easy way to face the future*, CD interactivo. Buenos Aires, 2003.

MINISTERIO DE DEFENSA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. Información de prensa N° 125/07. Disponible en www.mindef.gov.ar [Consulta: 11 de febrero de 2008].

ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI) *Telecomunicaciones aeronáuticas. Anexo 10 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. Volumen II. Montreal: OACI, 1985.

Manual de radiotelefonía. Doc. 9432–AN/925. Montreal: OACI, 1990.

Anexo 1: Licencias al personal. Montreal: OACI, 2001a.

Documento PANS–RAC 4444. Montreal: OACI, 2001b.

Manual on the implementation of ICAO Language Proficiency Requirements, DOC 9835 AN/453. Montreal: OACI, 2004.

b) Diarios y Revistas

DIARIO LA VOZ.com. "Polémica por el inglés que hablan los controladores". 2007. Disponible en <http://www.lavoz.com.ar/07/05/12/secciones/sociedad> [Consulta: 12 de Mayo 2007].

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁNSITO AÉREO "Servicio radiotelefónico directo con los aviones en vuelo en toda la ruta". *Revista Nacional de Aeronáutica*, 1949, vol. II, n° 12, p. 24.

GÓMEZ, C. S. "La RANE hacia delante". *Gaceta RANE*, 2000, vol. 1, n° 5, p. 5-6.

LEHRHUTER, E. "Procedimientos de comunicaciones". *Revista Nacional de Aeronáutica*, 1952, vol. XII, n° 129, p. 58-59.

MONSANTE, L. "Comunicándonos adecuadamente". *Ala*, 2003, vol. 9, n° 8, p. 18-19.

PIRLONE, M. C. y G. ARANOVICH "Palabras adecuadas". *Alas*, 1996, diciembre, p. 38-39.

REVISTA *CARAS Y CARETAS* 1910. N° 592, 5/2/1910. Buenos Aires.

S/N "Los nuevos servicios radiotelefónicos en muy altas frecuencias (V.H.F.) en las comunicaciones de control de aeródromo". *Revista Nacional de Aeronáutica*, 1949, vol. II, n° 11, p. 14.

S/N "ROGER becomes ROMEO". *Air Force*, 1952, vol. 35, n° 4, p. 74.

S/N "Comunicaciones entre aviones en vuelo y estaciones terrestres". *Aeronave*, 1949, vol. III, n° 28, p. 20.

S/N "En el Pacífico del Sur las líneas aéreas usarán radiotelefonía para comunicarse con las aeronaves". *Aeronave*, 1950, vol. V, n° 37, p. 2.

SANTILLI, M. V. « Charles de Gaulle ¿inglés o francés? » *Aeroespacio*, 2000, jul/ago, p. 68.

c) Informes de accidentes

BUREAU ENQUETES-ACCIDENTS (BEA) *Report: Accident on 25May 2000 at Paris Charles de Gaulle (95) to aircraft F-GHED operated by Air Liberté and G-SSWN operated by Streamline Aviation*. Francia, 2000. Disponible en <http://www.bea-fr.org/docspa/2000/g-wn000525a/pdf/g-wn000525a.pdf> [Consulta: 2 de mayo de 2007].

S/N Spaniards analyze Tenerife accident. *Aviation week & Space Technology*, 1978, 20 de noviembre, p. 113-121 y 27 de noviembre, p. 67-74.

www.airdisaster.com

* Trabajo realizado en el marco del proyecto "*Interacción verbal en español bonaerense: construcción de identidades, valores y creencias*", dirigido por la Dra. Elizabeth M. Rigatuso en la Universidad Nacional del Sur (subsidiado por su Secretaría General de Ciencia y Tecnología) y de una beca postdoctoral de CONICET. Una versión preliminar se presentó en el panel "Perspectivas sociolingüísticas en el estudio de la globalización" en las IV Jornadas Internacionales de Educación Lingüística, Universidad Nacional de Entre Ríos, Concordia, junio de 2007.

¹ Esta publicación (1898-1939) era un semanario argentino dedicado a temas de actualidad y de amplia repercusión, sobre todo en los niveles socioeducacionales más altos de la sociedad de la época.

² A menos que se indique lo contrario, el destacado de las citas nos pertenece.

³ Su aprovechamiento comienza en la década de 1930 (Prinzo y Britton, 1993; Campodónico, 1997; Olmedo, 2003), pero se intensifica a la par que el nivel de actividad aérea aumenta por el favor del público (Potenze, 1997). Ante la mayor demanda, aumenta la necesidad de contar con mejores recursos de comunicación para mantener la seguridad

³ Los textos de la OACI presentan *recomendaciones*, que no son de cumplimiento obligatorio y *estándares*, normas que sí deben ser cumplidas por los estados miembro.

⁴ Haugen (1974, p. 280) encuentra en el origen de toda planificación lingüística la necesidad de resolver un problema.

⁶ Los esquemas fraseológicos, además, ofrecen los modelos de sintaxis para los mensajes radiotelefónicos. Así, en este ejemplo, podemos reponer elementos elididos sistemáticamente (*) como "**existe* ENGELAMIENTO (o TURBULENCIA) MODERADO (o FUERTE) [DENTRO DE **las* NUBES] (**en el área*)."

⁵ En estos reglamentos 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.

⁸ En 1949 se afirmaba en un artículo: "Los funcionarios de la OACI señalan el hecho de que mediante *la unificación de la forma y contenido de los mensajes, y con el empleo de sistemas y métodos uniformes para cursarlos*, se ha logrado que aumente la capacidad de los actuales circuitos de comunicaciones para atender las demandas del servicio que son mayores desde que terminó la guerra". (*Aeronave*, 1949, III [28], p. 20)

⁷ Este ejemplo pertenece a nuestro corpus de interacciones piloto/controlador aéreo, recogido en aeropuertos de la región bonaerense argentina entre los años 2000-2005. Las matrículas mencionadas han sido modificadas para proteger la identidad de los hablantes. La notación entre paréntesis indica la sesión de observación y el turno de habla. No realizamos una transcripción fonológica para aumentar la claridad del ejemplo.

¹⁰ Los parámetros aeronáuticos son aquellas informaciones significativas para los hablantes en tanto refieren a aspectos como la dirección e intensidad del viento, presión atmosférica, temperatura, velocidades, frecuencias de radio, nivel de vuelo y, en este caso, altura y código de transponder.

⁹ Estos estudios exploran aspectos de la relación entre las personas (y entre las personas y el ambiente y la máquina) apelando a diferentes disciplinas sociales.

¹⁰ Estos requerimientos se aplican a cualquier lengua que se vaya a emplear en vuelos internacionales por acuerdo de los países de una región (OACI, 2004, p. 2-5). Por ejemplo, si Argentina y Brasil acordaran que las comunicaciones se harán en español, o en portugués, a los hablantes no nativos de tales lenguas se les exigirían niveles de competencia de acuerdo con la escala adoptada por la OACI para cada una de ellas.

¹³ También puede vincularse esta posición con las políticas lingüísticas de la francofonía en su conjunto.

¹¹ Este accidente involucró a un controlador hablante nativo de español y a pilotos hablantes nativos de holandés y de inglés. Contribuyó al mismo un malentendido relacionado con la expresión *at takeoff* ('despegando'/ 'en posición de despegue') (*Aviation week & Space Technology*, 1978).

¹² Este accidente involucró a un controlador aéreo indio y pilotos hablantes nativos de árabe y ruso. (Fuente: www.airdisaster.com)

¹⁶ La Argentina suscribió el Convenio en 1949, por Ley 13891 (Foglia *et al.*, 1976), que ratificó el Decreto N° 15110/46 (Runza, 2006).

¹⁴ Si las operaciones continúan siendo bilingües en espacios aéreos con tránsito internacional, también podría argumentarse que sería deseable que los pilotos extranjeros que vuelan a países hispano-parlantes tuvieran un grado de conocimiento de español aeronáutico a fin de poder detectar situaciones que puedan requerir de su parte el solicitar informaciones adicionales en idioma inglés para mantener así su conciencia situacional. Somos conscientes de las dificultades que esto implicaría.