

# **Análise de documentos portuários sob a ótica da linguística sistêmico-funcional**

**Alessandra Cristina Bittencourt Alcântara (CEFET/RJ)**

Resumo: A partir dos conceitos de inglês para fins específicos, de Hutchinson e Waters (1987) e da Linguística Sistêmico-Funcional, este artigo se propõe analisar exemplares do documento portuário *NOR, Notice of Readiness* ou, ainda, Aviso de Prontidão utilizado nas aulas do curso Técnico de Portos de uma escola da rede federal de ensino. Primeiramente, traça-se uma visão do conceito de gênero a partir de uma perspectiva sistemicista (Hasan). A análise é feita com base nos pressupostos teóricos da Linguística Sistêmico-Funcional, a partir da definição da Estrutura Potencial de Gênero, de Hasan (1984), verificando os estágios obrigatórios, opcionais e recursivos do documento. A análise dos *NORs* possibilitou caracterizar tal documento como gênero, assim como fazer sua composição em estágios.

## **1. Introdução**

De acordo com os Parâmetros Curriculares Nacionais, a proposta para o ensino médio da prioridade à leitura, visando à preparação para os exames formais de língua estrangeira. Existe, no entanto, a importância de elaborar o currículo escolar colocando o aluno em contato com conhecimentos que serão exigidos pelo mercado.

Em uma escola técnica, o ensino de inglês é voltado para atender às necessidades dos alunos e do curso. Por isso, o inglês instrumental, ou inglês para fins específicos, em inglês *ESP, English for Specific Purposes*, é uma abordagem de ensino de línguas destinada a um público específico, que possui objetivos e necessidades específicas. Segundo Hutchinson e Waters (1987), Waters (1988), Anthony (1997), Gatehouse (2001), *ESP* é uma abordagem ao ensino de língua, em que todas as decisões, como conteúdo e método, são baseadas na razão do aluno para aprender; é direcionado por razões específicas e aparentes para a aprendizagem, ou seja, a abordagem instrumental é centrada no aluno (Ramos 2005, p. 112). Tais objetivos e necessidades são definidos e alcançados através da situação-alvo em que se utilizará a língua. Sendo o ensino de inglês em uma escola técnica direcionado a uma atividade específica, cabe ao professor uma tarefa difícil, que requer tempo: a escolha e/ou elaboração de material. Dudley-Evans e St. John (1998), Lima-Lopes e Ramos (2004) destacam que a aula pode ser o único contato do aprendiz com a língua. Dessa forma, os materiais são importantes por terem a missão de levar ao aluno insumo linguístico relevante e na quantidade necessária para realização de suas tarefas. Os materiais devem ser escolhidos de forma a expor os alunos, o máximo possível, à língua estrangeira. Isso implica dizer que os materiais precisam apresentar a língua real, ou seja, a língua como ela é utilizada em seu contexto. Por isso, cabe ao professor fazer uma análise detalhada do material que pretende utilizar. Na verdade, na maioria das vezes, nos deparamos com materiais elaborados, prontos, que não atendem à realidade do contexto e às necessidades dos alunos. Porém, Celani (2000, p. 9) afirma que há avanços nesta área por causa da conscientização sobre a inadequação de materiais padronizados, principalmente na produção de materiais preparados para fins específicos a fim de que possam atender às necessidades dos aprendizes.

Atuando, então, como professora de inglês para fins específicos, me deparei com a dificuldade de análise, seleção e elaboração de material didático. Em vista disto e, também, da

minha prática profissional, como professora de inglês do curso de Portos de uma escola técnica federal, este trabalho se propõe a discutir como um documento portuário, *NOR*, *Notice of Readiness*, ou ainda, Aviso de Prontidão, importante para o curso de Portos, se estrutura através da função ideacional, da categoria da transitividade (Halliday, 1985).

Neste trabalho são utilizados dez exemplares do documento *NOR* que foram cedidos como *corpus* por duas empresas que atuam no segmento portuário e, para que o objetivo seja alcançado, são apresentados os conceitos de inglês para fins específicos, de linguística sistêmico-funcional e de gênero.

## 2. *ESP*

*ESP* é definido geralmente como uma abordagem que inicia o desenho do curso com o seguinte questionamento: Por que estes aprendizes necessitam aprender o inglês (Hutchinson e Waters 1987, p. 53). Contudo, todos os cursos, tanto o de inglês geral quanto o de instrumental, começam com este questionamento. O que diferencia, de fato, o inglês geral do inglês instrumental, não é a existência da necessidade e sim a consciência desta necessidade, ou seja, os alunos sabem por que estão estudando determinado conteúdo ou fazendo um exercício específico.

As principais características da abordagem instrumental, de acordo com Hutchinson e Waters (1987, p. 6), já mencionadas, são: consciência do aprendiz do propósito para o qual ele aprende a língua e a satisfação das suas necessidades, mencionado anteriormente, na introdução. Complementando tais características, Strevens (1988, p. 2) define quatro características absolutas: ser desenhado para ir ao encontro das necessidades do aprendiz; relacionar os temas e tópicos do seu conteúdo com atividades, disciplinas e profissões particulares; centrar-se na língua apropriada para essas atividades em termos de sintaxe, léxico, discurso, semântica, etc.; estar em contraste com o inglês geral. Strevens ressalta, ainda, duas características variáveis: a abordagem instrumental pode relacionar-se a todas as habilidades indiscriminadamente; e pode ser ensinada de acordo com qualquer metodologia pré-ordenada, embora se acredite que a metodologia comunicativa seja a mais apropriada. Portanto, Strevens caracteriza a abordagem instrumental pela necessidade do aluno em aprender conteúdos específicos relacionados ao seu estudo ou trabalho. Porém, para que este objetivo seja alcançado não é necessário que o programa de curso enfatize apenas as habilidades que deverão ser aprendidas ou ainda, utilize-se de uma metodologia pré-determinada. Hutchinson e Waters (1987, p. 18-19) corroboram com essa ideia afirmando que não há uma metodologia específica; o que há são metodologias aplicadas ao ensino de inglês instrumental. É importante ressaltar que o ensino de inglês instrumental não deve ser visto como um produto, e sim uma abordagem em aprendizagem de língua, no qual as decisões sobre metodologia ou conteúdo devem ser fundamentadas nas necessidades e desejos do aprendiz.

Dudley-Evans e St. John (1998, p. 4-5) ressaltam duas características absolutas do inglês instrumental: ser desenhado para satisfazer as necessidades dos aprendizes, assim como Strevens relatou, e usar a metodologia e as atividades subjacentes à disciplina a que o inglês instrumental serve. Estes autores ainda apontam quatro características variáveis: o inglês instrumental pode estar relacionado a disciplinas específicas de ensino; pode, em situações específicas de ensino, utilizar metodologia diferente da do inglês geral; pode ser desenhado

para aprendizes adultos, ou em cursos de graduação, ou em situações de trabalho profissional; e pode ser usado com alunos principiantes, intermediários ou avançados.

Holmes (1981, p. 8) também destaca algumas características importantes: as necessidades dos alunos são os fatores mais importantes no planejamento de um curso instrumental; o programa de curso deve facilitar a prática de estratégias que os alunos precisam desenvolver; é importante o uso da visão de mundo, ou seja, o conhecimento prévio do aprendiz, da sua capacidade de raciocínio, dos seus conhecimentos linguísticos advindos da língua-mãe, de modo que ele se baseie no que já sabe, ponto de partida para a aprendizagem, e nas razões para aprender inglês.

Sendo assim, os professores que trabalham com a abordagem instrumental devem se preocupar em desenvolver cursos apropriados para seus alunos a fim de que possam “funcionar” adequadamente na situação-alvo, que é a situação em que os alunos utilizarão a língua que estão aprendendo. Segundo Ramos (2005), os temas e conteúdos escolhidos para o curso são relacionados às áreas de atuação do aluno (acadêmicas ou profissionais). Ou seja, a língua utilizada terá que ser apropriada em termos de léxico, gramática e discurso, entre outros, a essa área de atuação. Isto implica dizer que a língua é vista como meio/instrumento para um desempenho eficaz na situação-alvo. Dessa forma, a elaboração de um curso de *ESP* deve primeiramente identificar a situação-alvo. As características identificadas na situação-alvo formarão o programa do curso de *ESP*. Este processo é conhecido como análise de necessidades. Ressalto que a análise de necessidades não é somente a análise da situação-alvo e a análise do que o aluno não sabe e precisa aprender. É necessário que o professor analise o que o aluno já sabe, ou seja, é importante levar em consideração o conhecimento que o aluno possui em relação à língua e aos assuntos abordados. Segundo Dudley-Evans e St. John (1998, p. 125), um dos aspectos da análise de necessidades é o preenchimento da lacuna entre o que o aluno sabe e o que ele precisa aprender. Hutchinson e Waters (1987, p. 56) corroboram essa ideia, afirmando ser importante o professor identificar o que os alunos já sabem, para então decidir o que eles necessitam aprender.

### 3. A Linguística Sistêmico-Funcional

Baseada na teoria de Firth, a gramática funcional de Halliday é uma teoria sistêmica (Neves, 1997). Teve sua primeira versão em 1961 e foi, enfim, ampliada em 1966 com base paradigmática e completada, logo após, com a teoria da metafunções.

A Gramática Sistêmico-Funcional fornece as bases para este trabalho. Nessa abordagem, a língua é vista como rede de relações, como sistema de comunicação. Segundo Halliday (1985), a linguagem é concebida como um sistema de escolhas em que o falante seleciona os elementos linguísticos para representar suas ideias. Seu foco está na apropriação da forma para um propósito comunicativo em um determinado contexto, ou seja, se preocupa com as funções das estruturas. A competência comunicativa se dá através da habilidade de interagir socialmente com a língua. O que está em jogo é a competência comunicativa que atribui sentido a determinados contextos. Na gramática funcional determinada expressão linguística pode adquirir função diversa dependendo do contexto.

A Linguística Sistêmico-Funcional de Halliday tem a função e a semântica como bases da linguagem e da atividade comunicativa, sendo a língua influenciada pelo contexto social – contexto de situação. Segundo Neves (2010), “é fundamental a noção de contexto: a produção

(o texto) insere-se necessariamente na situação em que se instaura o discurso (o contexto)”. Para Halliday, o sistema gramatical de uma língua está associado às necessidades sociais e pessoais.

Na perspectiva funcional, o texto ocorre em dois contextos:

- Cultural: tipo textual que varia conforme a situação e/ou necessidade cultural; gênero, ou seja, tipos de atividades sociais comuns;

- Situacional: tipo textual que varia conforme o uso; registro, ou seja, a realização do gênero.

O contexto de situação é constituído por fatores externos que afetam as escolhas linguísticas de quem fala ou escreve. Este contexto imediato é determinado por três aspectos constitutivos que Halliday aponta como as três variáveis do registro que atuam como características do contexto no ambiente em que a troca de significados é realizada:

- o campo, que se refere à ação social que está acontecendo;

- a relação, que se refere aos participantes; que papel exercem na interação; qual a relação entre eles;

- o modo, que se relaciona ao papel que a língua exerce, sua função dentro do contexto: se é falada ou escrita, formal ou informal, seu modo retórico.

Segundo Hasan (1989), a configuração textual se dá através dessas variáveis, pois é possível perceber os elementos obrigatórios e os elementos opcionais que compõem a estrutura potencial de um gênero. É possível, também, verificar traços estruturais, lexicais, gramaticais e semânticos em textos constituintes de um determinado gênero.

No paradigma funcionalista a língua é vista como sistema de comunicação e é determinada pelas funções que exerce na sociedade e tem foco na função comunicativa da linguagem. Nesta teoria, a linguagem possui uma multiplicidade de funções que interferem na estrutura linguística. Halliday (1985) afirma que a linguagem é estruturada a partir de três modos de significações, isto é, “os parâmetros do contexto de situação afetam nossas escolhas linguísticas porque refletem as três funções que constituem os propósitos da linguagem” (Cunha e Souza, 2007, p. 21). As metafunções da linguagem são: interpessoal, textual e ideacional.

A função interpessoal é determinada pela relação entre os participantes; ela representa a interação e os papéis assumidos pelos participantes mediante o sistema de modo e modalidade (Cunha e Souza, 2007).

A função textual refere-se à caracterização da oração como mensagem; a linguagem se relaciona ao mundo real, texto como linguística contextualizada; tal função está ligada ao fluxo de informação e organiza a textualização por meio do sistema temático (Cunha e Souza, 2007).

A função ideacional se relaciona ao campo, ao propósito, à visão de mundo; se relaciona a representação dos atores sociais; a linguagem é utilizada para expressar o conteúdo. Ela compreende o conteúdo do texto como forma de representação do mundo. No presente trabalho, é este significado que é analisado.

A gramática funcional trabalha com a língua a partir dos conceitos e funções supracitados que contribuem para que a competência comunicativa que se realiza em

situações interacionais, nas quais a interpretação ocupa lugar de maior relevância do que a mera decodificação (Neves, 1997). Neste paradigma de linguagem, a interação social tem papel relevante nas questões que envolvem a comunicação.

#### 4. Gênero

A perspectiva de gênero adotada neste artigo baseia-se em na teoria sistêmico-funcional de Hasan (1989; 2000). O argumento central dos trabalhos de Hasan é a “necessidade e a possibilidade de analisar a linguagem como um sistema sociosemiótico” (Motta-Roth; Heberle, 2005, p. 12). Segundo Hasan, (2000, p. 51), “o texto é a expressão verbal da atividade social”. Os elementos da estrutura textual estão relacionados a fatores do ambiente, ou seja, ao seu contexto de configuração.

De acordo com Motta-Roth e Heberle (2005, p. 28), na teoria de Hasan o gênero corresponde à linguagem usada em associação a contextos e funções recorrentes na experiência cultural humana. Nesses termos, o modo como o contexto se configura determina o modo como o conteúdo, as relações interpessoais e a estrutura da informação se manifestam no texto.

Hasan parte dos conceitos de campo, relação e modo introduzidos por Halliday (1989). A autora (1989) insere o conceito de configuração contextual (CC), que se relaciona às variáveis de registro que caracterizam o contexto: campo, relação e modo, elucidados no capítulo sobre Linguística Sistêmico-Funcional.

As três variáveis de registro são realizadas através das três metafunções da linguagem, também explicadas anteriormente: a metafunção ideacional expressa o conteúdo do texto; a metafunção interpessoal expressa as interações sociais; e a metafunção textual expressa a estrutura e o formato do texto. Na oração, o componente ideacional se materializa pela transitividade; o interpessoal, pelo modo e modalidade; e o textual pela estrutura temática e coesiva.

Segundo Motta-Roth e Heberle (2005, p. 17), tais variáveis, que caracterizam a CC, permitem-nos fazer previsões sobre qualquer texto apropriado a um dado contexto. Hasan (2000) se preocupa com os elementos obrigatórios e opcionais; com a ordenação destes elementos; com a repetição e inclusão. Assim, as previsões sobre uma estrutura textual pressupõem o seguinte: quais elementos devem ocorrer, os elementos que podem ocorrer, o posicionamento e frequência destes elementos.

Dessa forma, somos introduzidos pela autora a outro conceito, o de Estrutura Potencial Genérica (EPG), terminologia adotada neste trabalho, ou ainda Estrutura Genérica Potencial (EGP). A EPG é semelhante a um esboço, que especifica “que elementos devem ocorrer em cada e toda instância de um discurso particular; e como esses vários elementos se relacionam” (HASAN, 1994, p. 128). “Elemento” é definido como um estágio com alguma consequência para a progressão de um texto, de tal forma que “cada estágio em uma atividade social é um elemento da estrutura dessa atividade” (HASAN, 1994, p. 142).

A partir da CC de um texto, podemos prever os elementos que ocorrerão e o posicionamento deles. Tais elementos irão compor os estágios da EPG, são eles:

- estágios obrigatórios que especificam todos os elementos da estrutura na qual a presença é obrigatória;

- estágios opcionais que devem enumerar todos os elementos que são considerados opcionais, de modo que sua presença ou ausência não deve afetar o texto;
- estágios sequenciais que visam especificar a ordenação dos elementos obrigatórios e opcionais em comparação um com outro;
- estágios recursivos ou iterativos são aqueles que podem se repetir (Hasan, 2000, p. 53).

Um texto é percebido como completo se ele realiza todos os elementos obrigatórios (HASAN, 2000, p. 53, 54).

Não somente há uma diferença estrutural entre os textos de gêneros distintos como também textos que pertencem ao mesmo gênero não são necessariamente idênticos em suas estruturas (HASAN, 2000, p. 54). Podemos afirmar que textos do mesmo gênero permitem variações dentro dos limites especificados na EPG, de acordo com os estágios que compõem um determinado gênero. Motta-Roth e Heberle (2005, p. 24) afirmam que o conceito de EPG não é um plano rígido, por isso pode conter variações.

Em suma, para Hasan, o gênero é conhecido pelos significados que associamos a ele, ou seja, ele é social. Além disso, o gênero é compreendido como flexível, pois cada um deles é a realização de uma EPG (HASAN, 2000, p. 55, 56).

## 5. Discussão e Análise

Este trabalho visa, à luz da teoria citada, analisar e discutir o gênero *NOR*, com o objetivo de definir a Estrutura Potencial do Gênero (EPG) dos textos que formam o *corpus* desta pesquisa.

### 5.1. Contexto de Pesquisa

#### A Escola Técnica

A escola pesquisada foi construída a partir do diálogo estabelecido por representantes de governo e empresas públicas e privadas na Região da Costa Verde. É a primeira escola técnica da região. Foi inaugurada em 17 de dezembro de 2010, porém funcionava em espaço cedido desde 2008 com o curso pós-médio técnico em Portos para atender o projeto formativo de uma mineradora da região.

A escola possui o curso pós-médio técnico de Portos, com duração de dois anos, atualmente com 130 alunos; o curso técnico de Mecânica Industrial, com duração de quatro anos, com 110 alunos; e o curso de graduação em Engenharia em Mecânica, com duração de cinco anos, com 120 alunos. O quadro de funcionários da escola tem vinte professores, quatorze funcionários, um gerente acadêmico e um diretor.

#### A Empresa Conveniada

A Empresa Conveniada é uma mineradora pioneira, a segunda maior do planeta, além de possuir negócios em logística e projetos de geração de energia.

A mineradora atua nos cinco continentes e é comprometida com o desenvolvimento sustentável. Tem sede no Brasil e atuação em mais de 38 países, empregando atualmente mais de 119 mil pessoas, entre profissionais próprios e terceirizados.

Em 2002, a empresa adquiriu a Ferteco Mineração S.A. e, por consequência, a concessão do Terminal de Minério da Companhia Portuária Baía de Sepetiba (CPBS). O transporte ferroviário liga o porto à região centro-sul do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo. Além disso, também pode ser acessado pela BR 101 Rio – Santos.

Outro terminal da mineradora que opera desde 1973, é o Terminal da Ilha Guaíba (TIG), que hoje é uma das principais áreas privadas para a movimentação de minério de ferro das minas do sul de Minas Gerais. Localizado em Mangaratiba, cidade próxima a Itaguaí, a Ilha tem acesso rodoviário, pela BR 101 Rio – Santos, e aquaviário, saindo de Mangaratiba por meio de embarcações próprias.

### A Segunda Empresa Conveniada

A segunda empresa pesquisada tinha o direito de explorar, gerenciar e ser a concessionária do Terminal de Contêineres do Porto de Itaguaí. Em 2003, esta empresa, além de administrar e o terminal de contêineres, também gere o terminal de granéis sólidos, onde é embarcado o minério de ferro.

Segundo a página da empresa na internet, o terminal de contêineres é um porto concentrador de cargas (*Hub Port*), sendo o maior terminal de contêineres do Rio de Janeiro e um dos maiores do Brasil em seu segmento.

O terminal de contêineres possui uma área total de aproximadamente 400.000 m<sup>2</sup> que são divididos em duas subáreas de 200.000 m<sup>2</sup> (Área I e Área II). A Área I compreende os três berços e retroárea para armazenagem de contêineres, além dos prédios administrativo e de manutenção, o *gate* para entrada e saída de contêineres e cargas e o galpão de inspeção. Em 2012, 479 navios atracaram nos três berços do terminal; em média, o atendimento no *gate* demorou aproximadamente 48 minutos e foram inspecionados 12.827 contêineres no galpão de inspeção. Já na Área II estão localizados os armazéns do terminal (para produtos siderúrgicos, para estufagem de café e para consolidação e desconsolidação de cargas), além de uma área destinada à armazenagem de cargas de projeto. No armazém de consolidação/desconsolidação de cargas, 9.015 contêineres foram ovados/desovados, sendo o tempo médio de atendimento das carretas de 2 h.

Para atendimento dos navios, o Terminal possui cais com 810 m, sendo 2 berços contínuos com 540 m e 1 berço com ponte de acesso com 270 m (que está em fase de equalização com os demais berços). O calado dos berços contínuos, atualmente é de 14,3 m e está em fase de homologação do novo calado para 15,3 m. Já o berço que está sendo equalizado, hoje possui calado de 13,5 m.

### Curso Técnico de Portos

O objetivo deste curso é formar técnicos habilitados a executar atividades relacionadas a operações de cargas portuárias (granel, geral e contêineres), procedimentos de comércio exterior, agenciamento de navios e agência marítima e manutenções mecânica, elétrica e eletrônica de equipamentos e sistemas de automação portuários, atendendo a crescente

demanda por profissionais nessa área da logística, tanto local quanto nacionalmente. O profissional de Portos pode atuar em portos organizados, terminais privativos, agências marítimas e empresas de comércio exterior.

Na escola pesquisada, o curso tem como pré-requisito o ensino médio, por se tratar de um curso pós-médio. A sua duração é de dois anos. Atualmente, a escola possui 130 alunos matriculados.

### *NOR*

O *corpus* deste trabalho é composto por dez exemplares do documento *NOR*, que foram cedidos pelas empresas conveniadas, por intermédio de um inspetor de embarque, visto que é um texto de circulação restrita ao ambiente profissional.

O *NOR* é o *Notice of Readiness*, ou seja, uma nota ou aviso de prontidão. É o documento emitido pelo comandante do navio para o agente marítimo, embarcador, afretador, declarando que o navio já chegou e está pronto para iniciar o embarque ou desembarque da carga. O documento deve ser aceito pelo destinatário. É usado em operações em navios fretados e não em linha regular. A partir dele é registrado o tempo disponibilizado pelo armador para embarque e desembarque e o cumprimento desse tempo.

A entrega e aceitação de um *NOR* é importante, pois é um dos eventos que causam atraso e, conseqüentemente, gera multa à agência marítima contratada. Esse documento fornece as informações de tempo suficiente que permite a preparação para o carregamento ou descarregamento. Além disso, ele geralmente deve ser entregue da maneira que foi especificado no *Charter Party*, documento que fornece todas as informações sobre a rota de um navio, especificando datas, horários e locais de carga e descarga das mercadorias.

## 5.2. Análise

Através da Configuração Contextual (CC), podemos fazer considerações sobre as estruturas textuais propriamente ditas (Hasan, 1989, p. 56), ou seja, podemos estabelecer relações entre a linguagem e o contexto onde é utilizada e fazer previsões sobre que elementos da estrutura textual são obrigatórios, opcionais ou recursivos.

A CC do gênero *NOR* é a seguinte:

**Campo:** Gênero do meio portuário, o *Notice of Readiness*, *NOR*, ou Aviso de Prontidão, é um documento emitido pelo comandante do navio para o agente marítimo, embarcador, afretador, declarando que o navio já chegou e está pronto para iniciar o embarque ou desembarque da carga. Seu objetivo é registrar o tempo disponibilizado pelo armador para embarque e desembarque e o cumprimento desse tempo. Além disso, ele geralmente deve ser entregue da maneira que fora especificado no *Charter Party* e deve ser aceito pelo destinatário.

**Relação:** Comandante do navio e inspetor de embarque ou gerente de operações portuárias; o comandante representa a agência marítima contratada para a operação, que pode ser o afretador ou armador; já o inspetor de embarque ou o gerente de operações portuárias representa o terminal portuário e o recebedor. É uma relação comercial onde não há relação

de poder. O comandante é responsável pelo navio e pela carga que nele está ou estará, assim que embarcada. É ele quem dá o aviso de prontidão, de acordo com o que fora determinado anteriormente no *Charter Party*. Ele pode decidir por cancelar o *NOR*, caso verifique algo errado na embarcação ou o não cumprimento de algo especificado no *Charter*. Por outro lado, o representante do terminal, o inspetor de embarque ou o gerente de operações portuárias, responsável pela operação no terminal portuário, também pode pedir o cancelamento do documento caso perceba que há algo de errado com a embarcação ou algum problema de documentação. Vale lembrar que o cancelamento do *NOR* faz com que o navio entre na fila novamente, gerando atraso e multa.

**Modo:** Papel constitutivo da linguagem: o texto é o todo da instância comunicativa, consistindo em um texto comercial que utiliza a linguagem técnica para comunicar a prontidão do navio para carregamento ou descarregamento; canal: gráfico; meio: escrito enviado via fax ou e-mail. Tal documento não é acessível a todas as pessoas, somente os funcionários do setor de planejamento do terminal portuário, a agência marítima, o comandante do navio tem acesso ao texto.

A EPG é a forma à qual se chega ao se comparar as semelhanças e diferenças de vários textos de um gênero. Segundo Motta-Roth e Herbele (2010, p. 17), a EPG é constituída na expressão verbal de uma CC e, por isso, depende de um conjunto de valores associados a campo, relação e modo. De fato, para que a troca de significados aconteça, torna-se necessário o conhecimento da estruturação do gênero em estágios, conforme proposto por Martin (1985) e Hasan (1989) e como seus elementos se organizam. Por isso, o gênero *NOR* foi analisado conforme os três estágios anteriormente: obrigatórios, opcionais e recursivos.

Apresento a seguir um quadro sinótico com os elementos que compõem o padrão retórico funcional do documento *NOR*, distribuído nos seus diferentes exemplares. Os elementos destacados em negrito são os estágios obrigatórios:

<b>Padrão retórico-funcional</b>	LBH	Ore	Drake	Orion	Masuren	Cielo	STX
Identificação da agência marítima	✓		✓	✓	✓	✓	
Identificação do navio	✓	✓		✓	✓	✓	✓
<b>Endereçamento do consignatário</b>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Identificação do documento</b>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Saudação		✓	✓		✓		✓
<b>Aviso de prontidão</b> - Indicação do navio - Indicação de data e hora - Descrição da carga	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Aviso de entrega do documento - Indicação de data e hora	✓	✓	✓	✓			✓
<b>Referência ao documento legal</b>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Cancelamento do <i>NOR</i>				✓			
Identificação do representante do consignatário				✓			
Identificação do afretador	✓	✓		✓	✓	✓	✓
Aceitação do <i>NOR</i> -Identificação do representante do consignatário - Referência à aceitação do documento com data e hora - Indicação de período de carregamento	✓	✓		✓	✓	✓	✓

Quadro 1: Elementos que compõem a EPG do *NOR*

A LBH, uma agência marítima, possui três exemplares do documento *NOR* dos navios: Bulk India (vide anexo 1), Maro L, e Lowlands Beilun, nos quais não há nenhuma alteração no texto, com exceção do nome do navio, carga e data. Por isso, no quadro acima a coluna da LBH representa a análise de três exemplares. O mesmo acontece com os dois exemplares da agência Orion que são idênticos.

Observamos, do quadro acima, que, no que diz respeito ao primeiro estágio, Identificação da agência marítima, o segundo exemplar, do M/V Ore Mangaratiba, e o último, do STX, não o apresentam. O referido estágio não compõe os exemplares supracitados uma vez que eles não foram escritos em papel timbrado, o que não acontece com os outros documentos que fazem parte do corpus desta pesquisa.

Também o segundo estágio, Identificação do navio, na linha 2 do quadro, é preenchido nos exemplares do *corpus*, à exceção de um, do M/V Drake. Como foi mencionado, tal exemplar fora enviado no corpo de um *e-mail* que tem como uma de suas características principais a objetividade. Como a embarcação já fora identificada anteriormente no segundo estágio, onde se faz o endereçamento do documento, concluímos que, por ser um gênero objetivo, este estágio não existe no exemplar.

Por outro lado, o estágio de Endereçamento do consignatário é considerado um elemento obrigatório que determina e caracteriza o gênero *NOR*, visto que está presente em todos os exemplares do *corpus*. A importância deste estágio se dá pela responsabilidade da carga no terminal, ou seja, identifica-se o responsável pela carga após seu desembarque do navio. Porém, sua ordenação não é a mesma em todos os modelos. Ele aparece como segundo, terceiro ou quarto estágio, geralmente logo após os estágios de Identificação do navio ou do documento.

Outro estágio que igualmente determina o gênero em questão é o de Identificação do documento. Ele é um elemento obrigatório nos exemplares estudados. O mais importante em identificar o documento é sinalizar para os participantes do evento comunicativo que o terminal precisa se preparar para a operação, ou seja, o recebimento da carga.

O estágio de Saudação aparece apenas em quatro exemplares do documento, o Ore, o Drake, o Masuren e o STX. O *NOR* apresenta similaridades com uma carta, por isso nos exemplares citados encontramos a saudação. Não há nenhum registro em que o documento

pesquisado se apresentasse como o gênero carta antes da evolução dos gêneros eletrônicos como fax e *e-mail*.

O Aviso de prontidão, estágio mais importante do documento, consolida-se em todos os exemplares desta análise. Neste estágio obrigatório, o comandante informa a prontidão do navio para a operação na área de fundeio, ou seja, o terminal é notificado que o navio está pronto para atracar e iniciar a operação. Além disso, dar o aviso significa dizer que não há problemas com a embarcação, assim como com a tripulação.

Posteriormente ao Aviso de prontidão, alguns exemplares apresentam o estágio de Aviso de entrega do documento (apenas o Masuren e o Cielo não o possuem). Este estágio indica o início da operação.

Como complementação do estágio anterior, há o estágio de Referência ao documento legal, o *Charter Party*, contemplado em todos os exemplares. Este documento é o contrato que regula toda a operação do navio desde o porto de origem até o porto de destino. A referência a ele é feita porque data, hora, carga e todas as informações sobre o Aviso de prontidão já foram lá descritas e acordadas pela agência marítima e pelo terminal. Cabe ao comandante, neste estágio, se referir ao documento para relembrar os termos do contrato, ou em caso de dúvidas, verificar tal documento para esclarecê-las.

Já o estágio de cancelamento do *NOR* e de identificação do representante do consignatário aparece apenas no exemplar ZARECHENSK. Acreditamos que isto se deve ao fato de que tal exemplar teve o *NOR* cancelado. Com o cancelamento do documento, a operação é postergada, fato que pode gerar multa à agência responsável pelo transporte de carga. Dessa forma, é necessário que o representante do consignatário seja informado do procedimento e se subscreva.

O estágio de identificação do afretador é preenchido por todos os exemplares do *corpus*, a exceção de um, o Drake, que é o exemplar reduzido, enviado no corpo de um *e-mail*. Embora este estágio se configure como opcional, acreditamos que identificar o responsável pela embarcação, pelo frete seja de suma importância. O comandante do navio responde pela carga enquanto ela se encontra na embarcação. Qualquer avaria ou perda, por exemplo, é de sua responsabilidade.

Assim como o estágio de identificação do afretador, a Aceitação do *NOR* não é manifestada apenas no exemplar do Drake. Consideramos que a aceitação do *NOR* deve acontecer em todos os exemplares, pois se o agente ou inspetor de embarque não aceitar o documento, ele está informando implicitamente que o terminal não está pronto para receber a carga. Se tal fato ocorre, o comandante do navio deve retirar sua embarcação da fila na área de fundeio e aguardar a aceitação do documento ou seu cancelamento. Como mencionamos na análise do documento Drake, esta aceitação pode ter sido feita com o documento impresso, redigido pelo próprio agente ou inspetor de embarque.

De acordo com Hasan (2000), a estrutura potencial de um gênero tem que satisfazer alguns critérios, por isso fizemos a esquematização da EPG com base nos símbolos propostos pela autora: os estágios opcionais vêm entre parênteses. O ^ indica sequência. O colchete indica mobilidade entre elementos dentro de um certo limite, suas fronteiras são indicadas colocando-se os elementos relevantes no colchete. Para indicar elemento reversíveis, utiliza-se •.

Com base nos dados levantados nesta pesquisa e seguindo a simbologia indicada por Hasan (2000), é possível propor, de forma tentativa, visto o tamanho reduzido do *corpus*, a seguinte EPG para o *NOR*:

**(Identificação da agência marítima) ^ [(Identificação do navio) ^ Endereçamento do consignatário ^ Identificação do documento ^ (Saudação)] ^ Aviso de prontidão ^ (Aviso de entrega do documento) • Referência ao documento legal ^ (Identificação do representante do consignatário) ^ (Identificação do afretador) ^ (Aceitação do *NOR*)**

Vale ressaltar que a EPG sugerida acima é originada das análises do *corpus* desta pesquisa. Entretanto, como fora citado na análise do exemplar do navio Drake, há estágios considerados importantes, que poderiam configurar como obrigatórios; são eles: a Identificação do afretador, pois ele é o responsável pela carga desde o porto de origem até o porto de destino. Caso ocorra alguma avaria com a carga durante a viagem, o comandante é quem deve prestar contas do material a bordo. Outro estágio de suma importância é o de aceitação do *NOR*. O agente ou inspetor de embarque tem que aceitar o documento para que a operação seja iniciada. Se o *NOR* não for aceito, não há garantia de que o porto está preparado para a operação, como por exemplo: guindastes em local apropriado para retirar a carga do navio, guindastes apropriados ao tamanho dos contêineres, número de funcionários adequados à operação e determinação do local onde a carga deve ser levada no pátio do terminal.

A EPG sugerida ao documento *NOR* possibilita a visualização do texto como um todo e a sua distribuição de seus estágios. Porém, precisamos das variáveis do contexto para definir a estrutura de um texto. Isto significa dizer que para se chegar às estruturas, devemos fazer considerações sobre o contexto no qual o texto é produzido, seus participantes, seu campo e seu modo, enfim, todos os elementos envolvidos.

## 6. Considerações Finais

O objetivo desta pesquisa foi analisar o gênero *Notice of Readiness*, *NOR*. Desta forma, a pesquisa se inicia por elementos que determinam o contexto de situação do *NOR*, a fim de estabelecer as variáveis de campo, relação e modo que afetam a linguagem usada no documento, visto que acreditamos que seria de suma importância conhecer o contexto de elaboração do documento. Na verdade, havia pouca informação sobre o trabalho no porto e sobre a relevância dos documentos que circulam nele, que, de fato, descrevem atividades e operações nos navios e terminais. De acordo com a análise do documento, o *NOR* é um gênero do meio portuário. O *Notice of Readiness*, ou Aviso de Prontidão tem como objetivo registrar o tempo disponibilizado para embarque e desembarque de mercadorias e o cumprimento desse tempo. O fator de grande relevância é que este documento deve estar de acordo com o que fora especificado no contrato, o *Charter Party* e deve ser aceito pelo destinatário. O *NOR* é emitido pelo comandante do navio, representante da agência marítima, ao inspetor de embarque ou gerente de operações portuárias, que representam o terminal portuário. A relação entre os participantes é comercial e não há relação de poder. Portanto, o comandante é responsável pelo navio e pela carga que nele está ou estará e o inspetor de embarque é o responsável pela preparação do terminal para carregar ou descarregar o navio. Vale ressaltar que ambos podem cancelar o *NOR*, caso observem algo errado na embarcação

ou o não cumprimento de algo especificado no *Charter Party*, ou ainda problemas de documentação. Entretanto, o cancelamento do *NOR* faz com que o navio entre na fila novamente, gerando atraso e multa. Este documento é escrito e pode ser enviado via fax ou *e-mail*. Seu texto é comercial e utiliza a linguagem técnica para comunicar a prontidão do navio.

Após definir o contexto de situação, partimos para a análise da Estrutura Potencial do Gênero (EPG) *NOR*. Na análise dos dados, conclui-se que o documento *NOR* possui quatro estágios obrigatórios: endereçamento do consignatário, identificação do documento, aviso de prontidão e referência ao documento legal. Com base nesta análise, a partir da simbologia indicada por Hasan (2000), propusemos finalmente uma EPG para o gênero *NOR*.

De fato, a EPG confirma informações levantadas através da CC do gênero *NOR*. O primeiro estágio obrigatório, endereçamento do consignatário, foi considerado indispensável, pois sem ele o documento não cumpre o seu objetivo. Na verdade, quando a carga sai do navio, a responsabilidade do comandante passa para o consignatário dela, neste caso, o terminal. No que diz respeito ao segundo estágio, identificação do documento, o funcionário revela que se trata de uma referência à prontidão do navio para prosseguir a operação, ou seja, sinaliza que o terminal precisa estar preparado para recebê-lo. Já o terceiro estágio, aviso de prontidão, confirma o estágio anterior, porém indicando data, hora e carga para que o terminal esteja preparado para iniciar a operação: número de funcionários, máquinas adequadas ao tipo de carga para que não se ultrapasse o planejamento feito pelo terminal e aceito pela agência marítima. No último estágio obrigatório, referência ao documento legal, o funcionário explicou que este é um contrato que rege toda a operação do navio, desde a partida do porto de origem até o seu destino. Sua referência no *NOR* deve-se ao fato de que todas as combinações feitas em relação a uma determinada viagem, estão definidas no *Charter Party*, onde se podem tirar dúvidas em relação à operação de carga e descarga, horários, valores, entre outros.

Vale ressaltar, ainda, que a escolha por esta teoria se deve a vários fatores: pela correlação entre texto e contexto; pela possibilidade de construção de uma estrutura, a partir de um sistema de possibilidades de um potencial de linguagem para organizar a interação no contexto de circulação, neste caso, do documento *NOR* (Motta-Roth e Herbele, 2005); pelo potencial de generalização, que pode ser aplicado a todos os exemplares do *NOR*; e a concepção de gênero, na qual a linguagem tem relação com contextos e funções na experiência cultural das pessoas, de modo geral.

## 7. Referências

CELANI, Maria Antonieta. A relevância da linguística aplicada na formulação de uma política educacional brasileira. In: Fortkamp, M.B.M. *Aspectos da linguística aplicada*. Florianópolis: Insular, 2000. p. 17-32.

CUNHA, M. A. F.; SOUZA, M. M. *Transitividade e seus contextos de uso*. Rio de Janeiro: Lucerna, 2007.

DUDLEY-EVANS, T; M.J. ST. John. *Developments in English for Specific Purpose: A Multidisciplinary Approach*. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.

HALLIDAY, M. A. K. *An introduction to functional grammar*. London: British Library Cataloguing in Publication Data, 1985.

- HALLIDAY, M. A. K.; HASAN, R. Language, Context and Text: Aspects of Language. In: *A social semiotic perspective*. Tech. rep., Oxford: Oxford University Press, 1989.
- HOLMES, John. The Teacher as Researcher. In: M. A. A. Celani, F. Deyes, J. L. Holmes e M. R. Scott. *ESP IN BRAZIL: 25 Years of Revolution and Reflection*. São Paulo: Mercado de Letras. 2005. p. 343-392. 1981.
- HUTCHINSON, T; WATERS, A. *English for specific purposes: a learning-centered approach*. Cambridge: Cambridge University Press. 1987.
- LIMA-LOPES, R. E. de; VENTURA, C.S.M. A transitividade em português. In: *Direct Papers*, 55, 2008.
- NAVES, M. J. *Um estudo dos gritos de Guerra militares sob a ótica da linguística sistêmico-funcional*. Dissertação (Mestrado em Letras)–UERJ, Rio de Janeiro, 2011.
- NEVES, M. H. de M. *A gramática funcional*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- \_\_\_\_\_. *Ensino de língua e vivência de linguagem: temas em confronto*. São Paulo: Contexto, 2010. p. 73-119.
- RAMOS, R. C. G. Gêneros Textuais: uma proposta de aplicação em cursos de inglês para fins específicos. *The ESspecialist*, p. 107-129, 25.2. 2004.
- \_\_\_\_\_. Instrumental no Brasil: a Desconstrução de Mitos e a Construção do Futuro. In: Freire, M. M.; Abrahão, M. H. V.; Barcelos, A. M. F. *Linguística Aplicada e Contemporaneidade*. São Paulo: Pontes. 2005. p. 109-124.
- STREVENS, P. ESP after twenty years: a re-appraisal. In: M. L. Tickoo (Ed.). *ESP: state of the art*. Anthology Series 21. SEAMEO Regional Language Centre. p. 1-3.

Anexo 1

On Board Of M.V. "BULK INDIA"  
At This Terminal, September 18th, 2010  
Guaiba Island Terminal – Vale

To Messrs .  
Vale  
Av. das Américas número 4430. 3º andar  
Barra da Tijuca - Rio de Janeiro – Brasil

NOTICE OF READINESS

Kindly be advised that the M.V. "BULK INDIA" arrived at roads on September 18th, 2010 at 23:00 hours It, and she is ready in all respects to load her cargo of about 174,600 metric tons of iron ore in bulk.

As to the acceptance of this Notice of Readiness tendered to you on September 18th, 2010 at 23:00 hours It, reference shall be made to the relevant Charter - Party, which covers the present voyage.

Yours Faithfully,

Master M.V. "BULK INDIA"

Vale  
Garência de Operações Portuárias Ilha Guaíba  
Esdras Dória

