



Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Centro de Educação e Humanidades

Instituto de Letras

Alessandra Cristina Bittencourt Alcântara

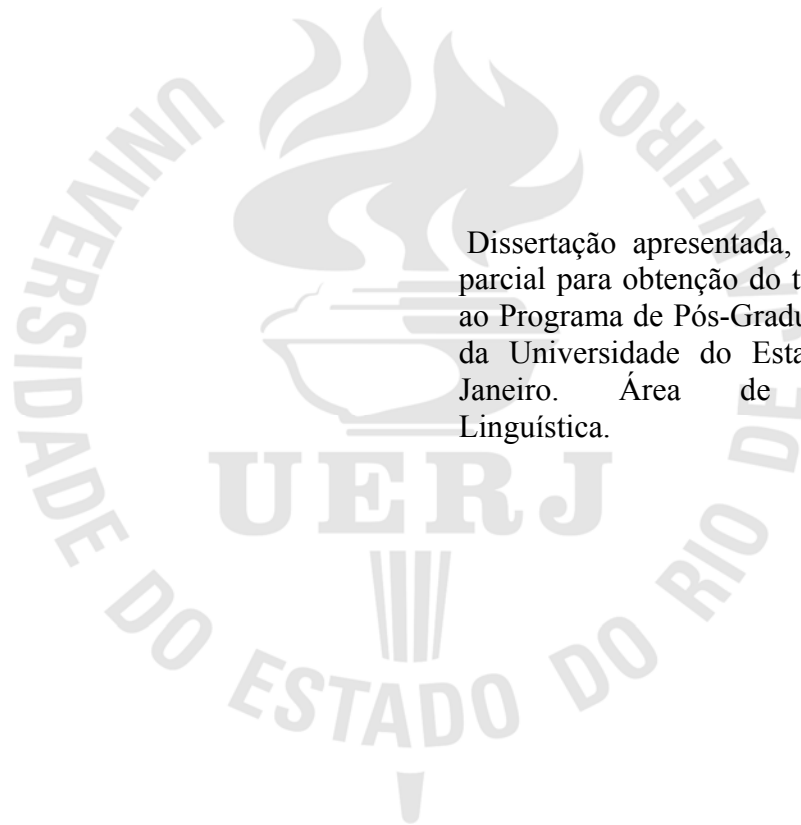
**Análise do gênero portuário *NOR* sob a ótica da Linguística Sistêmico-
Funcional**

Rio de Janeiro

2013

Alessandra Cristina Bittencourt Alcântara

Análise do documento portuário *NOR* sob a ótica da Linguística Sistêmico-Funcional



Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Letras da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Linguística.

Orientadora: Prof^ª. Dra. Anna Elizabeth Balocco

Rio de Janeiro

2013

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ/REDE SIRIUS/CEHB

A347	<p>Alcântara, Alessandra Cristina Bittencourt. Análise do gênero portuário NOR sob a ótica da linguística sistêmico-funcional / Alessandra Cristina Bittencourt Alcântara. – 2013. 109 f.: il.</p> <p>Orientadora: Anna Elizabeth Balocco. Dissertação (mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Letras.</p> <p>1. Sociolinguística - Teses. 2. Portuários - Linguagem – Teses. 3. Funcionalismo (Linguística) – Teses. 4. Língua inglesa – Estudo e ensino – Teses. 5. Língua inglesa – Gênero – Teses. I. Balocco, Anna Elizabeth. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Instituto de Letras. III. Título.</p> <p>CDU 800.86:627.2-051</p>
------	--

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta dissertação desde que citada a fonte

Assinatura

Data

Alessandra Cristina Bittencourt Alcântara

Análise do gênero portuário *NOR* sob a ótica da Linguística Sistêmico-Funcional

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação Letras, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Linguística.

Aprovada em 06 de maio de 2013.

Banca Examinadora:

Prof^ª. Dra. Anna Elizabeth Balocco (Orientadora)
Instituto de Letras - UERJ

Prof^ª. Dra. Rosangela Avila Dantas
Instituto de Letras - UERJ

Prof^ª. Dra. Adriana Nogueira Accioly Nóbrega
Departamento de Letras - PUC-Rio

Rio de Janeiro

2013

DEDICATÓRIA

À memória de minha mãe, Jovita Bittencourt. Por tudo o que aprendi, por todo amor e dedicação.

AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, pelo carinho, paciência e confiança que depositou em mim.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação da UERJ, em especial, às professoras Tania Shepherd por me ajudar em momentos de dúvidas, Tânia Saliés pela compreensão em um momento difícil, Gisele Carvalho pelas sugestões em meu trabalho em fase de amadurecimento e Vânia Dutra pelas contribuições durante o seu curso e em congressos.

À professora Rosangela Dantas pela ajuda inicial com ESP.

À professora Adriana Nóbrega que me introduziu a LSF e pela gentileza de sempre.

À minha família pelo apoio ao “estudo”, em especial a minha tia Nádia.

Ao querido Carlos pelo carinho, incentivo e compreensão.

À Rita Girondi por sua amizade e apoio.

Aos colegas do Programa de Pós-Graduação, principalmente a querida Juliana Muniz.

Aos colegas do CEFET-RJ, Luiz Diniz, Humberto, Nelson, Elizabeth e Ana Lúcia.

Ao terminal portuário Sepetiba Tecon e aos funcionários: Alba, Luis Felipe e Diego.

Pesquisa para constatar, constatando, intervenho, intervindo educo e me educo.

Paulo Freire

RESUMO

ALCÂNTARA, Alessandra Cristina Bittencourt. *Análise do gênero portuário NOR sob a ótica da linguística sistêmico-funcional*. 2013. 109 f. Dissertação (Mestrado em Linguística) – Instituto de Letras, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

O ensino de inglês em uma escola técnica é voltado para atender às necessidades dos alunos e do curso. Atuando como professora de inglês para fins específicos no CEFET UnED Itaguaí, deparei-me com um curso novo no estado do Rio de Janeiro, o Curso Pós-Médio Técnico em Portos. Em vista disto, este estudo propõe-se a investigar como o documento portuário, *NOR*, *Notice of Readiness*, ou ainda, Aviso de Prontidão, fundamental em uma operação portuária e, conseqüentemente, material importante para o curso de Portos, se estrutura em estágios para transmitir significados. Objetivamente, este trabalho responde as seguintes questões: “em que situação o gênero *NOR* se constitui?” e “que linguagem medeia a atividade social nessa situação?”. Para tanto, no desenvolvimento da pesquisa, são utilizados os pressupostos da Linguística Sistêmico-funcional (HALLIDAY, 1985; HALLIDAY; HASAN, 1989), que tem a função e a semântica como base da linguagem e da atividade comunicativa, sendo a língua influenciada pelo contexto social. Dessa forma, adota-se uma concepção de gênero a partir de uma perspectiva funcionalista: o gênero é visto como uma atividade direcionada por objetivos e propósitos, realizada em estágios e na qual os falantes são engajados como membros da nossa cultura (MARTIN, 1992). Adota-se, ainda, a noção de configuração contextual (CC) de um gênero, que faz referência às variáveis de registro localizadas no contexto situacional: o campo, a relação e o modo, que possibilitam perceber os elementos obrigatórios e opcionais que compõem a estrutura potencial de um gênero (EPG), assim como verificar seus traços estruturais, lexicais, gramaticais e semânticos (HALLIDAY; HASAN, 1989). O corpus desta pesquisa é constituído de dez exemplares do documento *NOR*, coletados em duas empresas que possuem terminais portuários na região da Costa Verde, no Rio de Janeiro. A fim de analisar os exemplares do documento, fizemos uma pesquisa de base qualitativa para identificar os seus estágios obrigatórios e opcionais a partir das marcas léxico-gramaticais no texto, mapeando suas funções, conforme a proposta de Hasan (1989). Os resultados da análise dos dez documentos sugere que há quatro estágios obrigatórios nestes textos, ou seja, o documento *NOR* possui quatro estágios que cumprem certas funções importantes na atividade social em que se insere. Estes estágios ocorreram em todos os exemplares pesquisados e são portanto determinantes para caracterizar o gênero *NOR*. Nestes estágios, foram identificados padrões da léxico-gramática que sinalizam as respectivas funções dos segmentos textuais que compõem o *NOR*, mostrando a estreita relação entre texto (representado por suas características léxico-gramaticais) e contexto (representado pela configuração contextual postulada para o *NOR*). Assim, esta análise aponta vantagens para o contexto portuário uma vez que propõe um modelo para facilitar a leitura e escrita do documento *NOR*, levando o profissional da área a se tornar um participante mais competente. Além do aporte à área portuária, esta dissertação pode auxiliar na análise de outros gêneros, nos quais seus pesquisadores tenham como premissa um modelo que considera o meio social onde o texto é produzido.

Palavras-chave: Linguística sistêmico-funcional. *NOR*. Gênero. Estrutura potencial do gênero.

ABSTRACT

The teaching of English as a foreign language in a technical school is designed to meet students' and the course's needs. Acting as a teacher of English for Specific Purposes at CEFET Itaguaí, I came across a new course in Rio de Janeiro state, the Technical Course of Cargo shipping. Considering this, the present study aims to investigate how the cargo shipping document, *NOR*, or *Notice of Readiness*, which is a crucial cargo shipping operation and, consequently, an important material for the course at CEFET, is structured in stages to transmit meanings. Objectively, this paper answers the following research questions: "what is the situation in which the *NOR* is produced?" and "what are the main features of the language that mediates social activity in this situation?". To answer these questions the theoretical assumptions of Systemic functional linguistics (SFL) (HALLIDAY, 1985, HALLIDAY; HASAN, 1989) were drawn upon: SFL sees function and semantics as the basis of language and of communicative activity, and thus considers language to be influenced by social context. The concept of genre adopted comes from the same functionalist perspective: genre is here seen as an activity driven by goals and purposes, held in stages and in which speakers are engaged as members of a particular culture (MARTIN, 1992). The notion of a contextual configuration (CC) for a genre is also adopted, and it refers to the variables located in the situational context (field, tenor and mode) that enable one to realize the obligatory and optional elements that make up a genre's structure potential (GSP), as well as investigate their structural features, lexical, grammatical and semantic (HASAN, 1989). The corpus for this study consists of ten exemplars of the document *NOR*, collected in two companies with cargo shipping terminals in the region of Costa Verde in Rio de Janeiro. In order to examine these documents, a qualitative research was carried out to identify their obligatory and optional stages on the basis of the identification of lexico-grammatical signals in the text, thus mapping their functions, as Hasan (1989) proposed. The results of the analysis of the ten documents suggest that there are four obligatory stages in these texts: the *NOR* document has four stages that fulfill certain important functions in the social activity in which it operates. These stages occurred in all samples studied and are therefore crucial to characterizing the genre. This research contributes to the pedagogy in the area of cargo shipping negotiations as it establishes a suggested model to facilitate the reading and writing of the document *NOR*, which might lead to professionals in the field becoming more competent participants in the social activity under discussion. Apart from its contribution to the area of cargo shipping, this research may help in the analysis of other genres, in which researchers adopt a model that considers the social environment in which the text is produced.

Keywords: Systemic functional linguistics. *NOR*. Genre. Generic structure potential.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01 -	Tipos de Processo.....	28
Figura 02 -	Estratificação do contexto como plano de conteúdo da linguagem.....	39
Quadro 01 -	Processos, significados e participante.....	28
Quadro 02 -	Tipos de circunstâncias.....	31
Quadro 03 -	Configuração contextual <i>NOR</i>	44
Quadro 04 -	Exemplo de quadro de análise do <i>NOR</i>	56
Quadro 05 -	Análise do <i>NOR</i> da agência LBH: M/V Bulk Índia, M/V Maro L e M/V Lowlands Beilun.....	61
Quadro 06 -	Análise do <i>NOR</i> do M/V Ore Mangaratiba.....	66
Quadro 07 -	Análise do <i>NOR</i> do M/V Drake.....	68
Quadro 08 -	Análise do <i>NOR</i> do M/V Zarechensk.....	70
Quadro 09 -	Análise do <i>NOR</i> do M/V Krania.....	72
Quadro 10 -	Análise do <i>NOR</i> do M/V Masuren.....	73
Quadro 11 -	Análise do <i>NOR</i> do M/V Cielo di Livorno.....	75
Quadro 12 -	Análise do <i>NOR</i> do M/V STX Rapido.....	77
Quadro 13 -	Elementos que compõem a EPG do <i>NOR</i>	79

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

B/L	Bill of Lading, em português,
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
EPG	Estrutura Potencial do Gênero ou Estrutura Potencial Genérica
ESP	English for Specific Purposes, em português, Inglês para Fins Específicos
LSF	Linguística Sistêmico-Funcional
M.V.	Motor Vessel, designa um navio movido a diesel.
NOA	Notice of Arrival, em português, Aviso de Chegada.
NOR	Notice of Readiness, em português, Aviso de Prontidão.
SOF	Statements of Facts, em português, Declaração dos Fatos.

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	14
1	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	16
1.1	Inglês para Fins Específicos	16
1.1.1	<u>Início e desenvolvimento</u>	16
1.1.2	<u>Definição</u>	18
1.1.3	<u>Características</u>	19
1.2	Linguística Sistêmico-Funcional	23
1.2.1	<u>As metafunções</u>	25
1.2.2	<u>A Transitividade</u>	27
1.3	Gênero	32
1.3.1	<u>Bakhtin</u>	33
1.3.2	<u>Swales</u>	34
1.3.3	<u>Autores systemicistas</u>	35
1.3.3.1	A Estrutura Potencial do Gênero (EPG) de Hasan	35
1.3.3.2	Martin	38
1.3.4	A perspectiva adotada	39
2	METODOLOGIA	41
2.1	O paradigma da pesquisa	41
2.1.1	<u>A pesquisa etnográfica</u>	42
2.2	Procedimentos de coleta e organização de dados	43
2.2.1	<u>Instrumentos de pesquisa</u>	45
2.2.1.1	Questionário	45
2.3	O contexto	45

2.3.1	<u>CEFET-RJ UnED (Unidade de Ensino Descentralizada) Itaguaí</u>	45
2.3.2	<u>O Curso Técnico de Portos</u>	46
2.3.3	<u>As empresas e seus terminais</u>	47
2.3.3.1	A Vale	47
2.3.3.2	O Sepetiba Tecon - <u>CSN</u>	47
2.3.4	<u>Documentação portuária</u>	48
2.3.4.1	NOA, Notice of Arrival ou Aviso de Chegada	48
2.3.4.2	NOR, Notice of Readiness ou Aviso de Prontidão	49
2.3.4.3	Charter Party, Contrato de Afretamento	49
2.3.4.4	B/L, Bill of Lading, Conhecimento de Embarque	50
2.3.4.5	Mate's Receipt, Recibo de Bordo	51
2.3.4.6	Cargo Manifest, Manifesto de Carga	51
2.3.4.7	SOF, Statement of Facts ou Declaração dos Fatos	51
2.3.5	<u>Os participantes discursivos</u>	52
2.3.5.1	O agente marítimo	52
2.3.5.2	O comandante ou capitão do navio.....	53
2.3.5.3	O operador portuário.....	55
2.4	Procedimentos analíticos	55
2.5	Considerações parciais	57
3	ANÁLISE DO CORPUS	58
3.1	Configuração contextual	59
3.2	O gênero NOR	60
3.3	A Estrutura Potencial do Gênero (EPG) NOR	78
3.4	Considerações parciais	82

4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	83
4.1	A pesquisa	83
4.2	A primeira questão de pesquisa	84
4.3	A segunda questão de pesquisa	85
4.4	Limitações da pesquisa	86
4.5	Contribuições da pesquisa e futuros desdobramentos	86
	REFERÊNCIAS	88
	APÊNDICE – Questionário de pesquisa.....	93
	ANEXO A – NOA.....	95
	ANEXO B – B/L.....	96
	ANEXO C – Mate’s Receipt.....	97
	ANEXO D – Cargo Manifest.....	98
	ANEXO E – Statement of Facts (SOF)	99
	ANEXO F – <i>NOR M. V. Bulk India</i>	100
	ANEXO G – <i>NOR M. V. Maro L</i>	101
	ANEXO H – <i>NOR M. V. Lowlands Beilun</i>	102
	ANEXO I – <i>NOR M. V. Ore Mangaratiba</i>	103
	ANEXO J – <i>NOR M. V. Drake</i>	104
	ANEXO K – <i>NOR M. V. Zarechenk</i>	105
	ANEXO L – <i>NOR M. V. Krania</i>	106
	ANEXO M – <i>NOR M. V. Masuren</i>	107
	ANEXO N – <i>NOR M. V. Cielo di Livorno</i>	108
	ANEXO O – <i>NOR M. V. STX Rapido</i>	109

INTRODUÇÃO

De acordo com os Parâmetros Curriculares Nacionais de Língua Estrangeira, a proposta para o ensino médio dá prioridade à leitura, visando à preparação para os exames formais de língua estrangeira.

As escolas técnicas seguem a orientação dos PCNs/LE. Nelas, prioriza-se a leitura a partir de uma abordagem instrumental: o ensino de leitura em inglês é voltado para atender as 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.

Atuando como professora de inglês para fins específicos em uma escola técnica federal, na unidade descentralizada em Itaguaí, me deparei com a dificuldade de análise, seleção e elaboração de material didático para o curso técnico de Portos. Assim, este trabalho se justifica pela ausência de material em inglês para referida área. Na verdade, não há registro em livros ou apostilas em inglês disponibilizadas à respeito da área portuária. O material em inglês mais próximo da necessidade do curso de Portos está relacionado à área de Logística, porém, este não satisfaz o curso em questão.

Na verdade, este trabalho é uma análise descritiva de um documento portuário, *NOR*, *Notice of Readiness*, ou seja, o Aviso de Prontidão. o *Notice of Readiness*, *NOR*, ou Aviso de Prontidão, é um documento emitido pelo comandante do navio 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. Sua compreensão é de suma importância para as partes envolvidas na transação comercial do porto, pois qualquer erro pode gerar multa caríssima. Vale ainda ressaltar que o aperfeiçoamento da língua inglesa na área portuária é de total relevância para toda a comunidade, pois há uma demanda crescente na região de Itaguaí com a expansão do complexo portuário que potencializará oportunidade de emprego e geração de renda. Além disso, há vários estudos em análise do discurso que têm como foco a análise da estrutura textual: resenhas acadêmicas (MOTTA-ROTH, 1995), textos e vídeos institucionais (VIAN JR, 1997), cartas de negociação (SANTOS, 1999), relatório de inquérito policial (VARGAS; BERTOLUZZI, 2006), pedidos de ajuda acadêmica em lista de discussão digital (DANTAS, 2006), anúncios pessoais (FUZER; VIEIRA, 2010), entre outros.

Em vista dessas considerações e, também, da minha prática profissional, esta pesquisa se propõe a discutir como o documento portuário, *NOR*, *Notice of Readiness*, ou ainda, Aviso de

Prontidão, importante para o curso de Portos, se estrutura em estágios a partir da perspectiva sistêmico-funcional da linguagem (HALLIDAY e HASAN, 1989).

O objetivo desta pesquisa é levantar elementos para, no futuro, elaborar materiais para o curso de Portos, a partir de documentos utilizados nesta área. Tal objetivo desdobra-se nos seguintes objetivos específicos:

- Proceder a análise da estrutura genérica do referido documento e de seu contexto.

Para que o objetivo seja alcançado, seguimos os seguintes procedimentos:

1. Selecionar um documento portuário considerado relevante para a comunidade, a partir de entrevistas;
2. Constituir uma pequena amostra de *NORs*;

Dessa forma, delimitei a pesquisa de acordo com as seguintes perguntas:

- Em que situação o gênero *NOR* se constitui? Ou seja, qual é a sua configuração contextual?

- Que linguagem medeia a atividade social nessa situação? Ou seja, qual é a estrutura potencial do gênero *NOR*?

Para atingirmos tais objetivos, este trabalho organiza-se da seguinte maneira :

No capítulo 1, Fundamentação Teórica, apresentamos uma Revisão de Literatura, a partir dos conceitos de línguas para fins específicos e dos trabalhos na área de ensino de línguas para o porto, assim como os diversos trabalhos na área. Além disso, apresentamos uma visão geral da Linguística Sistêmico-Funcional, de acordo com Halliday e Hasan (1989). Para finalizar este capítulo, abordamos algumas perspectivas de gênero, com ênfase em autores funcionalistas como Hasan (1994, 2000) e Martin (1992, 1997). Porém, além destes, fazemos uma breve apresentação da teoria de Bakhtin (2003, 2006) e de Swales (1990).

No capítulo 2, Metodologia, trataremos da descrição do tipo de pesquisa e dos procedimentos de coleta do corpus, de sua organização, da apresentação de suas características e da definição do contexto no qual esta pesquisa se insere.

No capítulo 3, realizaremos a Análise e Discussão dos Dados através do conceito de gênero da teoria de Hasan (1989). De início, apresentaremos as características da Configuração Contextual (CC) do documento *NOR*. Em uma segunda etapa, partiremos para definição de sua Estrutura Potencial Genérica (EPG), definindo assim os estágios que compõem os dez exemplares analisados.

Seguem, finalmente, as Considerações Finais, as Referências, o Apêndice e os Anexos.

1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Este capítulo apresenta os pressupostos teóricos da abordagem de inglês para fins específicos, ou seja, o inglês instrumental. Embora esta pesquisa tenha como objetivo analisar um documento portuário, ressaltamos que tal análise iniciou-se nas aulas da disciplina de inglês instrumental de uma escola técnica federal, por isso abordamos o tópico. Dessa forma, as teorias que fundamentam a análise do *NOR* serão apresentadas logo a seguir: a Linguística Sistêmico-Funcional e algumas propostas de gênero que são utilizadas no ensino de línguas para fins específicos, além das perspectivas dos autores funcionalistas Hasan (1994, 2000) e Martin (1992, 1997).

1.1 Inglês para Fins Específicos, *ESP*

English for Specific Purpose, ESP, significa Inglês para Fins/Propósitos Específicos, é também conhecido como Inglês Instrumental. Nos subcapítulos a seguir, apresentamos o desenvolvimento do *ESP*, sua definição e características. Em seguida abordamos a questão do material didático, que fora a primeira motivação para a pesquisa com documentação portuária, entretanto, neste trabalho, tratamos apenas do documento *NOR*, em função da delimitação do escopo da dissertação.

1.1.1 Início e Desenvolvimento

O uso de línguas estrangeiras para fins específicos tem uma longa história cujo início vem desde a época dos Impérios Grego e Romano (DUDLEY-EVANS; ST JOHN, 1991, p. 1) e segundo Howatt (1984, p. 6, 7), há registros de que os primeiros livros didáticos para o ensino de inglês destinavam-se às classes mercantilistas e seus textos baseavam-se no inglês para negócios da época. Assim, segundo Bloor (1996, p. 1), em 1415 antes do surgimento da imprensa, já circulavam entre os comerciantes cópias manuscritas de textos com diálogos que continham o vocabulário próprio dos mercadores de lã ou de produtos agrícolas.

Segundo Hutchinson e Waters, (1987, p. 6), no final da Segunda Guerra Mundial, verificou-se o surgimento de uma era de grande expansão científica, técnica e econômica. Tal expansão criou “um mundo unificado e dominado por duas forças - tecnológica e comercial - que em seu progresso contínuo geraram rapidamente uma demanda por uma língua

internacional”. Por várias razões, a mais notável foi o poder econômico dos Estados Unidos no pós-guerra, o inglês assumiu essa função. Com o domínio norte-americano após a Segunda Guerra Mundial, o inglês tornou-se então a língua internacional do comércio e da tecnologia. Tal desenvolvimento foi acelerado pelo advento da crise do petróleo no início dos anos 70, que foi responsável pelo fortalecimento da necessidade do uso da língua inglesa para concretizar as transações comerciais e o fluxo do conhecimento ocidental para os países produtores de petróleo. Dessa forma, surge uma nova geração de aprendizes com objetivos e interesses particulares na aprendizagem da língua.

Juntamente com o crescente interesse pelos cursos de inglês voltados para necessidades específicas, emergem novas ideias nos estudos sobre a linguagem, como por exemplo a noção de que “a língua que falamos e escrevemos variam consideravelmente, e em um número de diferentes formas, de um contexto para outro” (HUTCHINSON; WATERS, 1987, p. 7). No ensino de línguas, essa ideia deu ênfase à visão de que há diferenças relevantes, por exemplo, entre *English of commerce e of engineering*. Começa, assim, a se delinear a abordagem instrumental, inicialmente profundamente ligada ao que se convencionou denominar *English for Specific Purpose (ESP)* devido ao seu contexto de surgimento.

Segundo Hutchinson e Waters (1987, p.9-15), a abordagem instrumental passou por cinco fases diferentes de desenvolvimento. A primeira, que data entre as décadas de 60 e 70 do século passado, chamada de fase de análise de registro, tinha como foco a identificação de características gramaticais e lexicais de textos de áreas diversas. A segunda fase, a análise do discurso ou análise retórica, enfatizava a forma como as sentenças eram usadas no discurso para a produção de significado, trabalhando os padrões textuais e os meios pelos quais eles eram construídos. Na terceira fase, as atenções voltam-se à identificação da situação-alvo, ou seja, a situação em que os aprendizes necessitam utilizar a língua. O centro do processo de aprendizagem passa a ser o aluno, ao contrário de um curso de inglês geral, em que o professor é quem dita “como” e “o quê” ensinar (RAMOS, 2001). A quarta fase do *ESP* surge nos anos 80 e se caracteriza pela tentativa de uma análise mais profunda, que vai além da superfície da língua, enfocando os processos cognitivos que permeiam o uso dela – a ênfase é dada às habilidades e estratégias de interpretação. Durante essa fase, foi desenvolvido o Projeto Nacional de Inglês Instrumental no Brasil. Este projeto priorizou a habilidade de leitura, o ensino de estratégias, a leitura de textos autênticos. A língua materna passou a ser adotada como um dos itens da metodologia. Teve, ainda, como desafio a implantação do ensino de uma única habilidade, em contraste com o ensino das quatro habilidades, vigente na

época. O alvo deste projeto foi a capacitação docente, pois os professores precisavam aprender a ensinar a compreensão escrita. Outro destaque, também nesta área, foi a capacitação do professor para a elaboração de seus próprios materiais, adaptação ou, pelo menos, avaliação dos mesmos. A metodologia desenvolvida contribuiu para um curso de leitura que parte da compreensão geral de textos autênticos para níveis mais detalhados, com ênfase na conscientização do processo de leitura, no uso de estratégias de leitura, no ensino de uma gramática mínima do texto (DEYES, 1982, apud RAMOS, 2005, p. 115, 116). E finalmente, a quinta fase de desenvolvimento é centrada no processo de aprendizagem e na identificação de como se dá esse processo.

De acordo com alguns autores, desde o início dos anos 60, o *ESP* tem crescido e se tornado uma das áreas mais proeminentes no ensino de inglês como língua estrangeira: o crescimento do número de universidades que oferecem cursos de mestrado, doutorado e pós-doutorado, e ainda os cursos de *ESP* oferecidos internacionalmente tem demonstrado isso (BLOOR, 1996; ANTHONY, 1997; HEWINGS, 2002; PINTO, 2002). No Brasil, além do Projeto Nacional de Inglês Instrumental desenvolvido nas universidades brasileiras na década de 80, vários trabalhos tem sido apresentados na área da abordagem instrumental (PINTO, 2002, p.11), dentre eles, destaca-se a publicação de *The ESPecialist*, que apresenta trabalhos desenvolvidos nessa área no Brasil e no exterior.

Hewings (2002, p.11- 12) acredita que o *ESP* se desenvolverá através da internacionalização da pesquisa e da prática – O *ESP* continuará a difundir-se geograficamente; do crescimento da especialização nos cursos; do crescimento dos cursos de Inglês para Negócios; da influência contínua na análise de gênero, na análise de corpus e na linguística sistêmica funcional e o crescimento do uso do inglês como língua internacional.

1.1.2 Definição

De acordo com Anthony (2003), há visões diferentes sobre o que o *ESP* significa. Porém, alguns autores deixam claro o significado de *ESP*, dando uma definição extensa de seu significado através da divisão de características.

ESP 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 de 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. Outro aspecto adicionado por Ramos refere-se ao planejamento de curso. Este é desenhado para satisfazer as necessidades do aluno, portanto, aprender a língua significa aprendê-la para o desempenho de tarefas específicas em contextos específicos. Porém, para que isto ocorra, os objetivos têm que ser claramente definidos.

Os autores afirmam ainda que *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; 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 para fins específicos, 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.

Embora esta pesquisa tenha como objetivo a análise do documento *NOR*, a abordagem instrumental se insere nela, pois tal documento é fundamental em uma operação portuária, onde os alunos do curso Técnico em Portos irão atuar futuramente, isto é, na situação-alvo.

1.1.3 Características

As principais características da abordagem instrumental, de acordo com Hutchinson e Waters (1987, p. 6), são: consciência do aprendiz do propósito para o qual ele aprende a língua e a satisfação das suas necessidades. 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 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 para fins específicos não deve ser visto como um produto, e sim uma abordagem em aprendizagem de língua, na 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 para fins específicos: 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 para fins específicos 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 e 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; 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.

Partindo do princípio que a abordagem instrumental tem como objetivo atender às necessidades do aluno, vale mencionar a preocupação dos professores com a elaboração do curso: “elaborar um curso é uma questão de fazer perguntas gerais e específicas, teóricas e práticas para fornecer as bases lógicas para os processos subsequentes de elaboração de currículo, escrita de materiais, ensino e avaliação” (HUTCHINSON; WATERS, 1987, p. 21). Algumas dessas perguntas serão respondidas através de pesquisas; outras ficam por conta da experiência do professor ou até mesmo de sua intuição, de modo que os fatores que afetam a elaboração de um curso são a visão de linguagem (o quê?), a visão de aprendizagem (como?) e a análise de necessidades (quem? por quê? onde? quando?).

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, discurso e 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, quer dizer, é importante levar em consideração o conhecimento que o aluno possui em relação à língua e aos assuntos abordados. Segundo Dudley-Evans e St Johns (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 que é importante que o professor identifique o que os alunos já sabem, para então decidir o que eles necessitam aprender.

Na abordagem instrumental, pode-se identificar também a mudança de papel entre aluno e professor. O professor não é visto como única e principal fonte do saber. Ramos (2001) afirma que o professor passa a ser o orientador de tarefas. Em alguns cursos, os alunos podem ter mais conhecimento sobre o assunto do que o próprio professor. O aluno deve ser conduzido a agir de forma autônoma, contribuindo com o seu conhecimento e experiência para o desenvolvimento do curso. Portanto, o professor passa a mediar a relação ativa do aluno com o conteúdo através dos conhecimentos, da experiência e dos significados que os alunos levam para a sala de aula.

Hutchinson e Waters (1987, p. 16) propõem uma divisão da abordagem instrumental: o Inglês para Fins Acadêmicos, que tem como objetivo atender às necessidades dos alunos que necessitam da língua para estudos acadêmicos; a segunda divisão seria o Inglês para Fins Ocupacionais, que visa atender às necessidades de uso da língua em contextos de trabalho e pode ser subdividida em Inglês para Fins Vocacionais e Inglês Vocacional como Segunda Língua.

Dudley-Evans e St John (1998, p. 7) propõem uma subdivisão nas áreas anteriormente divididas por Hutchinson e Waters (1987, p. 16): no âmbito de Inglês para Fins Acadêmicos encontramos Inglês para Ciências e Tecnologia, Inglês para Fins Médicos, Inglês para Fins Jurídicos e Inglês para Finanças e Economia; na área de Inglês para Fins Ocupacionais, os autores a dividem em Inglês para Fins Profissionais, subdividida em Inglês para Fins Médicos e Inglês para Fins de Negócios, e Inglês para Fins Vocacionais, subdividida em Inglês Vocacional e Inglês pré-vocacional. Pode-se perceber que algumas áreas como a Medicina,

por exemplo, podem ser classificadas como acadêmica ou ainda como profissional. O que determina a área na qual elas se encontram é sua aplicação na prática. Ou seja, o curso de inglês pode preparar o aprendiz para utilizar a língua no contexto de estudo ou acadêmico, sendo classificado, dessa forma, como um curso de Inglês para Fins Acadêmicos. Porém, se o curso tem como objetivo o uso da língua para atuação em contexto profissional, sua classificação é de um curso de Inglês para Fins Ocupacionais.

Dentro da classificação mencionada acima, o curso de inglês para fins específicos do curso Técnico em Portos deve ser classificado como um curso de Inglês para Fins Ocupacionais, onde os alunos são expostos a situações de trabalho profissional. Com a finalidade de atender às necessidades destes alunos, analisar o documento *NOR* é fundamental para o curso, visto que os alunos são expostos a material autêntico, a língua real utilizada no contexto portuário, além de proporcionar o detalhamento da língua em termos de léxico-gramática.

Tomlinson (1998) define materiais como:

qualquer coisa que é utilizada para ensinar a língua aos alunos. Pode ter o formato de um livro texto, de um livro de exercício, de uma fita cassete, de um CD-ROM, de um vídeo, de uma fotocópia, de um jornal, de um parágrafo escrito no quadro: qualquer coisa que apresente ou informe a língua aprendida. (TOMLINSON, p. xi, 1998)

Cabe ao professor uma tarefa difícil, que requer tempo: a escolha e/ou elaboração de material. Primeiramente, ressalto a importância dos materiais. 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.

No entanto, não pretendemos, nesta pesquisa, abordar a questão do material didático. Porém, decidimos analisar o documento *NOR*, pois não há material disponível para o curso Técnico em Portos. Tal análise, futuramente, ajudará na elaboração de material para o curso

em questão. Na seção a seguir, introduz- a linguística sistêmico-funcional, cujos pressupostos orientam a análise dos documentos que constituem o corpus desta pesquisa.

1.2 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.

Todas as questões apresentadas pela Linguística Sistêmico-Funcional tem como propósito a análise de produtos autênticos de interações sociais. O texto é a unidade de análise, é qualquer exemplo de língua viva que execute seu papel em um contexto de situação; é essencialmente uma unidade semântica, é construído a partir de significados (HALLIDAY e HASAN, 1989). Sua condição de produção, o contexto, seus participantes formam a rede de significados. Segundo Halliday (1985), a gramática funcional é uma gramática “natural”, pois tudo nela pode ser explicado no que se refere à forma como a língua é utilizada.

Dessa forma, a Gramática Sistêmico-Funcional fornece as bases para este trabalho, pois analisa as escolhas e manifestações léxico-gramaticais apresentadas no documento portuário *NOR*. 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. O evento comunicativo se dá através da habilidade de interagir socialmente com a língua. Na gramática funcional determinada expressão linguística pode adquirir função diversa dependendo do contexto. O contexto precede o texto, ou seja, a situação é anterior ao discurso que se relaciona a ele. De acordo com Halliday e Hasan (1989), texto e contexto estão tão intimamente relacionados que nenhum dos conceitos pode ser exprimido sem o outro.

Assim, a Linguística Sistêmico-Funcional de Halliday tem a função e a semântica como base 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, isto é, tipos de atividades sociais comuns;
- Situacional: tipo textual que varia conforme o uso; registro, ou seja, a realização do gênero.

O contexto de cultura, termo criado por Malinowski (1923, apud HALLIDAY e HASAN, 1989), antropólogo cujo trabalho influenciou os estudos de Halliday, está relacionado ao propósito social de um texto, a um amplo meio sociocultural. Neste contexto inclui-se ideologia, convenções sociais e instituições (DROGA; HUMPHREY, 2002). Na verdade, os participantes de eventos comunicativos desenvolvem tipos comuns de textos escritos e falados para atingir seus propósitos comunicativos. Segundo os autores, os participantes são pessoas que dividem um entendimento sobre como os propósitos comuns de uma cultura são atingidos pela língua e serão capazes de prever a estrutura e a linguagem dos textos que encontram. Podemos acrescentar a esta definição o fato de que as ações sociais são influenciadas pela cultura dos participantes envolvidos em um dado evento comunicativo.

Os gêneros estão relacionados à cultura em que são criados, eles ocorrem para atingir um propósito comunicativo. Para Droga e Humphrey (2002), um gênero se movimenta através de estágios distintos com início, meio e fim que são reconhecíveis pelos participantes. Porém, os autores ressaltam que os gêneros são dinâmicos e que se transformam de acordo com seus propósitos. Por outro lado, há gêneros mais fixos e previsíveis na sua estrutura por causa da falta de necessidade de mudança em seus propósitos. O documento *NOR*, analisado neste trabalho, tem como propósito a realização de uma operação portuária de carregamento ou descarregamento de mercadorias no porto, de acordo com o que fora determinado anteriormente no contrato comercial: data, hora, carga. Em relação a sua dinâmica, embora não haja comprovações, acreditamos que o referido gênero, por causa de sua estrutura textual, era escrito e comunicado como uma carta. Antigamente este documento não tinha valor legal, acreditava-se no que estava escrito, no “combinado”. Embora não se comprove, alguns funcionários de uma das empresas colaboradoras acreditam que o documento era uma carta formal.

O contexto de situação, termo também criado por Malinowski com o objetivo de expressar o ambiente do texto na sua totalidade, é também chamado de registro e representa o contexto imediato, no qual a linguagem é utilizada em situações específicas. Ele é constituído por fatores externos que afetam as escolhas linguísticas de quem fala ou escreve. O Contexto de Situação ocorre dentro de um Contexto de Cultura, pois engloba todas as características contextuais de uma cultura. (BUTT ET ALL, 1997, p. 124 apud DANTAS, 2006, p. 48)

Este contexto imediato é determinado por três aspectos constitutivos que Halliday e Hasan (1989) apontam 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; se refere à atividade social; o propósito comunicativo, assunto ou tópico. No documento pesquisado, o campo é o próprio documento e seu propósito.
- a relação: se refere aos participantes; que papel exercem na interação; qual a relação entre eles; são pessoas envolvidas em um evento comunicativo, seus papéis sociais e interação; participantes ou integrantes. Como exemplificação da relação, os participantes discursivos do documento *NOR* são o comandante do navio, o inspetor de embarque e o agente marítimo. E não há questões hierárquicas, ou seja, qualquer um dos participantes pode cancelar o documento, isto é, a operação.
- o modo: se relaciona ao papel que a língua exerce, sua função dentro do contexto; se é falada ou escrita, formal ou informal, seu modo retórico. O modo informa como a comunicação acontece, como a linguagem está sendo usada; é o meio utilizado para transmissão da informação. O *NOR* é um documento escrito em inglês através de linguagem formal, técnica e constitutiva.

Segundo Halliday e Hasan (1989, p. 55), a Configuração Contextual (CC) se dá através dessas variáveis, pois é possível perceber os elementos obrigatórios e os elementos opcionais que compõem a Estrutura Potencial de um Gênero (EPG), assim como sua sequência e a possibilidade de iteração ou reversão. É possível, também, verificar traços estruturais, lexicais, gramaticais e semânticos em textos constituintes de um determinado gênero. Dessa forma, o documento portuário *NOR*, por exemplo, possui quatro elementos obrigatórios: endereçamento do consignatário, identificação do documento, aviso de prontidão e referência ao documento legal, que determinam os estágios que devem ocorrer em todos os exemplares do documento.

As três variáveis do contexto, campo, relação e modo, por sua vez, são realizadas através de três metafunções da linguagem que explicaremos a seguir.

1.2.1 As Metafunções

No paradigma funcionalista, a língua é vista como sistema de comunicação e é determinada pelas funções que exerce na sociedade. 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; SOUZA, 2007, p. 21). As metafunções da linguagem são: ideacional, interpessoal e textual.

A função ideacional se relaciona ao campo, ao propósito, à visão de mundo; se relaciona à representação dos atores sociais. Nesta função, 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. Tal função expressa o que está acontecendo, os participantes envolvidos e as circunstâncias do evento comunicativo. Segundo Lyons (1976), a linguagem serve para a manifestação da experiência que o falante tem do mundo real, inclusive do mundo interior, ou seja, de sua própria consciência.

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; SOUZA, 2007). Ela expressa os modos de estabelecer relações entre os participantes.

A função textual refere-se à caracterização da oração como mensagem; a linguagem se relaciona ao mundo real. Tal função está ligada ao fluxo de informação e organiza a textualização por meio do sistema temático (CUNHA; SOUZA, 2007). Corresponde à forma textual por meio da qual o participante discursivo expressa suas experiências. A função textual organiza a língua em textos escritos ou falados que sejam significativos e coerentes. Ela é influenciada pelo modo.

A gramática funcional trabalha com a língua a partir dos conceitos e funções supracitados, que contribuem para que a comunicação se realize 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.

O presente trabalho aborda, particularmente, o significado ideacional, como mencionamos anteriormente, onde a língua desempenha a função de representação das experiências e do mundo.

Porém, vale ressaltar que as três funções, a interpessoal, a textual e a ideacional ocorrem simultaneamente em todo o texto, pois ele é percebido de forma multifuncional.

Na próxima subseção abordaremos o sistema de transitividade que está relacionado à função ideacional, pois especifica os papéis dos elementos da oração e codifica a experiência

do mundo. Ele liga-se à escolha de processos (elementos verbais) e seus argumentos. O propósito e o contexto tem grande influência nas escolhas transitivas (DROGA; HUMPHREY, 2002, p. 18).

1.2.2 A Transitividade

Segundo Halliday (1994), a metafunção ideacional pode ser determinada pelo sistema de Transitividade, que organiza um evento comunicativo em Processos, que são realizados por grupos verbais, ou seja, é a ação propriamente dita; Participantes, quem ou o quê está envolvido no processo; e Circunstâncias que adicionam informações ao processo e são representadas por grupos adverbiais. Os Processos, Participantes e Circunstâncias correspondem, respectivamente, às três classes de palavras: verbo, substantivo e advérbio. Vale ressaltar que o advérbio é considerado termo fundamental na gramática sistêmico-funcional, o que geralmente não acontece na gramática tradicional.

Há três tipos de processos principais: os materiais, os mentais e os relacionais; e os secundários: os comportamentais, os verbais e os existenciais (HALLIDAY; MATTHIESSEN, 2004). A figura 1, a seguir, mostra os três tipos de processos considerados principais e os três secundários. Os processos secundários estão na fronteira entre os principais, “são intermediações que preservam certos traços dos processos que lhes cercam” (CUNHA; SOUZA, 2007, p.55)

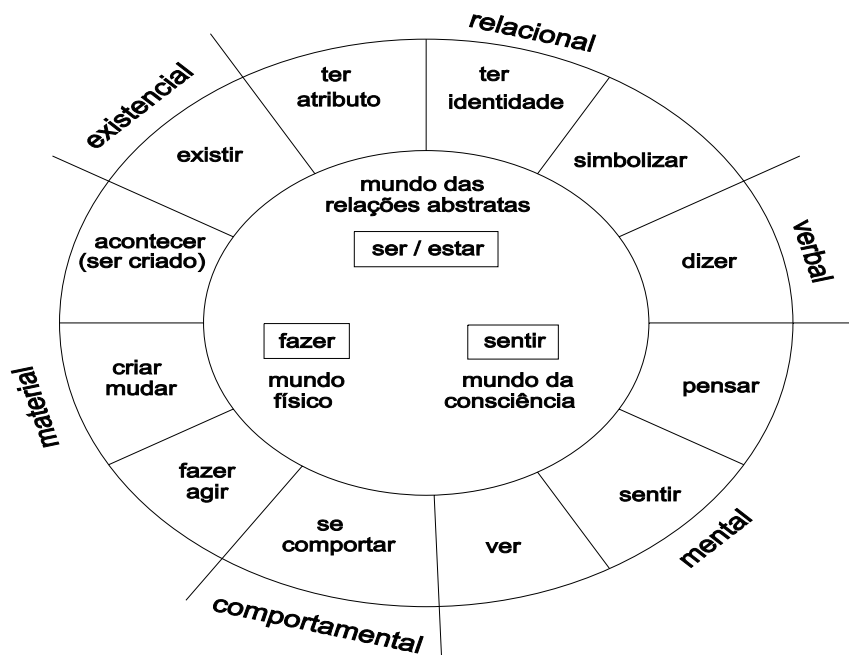


Figura 01 – Tipos de Processo. Fonte: Adaptado de Halliday e Matthiessen, 2004, p. 172

Vale ressaltar que cada processo é composto por diferentes participantes. Por isso, no quadro abaixo, apresentamos os processos, o significado (aspecto verbal que caracteriza cada processo) e os participantes dos processos:

TIPOS DE PROCESSO	SIGNIFICADO	PARTICIPANTES
Material	Agir, Fazer	Ator – Meta
Mental	Sentir, Pensar	Experienciador – Fenômeno
Relacional	Ter, Ser	Portador – Atributo
Verbal	Dizer, Falar	Dizente – Verbiagem
Existencial	Existir	Existente
Comportamental	Comportar-se: rir, olhar	Comportante

Quadro 01- Processos, significados e participantes. Fonte: Adaptado de Naves, 2011, p. 20.

Apresentamos a seguir uma breve explicação dos processos classificados por Halliday e Matthiessen (2004). Algumas das explicações são seguidas de exemplos retirados do corpus

desta pesquisa, do anexo F, *NOR* do M.V. Bulk India. Ressaltamos que os processos que não foram exemplificados não foram encontrados nos exemplares do documento *NOR*.

1. Materiais – são aqueles que constituem ações, relacionados ao *fazer*.

Exemplo: The M.V. Bulk India arrived at roads on September 18th, 2010 at 23hours lt.

Ator	Processo Material	Circunstância:localização: temporal
The M.V Bulk India	arrived at roads	On September 18th, 2010 at 23hours lt.

2. Mentais – são relacionados aos processos de sentir (HALLIDAY, 1985); à consciência, à cognição, à afeição e à percepção.

3. Relacional – são processos que relacionam um fragmento de uma experiência a outro, classificando e identificando. Os processos relacionais podem ser classificados de dois modos (LIMA-LOPES; VENTURA, 2008, p. 7):

- atributivo → onde “X” é atributo de “Y”:

Portador	Processo Relacional	Atributo
She	is	ready in all respects to load her cargo

- identificativo → onde “X” é a identidade de “Y”:

(This document)	(is)	A Notice of Readiness
Característica	Processo relacional	Valor

O processo relacional de identificação envolve dois participantes: Característica (*Token*), que significa/representa o que está sendo definido; e Valor (*Value*) que define. No exemplo acima, o grupo nominal **Notice of Readiness** tem função de identificação: a expressão é Valor e o Token é o próprio documento, ou seja, *This document is a Notice of Readiness*.

4. Verbais – são processos que introduzem o discurso de outro e referem-se aos verbos que expressam o *dizer*.

Dizente	Processo Verbal	Verbiagem
(Comandante)	Reference shall be made (= I refer you to)	to the relevant Charter Party,

5. Existenciais – são representados por algo que existe ou acontece.

6. Comportamentais – são processos que elencam um comportamento, incluindo atividades psicológicas e fisiológicas.

No que tange às circunstâncias, elas são realizadas através de um adjunto de valor ou adverbial e podem ocorrer com todos os tipos de processo, possuindo, geralmente, significados semelhantes (LIMA-LOPES; VENTURA, 2008).

Segundo Halliday (1984,), as circunstâncias podem ser consideradas uma forma de introduzir um participante de forma indireta. Por isso, a Gramática Sistêmico-Funcional classifica os elementos circunstanciais de forma diferente da gramática tradicional, em relação às categorias sugeridas e também ao status dado a esses elementos.

Há nove tipos de circunstâncias, de acordo com Halliday. A maioria deles possui subtipos. Vejamos o quadro a seguir:

TIPO	SUBTIPO	SIGNIFICAÇÃO
Extensão	Temporal	Tempo = “quão logo”
	Espacial	Espaço = “quão longe”
	de frequência	Frequência = “quão frequente”
Localização	Temporal	Tempo = quando
	Espacial	Espaço = onde
Modo	Meio	Constrói significados como “com o que” / “de que maneira”
	Qualidade	Constrói significados do tipo “quão + advérbio”
	Comparação	Constrói significados de semelhança ou dessemelhança
	Grau	É realizado com indicador de gradação, como muito.
Papel	Guisa	Constrói o significado a partir da identificação de uma entidade em função de outra
	Produto	Constrói o significado através de um processo de transformação do sujeito
Acompanha- mento	Comitativo	Constrói significados a partir de ação conjunta, realizado em duas instâncias com o uso de preposições como “como”, “junto com”.
	Aditivo	Constrói significados a partir de ação conjunta, porém os elementos são representados separadamente, como forma de contraste.
Causa	Razão	Constrói a razão pela qual o processo se realiza.
	Propósito	Constrói o propósito pelo qual o processo se realiza.
	Benefício	Representa uma entidade para a qual um processo se realiza.
Contingência	Condição	Realiza-se por elementos como “no caso de”, “se por acaso”, “se” etc;
	Concessão	Expressa-se por elementos como “a despeito de”, “apesar de”, “ainda que” etc;
	Falta	Constrói significados por elementos como “na ausência de”, “na falta de” etc.
Assunto		Relaciona-se aos processos verbais e é equivalente circunstancial da Verbiagem.
Ângulo	Fonte	É identificado através de uma fonte responsável por uma determinada ação ou pensamento.
	Ponto de vista	Expressa-se por de um ponto de vista de um Dizente (processo verbal), ou por Experienciador (processo mental).

Quadro 02: Tipos de circunstância. Fonte: Adaptado de Halliday, 1994.

Abaixo alguns exemplos retirados do corpus desta pesquisa, anexo F, *NOR* do M.V. Bulk India, que instanciam as categorias descritas no quadro:

1. Circunstância:Localização: espacial

At this terminal, September 18th. 2010

2. Circunstância:Localização: temporal

At this terminal, September 18th. 2010

3. Circunstância: Contingência: condição

(...) in accordance with terms and conditions of the Charter Party under which this voyage is performed.

4. Circunstância: Papel: guisa

assinatura do comandante

Master M.V. “BULK INDIA”

Podemos resumir, de acordo com Lima-Lopes e Ventura, 2008(p. 20) que a função ideacional “é responsável pela representação do nosso mundo exterior e interior. Nesse contexto, o processo, seus participantes e as circunstâncias são os elementos que trazem à tona essas representações calcadas na escolha”. Neste trabalho, a análise do documento *NOR* mostra como as funções são realizadas na estrutura retórica, ressaltando como isso influencia na escolha dos processos e realização dos participantes. Analisar o sistema de transitividade deste documento tem como objetivo explicar como os sentidos foram construídos.Tendo apresentado os pressupostos que fundamentam o ensino de língua estrangeira para fins específicos e a teoria linguística que orienta a análise dos textos constantes do corpus desta pesquisa, introduz-se, na seção a seguir, o conceito de gênero, tal como será entendido nesta pesquisa.

1.3 Gênero

A perspectiva de gênero adotada nesta pesquisa baseia-se na teoria sistêmico-funcional de Hasan (1989, 2000). Porém, destacaremos as principais contribuições de outros autores importantes para esta pesquisa. Primeiramente, abordaremos a teoria de Mikhail

Bakhtin por causa de sua influência nos conceitos de vários autores. Em seguida, trataremos da teoria de John Swales (1990) visto que na área de línguas para fins específicos exerce grande influência, principalmente na proposta de gêneros textuais de Ramos que foi amplamente difundida nas escolas técnicas federais. Por último, apresentaremos as propostas dos teóricos funcionalistas que se preocupam com o contexto de produção dos textos e a estruturação dos mesmos: Hasan e a Estrutura Potencial do Gênero (EPG) e Martin e com a Estrutura Esquemática.

1.3.1 Bakhtin

Nesta pesquisa, não temos a intenção de detalhar a teoria de Bakhtin, visto que esta não é nosso foco. Entretanto, como há muitas concepções associadas às considerações de Bakhtin, faremos um breve resumo de seu trabalho com gêneros.

Bakhtin (2006) propõe que gêneros são “tipos relativamente estáveis de enunciados”, que são unidades reais de comunicação discursiva. Em sua teoria, os gêneros são divididos em primários (simples) e secundários (complexos). Os gêneros primários são os que fazem parte do cotidiano, se formaram nas condições da comunicação discursiva imediata, como a receita culinária, uma lista de compras. Por outro lado, os gêneros secundários “surgem das condições de um convívio cultural mais complexo e relativamente muito desenvolvido e organizado” (BAKHTIN, 2006, p. 263), como um romance ou um drama. Dessa forma, o autor amplia a noção de gêneros, pois passa a incluir a produção literária e os gêneros do cotidiano.

Outro ponto importante abordado pelo autor é o reconhecimento do enunciado como unidade de comunicação verbal. Segundo Carvalho (2005), ele integra à sua definição um componente social, visto que o enunciado de um falante precede ou sucede o de um outro. A noção de propósito também é importante para autor.

Segundo Eggins (2004, p. 57), para Bakhtin o uso da linguagem torna-se algo habitualizado, senão a comunicação seria impossível. Além de desenvolvermos os gêneros para economizar tempo e energia, é impraticável originar um gênero durante o processo de fala. O autor afirma que é possível o reconhecimento de gêneros orais por causa de uma estrutura composicional previsível:

Se não existissem os gêneros do discurso e se não os dominássemos, se tivéssemos de criá-los pela primeira vez no processo da fala, se tivéssemos de construir cada um de nossos enunciados, a comunicação verbal seria quase impossível. (BAKHTIN, 2003, p.304)

Dessa forma, podemos afirmar que, de acordo com Bakhtin, os gêneros do discurso são fundamentais para nossa comunicação verbal.

1.3.2 Swales

A proposta de análise de Swales (1990), conforme mencionamos anteriormente, é de grande importância no campo de Inglês para Fins Específicos. Atualmente, nas escolas técnicas federais, esta proposta é a mais utilizada, em virtude do desenvolvimento do Projeto Nacional de Inglês Instrumental no Brasil, que iniciou na década de 80. Este projeto priorizou a habilidade de leitura, o ensino de estratégias e a leitura de textos autênticos. De fato, o autor fundamenta a pesquisa de Ramos (2004) em sua proposta de Gêneros Textuais, na qual a autora traz uma importante contribuição para a aplicação de gêneros textuais em sala de aula de inglês para fins específicos. Vale ressaltar que a pesquisa de Swales se dá no âmbito acadêmico.

Destacamos, de sua proposta, a noção de comunidade discursiva, pertinente para os propósitos desta pesquisa, visto que sentimos necessidade de ouvir os funcionários das empresas colaboradoras a fim de esclarecer o contexto no qual o documento está inserido. Conversamos com operadores portuários que nos relataram sobre o objetivo do documento e sua importância em uma operação portuária. A partir dos diálogos trocados com essa comunidade discursiva, percebemos que o valor do documento *NOR* ia além da prontidão do navio para a operação.

Swales vê o texto e o contexto associados, tudo o que está produzido em um texto tem ligação com o contexto social ao qual ocorre. O gênero associa texto e contexto a partir de um propósito comunicativo que motiva sua realização e é compartilhado com a comunidade discursiva que o reconhece, molda e transforma (SWALES, 1990; BHATIA, 1993). Dessa forma, interpreta-se o significado das escolhas linguísticas de um texto a partir da caracterização do contexto de situação, dos participantes e da relação entre contexto e participantes. Entretanto, Ramos e Santos (2004), apontam que o conceito de gênero está relacionado ao contexto de cultura, pois as regras de convívio social pertencem ao nível mais amplo das relações entre pessoas e ambiente. De acordo com essa proposta, a análise de um gênero envolve a identificação:

- da comunidade discursiva, levantando seus valores objetivos, condições materiais, etc, e, portanto, o contexto de cultura; que conduz ao

- do propósito comunicativo, ou seja, o “para quê” da atividade social; que conduz a
- organização retórica da mensagem que se faz através de blocos retóricos (movimentos e passos) que sinalizam o conteúdo informacional e parte do propósito comunicativo. Os movimentos ditos como obrigatórios e opcionais e os passos, seus elementos constituintes, dados como opcionais, foram denominados por Swales (1990). Eles podem ser determinados pela inferência a partir do contexto, pela referência aos indícios linguísticos do texto, por itens lexicais explícitos e por elementos coesivos.

A proposta de Swales para o reconhecimento de um gênero pode ser resumida a partir da identificação da comunidade discursiva, do propósito comunicativo e dos movimentos e passos.

1.3.3 Autores sistemicistas

Os autores sistemicistas relacionados nesta pesquisa definem o gênero a partir de interações sociais, da análise do contexto situacional e cultural. Estes autores se preocupam com o contexto de produção do texto e de sua estruturação em estágios.

1.3.3.1 A Estrutura Potencial do Gênero (EPG) de Hasan

Há vários trabalhos que se fundamentam na teoria de Hasan (1989), pesquisando a EPG de diversos gêneros. Podemos citar Motta-Roth (1995) em sua pesquisa com resenhas acadêmicas, Vian Jr (1997; 2009) em sua análise de vídeos institucionais, e respectivamente, em sua pesquisa sobre a EPG no ensino de línguas, Motta-Roth e Heberle (2005) onde aborda o conceito de EPG e que influencia vários outros trabalhos como o de Ferreira & Bortoluzzi (2006) sobre os gêneros de um processo penal, Fuzer e Vieira (2010) sobre anúncios pessoais em um jornal impresso. Porém, a maioria destes trabalhos apresenta em seu quadro de análise da EPG a nomenclatura de movimentos e passos da proposta de Swales. Além disso, poucos trabalhos apresentam a esquematização da EPG com a utilização dos símbolos propostos por Hasan.

O argumento central dos trabalhos de Hasan é a “necessidade e a possibilidade de analisar a linguagem como um sistema sociosemiótico” (MOTTA-ROTH; HERBELE, 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.

Para Eggins (2004), um texto torna-se difícil de ser analisado quando não há uma relação lógica com o evento social no qual está inserido. Assim, a autora destaca a ligação que existe entre texto e contexto corroborando Hasan e outros autores funcionalistas: “Textos não problemáticos são coerentes com seu contexto”, (Eggins, 2004, p. 54).

Hasan parte dos conceitos de campo, relação e modo introduzidos por Halliday (1985). A autora 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 no capítulo anterior: 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 sua 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 um 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).

A autora (HASAN, 2000, p. 54, 55) utiliza símbolos para determinar a CC de um texto. Vale ressaltar que estes símbolos são também reproduzidos e explicados por Eggins:

() os parênteses determinam que os elementos são opcionais, ou seja, os elementos fora dos parênteses são elementos obrigatórios;

< > elementos nos quais a realização léxico-gramatical pode ser incluída ou intercalada com a realização léxico-gramatical de algum outro elemento;

- o ponto entre elementos refere-se ao fato que a ordenação dos elementos nos dois lados do ponto é reversível;

^ indica relativa fixidez: o elemento à direita do símbolo não pode preceder o elemento à esquerda do símbolo;

[] desde que elementos móveis são móveis dentro de um certo limite, as fronteiras de tal limite são indicadas por relevantes elementos posicionados dentro dos colchetes;

↪ a seta em curva para a direita indica a possibilidade de repetição de um elemento.

Um texto é percebido como completo se ele realiza todos os elementos obrigatórios (HASAN, 2000, p. 53, 54). Por isso, se pegarmos os elementos obrigatórios que compõem os estágios de um exemplar do documento *NOR*, podemos considerá-lo completo se ele apresentar os seguintes estágios: endereçamento do consignatário, identificação do documento, aviso de prontidão e referência ao documento legal. Vale ressaltar que a rede léxico-gramatical carrega implicações sobre as configurações permitidas que serão manifestadas em um dado texto.

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).

1.3.3.2. Martin

Com uma visão sistêmico-funcional, a teoria de Martin parte dos conceitos de Halliday de contexto de situação e de registro, e as metafunções. Além disso, o autor se baseia no conceito de gênero adotado por Bakhtin e em algumas concepções propostas por Hasan, embora o autor discorde de alguns pontos da teoria da autora. Sua perspectiva teleológica “considera o mundo como um sistema de relações entre meios e fins” (MARTIN, 1992, p. 503).

O autor amplia o termo de registro definido por Halliday, que se refere à linguagem como um “contexto de expressão plano – os significados linguísticos (carregando suas expressões) em um determinado tipo de situação” (MARTIN, 1992, p. 501). Para Martin, o registro refere-se ao sistema semiótico constituído pelas variáveis de campo, relação e modo que envolve as noções tanto de sistema como de processo.

Sua noção de gênero compreende um processo social orientado por um objetivo, estruturado em estágios e realizado pelo registro (MARTIN, 1992, p. 505). Para Martin, o gênero é um processo social orientado por um objetivo, estruturado em estágios e realizado pelo registro.

Vian Jr. (2005, p. 34) afirma que para Martin “o gênero pré-seleciona as variáveis de registro, associando-as a partes específicas da estrutura textual, a chamada estrutura esquemática”. Em suma, em seu modelo, Martin propõe o gênero como um sistema que envolve configurações de opções dentro das variáveis de registro, que relacionam-se a elementos específicos da estrutura textual.

Assim, Martin inclui no contexto de interpretação, dois planos de comunicação:

o gênero (contexto da cultura) e o registro (contexto da situação), no qual o registro funciona como forma de expressão do gênero, da mesma maneira que a linguagem funciona como expressão do registro (Martin, 1992, p. 495).

Dessa forma, o autor propõe o seguinte esquema:



Figura 02 - Estratificação do contexto como plano de conteúdo da linguagem. Fonte: Adaptado de Martin, 1992, p. 495

Vian Jr (1997) destaca que Martin, diferentemente de Hasan, parte do gênero para analisar um texto e considera o registro um mediador na instanciação do gênero. O seu enfoque é dedutivo: ele parte de um modelo idealizado (a estrutura esquemática) e busca, nos textos, os traços ou pistas da atualização daquele modelo. Já na teoria de Hasan, adota-se um enfoque indutivo, ou seja, as escolhas relacionadas ao contexto de situação, isto é, às variáveis de registro, realizam-se pela e na EPG. Nesta pesquisa, optou-se pela teoria da EPG de Hasan, conforme as justificativas dadas na próxima seção.

1.3.4 A perspectiva adotada

Conforme mencionamos anteriormente, a perspectiva adotada nesta pesquisa se baseia na teoria de Hasan, de Estrutura Potencial Genérica (EPG). Primeiramente, adotamos tal perspectiva, pois ela vai ao encontro da teoria da Linguística Sistêmico-Funcional, abordada no capítulo anterior, que também fundamenta esta pesquisa. Dessa forma, este trabalho segue uma perspectiva sistêmico-funcional em sua totalidade. Ainda, tal escolha se deu pelo seu enfoque indutivo, já que não há modelos para a análise de textos na área portuária.

Além disso, procurávamos por uma perspectiva de gênero que melhor se adequasse ao documento analisado, o *NOR*. Este documento compõe um grupo de documentos da área portuária que fazem parte de um contexto restrito. Na verdade, as pessoas que têm acesso aos documentos são funcionários de agência marítima ou de um terminal portuário que trabalham em determinados departamentos. Tais documentos são conhecidos por alguns funcionários do porto. Como o contexto de produção destes textos é por nós desconhecido, optamos pela teoria que inicia pela análise do contexto de situação: campo, relação e modo. De fato,

conhecer este contexto facilita a análise do texto. Devemos levar em consideração várias questões antes de analisar o *NOR*: a importância do envio do documento conforme especificado no contrato de afretamento, sua aceitação, que pode gerar multa a um dos participantes envolvidos e a operação em si.

Assim, através do contexto situacional, já podemos fazer a previsão dos estágios obrigatórios do documento. A definição do contexto de situação, ou seja, das variáveis de registro, nos leva a definir o gênero *NOR*. Por isso, analisamos vários exemplares do documento *NOR* para estabelecer a EPG do mesmo, analisando seus estágios, a partir das marcas lexicais no texto, mapeando suas funções, conforme a proposta de Hasan (1989).

Além disso, utilizamos a categoria da transitividade para caracterizar o documento *NOR* através dos processos selecionados para a materialização linguística. Deste modo, podemos identificar através de léxico-gramática as funções referentes aos estágios e aos participantes discursivos deste documento.

Neste capítulo, foram apresentados os pressupostos teóricos que norteiam esta pesquisa. Em primeiro lugar, fizemos um apanhado da abordagem instrumental no ensino de línguas estrangeiras, como forma de situar o contexto desta pesquisa, que tem sua motivação no ensino de inglês para alunos do Curso Técnico de Portos. Em seguida, foram introduzidos os conceitos e categorias analíticas da linguística sistêmico-funcional, que informa todo o desenho e o percurso desta pesquisa. Para finalizar, foi apresentado o conceito de gênero adotado na LSF e considera mais pertinente aos propósitos desta pesquisa.

No próximo capítulo, apresentamos como o material analisado nesta pesquisa foi coletado e organizado.

2 METODOLOGIA

Este capítulo tem por objetivo descrever como o material para esta pesquisa foi coletado e organizado, além de apresentar as características do corpus e descrever o contexto no qual ele se insere. Primeiramente, apresentamos os procedimentos de coleta e organização de dados e os instrumentos de pesquisa utilizados. Em seguida, abordamos brevemente o contexto em que atuo e que conduziu-me a esta pesquisa: tratamos da escola técnica federal de Itaguaí onde trabalho como professora de Inglês para Fins Específicos e o Curso de Portos. Logo após, descrevemos o contexto portuário, os terminais pesquisados, os documentos portuários relacionados à operação de carga ou descarga de mercadorias, entre eles o *NOR* e os participantes que atuam diretamente no documento em questão.

2.1 O paradigma da pesquisa

Durante muito tempo, para que um estudo fosse considerado científico, ele deveria seguir os pressupostos do paradigma positivista. Este paradigma focaliza o produto, busca a objetividade podendo levar a generalizações. De acordo com Moita Lopes (1996), a investigação positivista centra-se na análise do produto final do usuário.

Em contrapartida, o paradigma interpretativista surgiu para entender como os seres humanos interpretam o mundo a sua volta. Tal paradigma focaliza o processo; o acesso aos fatos se dá através da interpretação dos significados, do mundo a sua volta, havendo assim, segundo Moita Lopes (1994), várias realidades, não apenas uma única. Na pesquisa interpretativista é o fator qualitativo, o particular que interessa; visa compreender determinado contexto e seus participantes, através dos significados sociais construídos. Segundo Moita Lopes (1994), o pesquisador quer entender os significados construídos pelos participantes de um determinado contexto social. Tais características se contrapõem às principais características do paradigma positivista: a objetividade, a generalização, visando uma só verdade.

Levando em consideração as características dos paradigmas mencionados, acreditamos que esta pesquisa seja, de certo modo, mista. Ela possui cunho quantitativo, por analisar estágios, contabilizando-os e comparando-os. Por outro lado, consideramos esta análise ainda mais interpretativista, ou seja, uma pesquisa qualitativa, por propor a interpretação das funções de cada estágio, de acordo com a nossa visão. Segundo MC DONOUGH e MC

DONOUGH (1997, p. 54, 55), estudos qualitativos e quantitativos não devem ser considerados mutuamente exclusivos. Assim, tais estudos podem se complementar e permitir um melhor entendimento acerca de um determinado problema de pesquisa.

Uma das tendências do paradigma interpretativista é a pesquisa etnográfica. Ela é também chamada de pesquisa de campo, prevê o uso variado de técnicas como observações, entrevistas, documentos, livros e apresenta uma perspectiva analítica; busca incorporar as perspectivas dos participantes, através da análise de suas interpretações, opiniões e visões. A seguir, trato da pesquisa etnográfica mais detalhadamente.

2.1.1 A pesquisa etnográfica

Segundo Erickson (1984), o termo etnografia significa “escrever sobre os povos”, escrever sobre um tipo de sociedade particular. O estudo etnográfico faz o isolamento de uma determinada situação social para que se compreendam os diferentes significados de um contexto e a visão dos participantes nele inseridos. Então, a etnografia é guiada por um ponto de vista, envolvendo a linguagem, a interpretação e a reflexão; retrata fatos do ponto de vista dos participantes, que passam a ter forte atuação na pesquisa, e a do pesquisador, pois é através da sua visão de mundo, da interpretação dos significados sociais que a pesquisa será descrita, ou seja, o etnógrafo descreve o que na sua visão acontece em uma determinada situação social. Por isso, de acordo com Erickson (1984), é de extrema importância que o etnógrafo tenha postura crítica de um filósofo, questionando continuamente o convencional e examinando o óbvio, ao qual não se dá valor e se torna invisível para os participantes de uma cultura. A visão crítica e reflexiva do etnógrafo é de extrema importância, pois ele busca padrões de comportamentos que as pessoas aprenderam ou criaram. Spradley (1980) complementa afirmando que o etnógrafo deve descobrir padrões existentes em sua pesquisa.

Acreditamos que este trabalho é de cunho etnográfico, pois é através da análise de documentos, da observação, da descrição do contexto social, da interpretação dos significados e da busca de um padrão ou modelo de estruturação do documento *NOR* que responderemos aos questionamentos desta pesquisa.

Dessa forma, apresentaremos na próxima seção os procedimentos de coleta e organização dos dados.

2.2 Procedimentos de coleta e organização de dados

Há vários documentos gerados durante a movimentação de cargas no transporte marítimo, por causa da realização da operação portuária. Muitos desses documentos fazem parte de uma rotina de troca de mensagens, instruções e informações entre o agente marítimo e o comando do navio que são feitas antes mesmo da chegada do navio ao porto. Tais informações são tratadas como documentos, pois seu conteúdo pode comprometer toda a operação, causando prejuízos comerciais e financeiros. Isto se deve ao fato de que a grande maioria dos documentos emitidos pelos navios ou pelas agências marítimas tem considerável impacto no desenrolar dos contratos internacionais de compra e venda de mercadorias. Dentre os diversos documentos portuários, optamos por pesquisar o documento *NOR* pela sua importância no cumprimento de todas as atividades dentro de um porto. Este documento é o ponto de partida para o início de uma operação, pois fornece as informações de tempo suficiente que permite a preparação do navio e do porto para o carregamento ou descarregamento de mercadorias. Sua entrega, feita pelo comandante e a aceitação, feita por um operador portuário, deve estar de acordo com o contrato de afretamento, o *Charter Party*, para que não cause atraso e gere multa à agência marítima contratada.

Nesta pesquisa, foram coletados 10 (dez) exemplares do documento *NOR* junto a duas empresas que possuem seus terminais privativos: uma mineradora que possui dois terminais portuários privados e a Sepetiba Tecon, que administra o terminal de contêineres da CSN, Companhia Siderúrgica Nacional. Em um primeiro momento, coletamos três exemplares com a mineradora, no terminal de Guaíba (TIG), em uma reunião com o supervisor de embarque. Porém, com pouca disponibilidade para a pesquisa, o supervisor comunicou que não poderia contribuir além do que já havia feito. Em um segundo momento, conseguimos junto à CSN uma visita ao Sepetiba Tecon, conversando com um Coordenador de Operações Portuárias e um Operador do Departamento de Planejamento. Coletamos de fevereiro a maio de 2012, sete exemplares do documento *NOR* no terminal da empresa. Ressaltamos que os exemplares apresentados neste trabalho não foram selecionados partindo de uma escolha nossa. Como era difícil consegui-los, por serem sigilosos, ou seja, por terem seu acesso restrito a funcionários de agências marítimas e dos terminais portuários, e pelo difícil contato com estes funcionários que trabalham em turnos e viajam com frequência, os documentos foram analisados conforme eram fornecidos pelas empresas.

Primeiramente, examinamos o contexto de situação no qual o documento *NOR* é constituído. Este contexto imediato é determinado por três aspectos constitutivos que Halliday

(HALLIDAY; HASAN, 1989) 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.

A Configuração Contextual (CC) do documento NOR é determinada conforme indicamos no quadro abaixo:

CC do NOR
<p>Campo: Gênero do meio portuário, o <i>Notice of Readiness</i>, <i>NOR</i>, 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 <i>Charter Party</i> e deve ser aceito pelo destinatário.</p>
<p>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 <i>Charter Party</i>. Ele pode decidir por cancelar o <i>NOR</i>, caso verifique algo errado na embarcação ou o não cumprimento de algo especificado no <i>Charter Party</i>. 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.</p>
<p>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 e o comandante do navio têm acesso ao texto.</p>

Quadro 03: Configuração Contextual *NOR*. Elaborado pela autora.

Segundo Hasan (HALLIDAY; HASAN, 1989), a CC se dá através dessas variáveis, por isso, em um segundo momento, os dez exemplares selecionados foram analisados qualitativamente, tendo em vista a identificação de estágios obrigatórios e opcionais a partir

das marcas lexicais encontradas nos textos, fazendo o mapeamento de suas funções, conforme a proposta de Hasan (HALLIDAY; HASAN, 1989).

2.2.1 Instrumentos de Pesquisa

Segundo Erickson (1984), há vários métodos de geração e interpretação de dados. Nesta pesquisa, elaboramos um questionário para esclarecer as dúvidas em relação ao contexto em que circula o documento *NOR*.

2.2.1.1 Questionário

O questionário (vide APÊNDICE) foi elaborado para ser respondido por um funcionário do Sepetiba Tecon, terminal portuário da CSN, que fosse especialista em documentação. O objetivo do questionário foi obter informações gerais sobre a atuação do participante na empresa, além de esclarecimentos sobre o documento *NOR*, a relação entre as pessoas envolvidas no documento, sua transmissão e relação com o *Charter Party*, que é o contrato de afretamento mencionado em todos os exemplares do documento *NOR* analisados.

Assim, o questionário foi respondido por um analista de planejamento que trabalha há seis anos no terminal Sepetiba Tecon. O funcionário lida com documentos em inglês como o *NOR*; é ele quem planeja o embarque e desembarque de cargas no terminal. Sua participação na pesquisa foi fundamental no esclarecimento de informações como o objetivo do documento, a relação entre a agência marítima e o comandante do navio e quem o terminal representa nesta negociação.

2.3 O contexto

2.3.1 CEFET-RJ – UnED (Unidade de Ensino Descentralizada) Itaguaí

A unidade de Ensino do CEFET, Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca, foi construída a partir do diálogo estabelecido pela instituição com representantes da Prefeitura Municipal de Itaguaí e a da empresa VALE. A parceria da escola com a empresa se deve ao fato de não haver mão de obra especializada na área portuária na região da Costa Verde do Estado do Rio de Janeiro. Assim, a empresa investiu na construção da escola e no fornecimento de algumas máquinas para laboratórios.

A escola foi inaugurada em 17 de dezembro de 2010, porém funcionava em espaço cedido pela prefeitura de Itaguaí desde 2008 com o curso pós-médio Técnico de Portos para atender ao projeto em conjunto com a VALE.

Atualmente, a escola possui o curso pós-médio Técnico de Portos, com duração de dois anos, mais um ano de estágio; o curso técnico de Mecânica Industrial, com duração de três anos, mais um ano de estágio; e o curso de graduação em Engenharia em Mecânica, com duração de cinco anos.

2.3.2. O Curso Técnico de Portos

O objetivo do curso é formar técnicos habilitados a executar atividades relacionadas a operações de cargas portuárias: granel¹, geral² 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 à 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.

No CEFET Itaguaí, o curso tem como pré-requisito o ensino médio, por se tratar de um curso pós-médio. Vale ressaltar que o curso é o único em escola técnica pública no estado do Rio de Janeiro. Além dele, há o curso técnico no Instituto Federal do Espírito Santo e, é dado como curso de extensão, no Instituto Federal do Maranhão.

Entre as disciplinas do curso, o *Inglês Instrumental*, nomenclatura da disciplina no curso, se destaca por ser o inglês a língua de comunicação oficial em portos. Por isso, os alunos sabem que para ter ascensão na carreira portuária é necessário o domínio do idioma. A escola tem atualmente um projeto de extensão relacionado à documentação portuária em inglês, que conta com a participação de duas alunas orientadas pela professora de Inglês para Fins Específicos e oito alunos colaboradores do último período do curso.

Desta forma, após a apresentação do contexto que me fez escolher esta pesquisa, apresentaremos o contexto no qual o documento NOR se insere. Inicialmente, trataremos das duas empresas que contribuíram para esta pesquisa.

¹Se refere à carga homogênea, não embalada, disposta em determinado espaço de uma embarcação. Ela deve ser despejada, como por exemplo, líquidos e grãos.

²Vários tipos de carga, geralmente transportados em pequenos lotes, que não esteja acondicionada em contêineres.

2.3.3 As empresas e seus terminais

2.3.3.1. A Vale

A Vale é uma mineradora pioneira, a segunda maior do planeta, além de possuir negócios em logística e projetos de geração de energia. Segundo a página da empresa na *internet*, ela atua nos cinco continentes, e é comprometida com o desenvolvimento sustentável. Além de sua sede no Brasil, a empresa opera em mais de 38 países.

Desde 2002, a Vale possui a concessão do Terminal de Minério da Companhia Portuária Baía de Sepetiba (CPBS). O terminal localiza-se em Itaguaí, Rio de Janeiro. Outro terminal da Vale, que opera desde 1973, é o Terminal da Ilha Guaíba (TIG), que hoje é uma das principais áreas privatizadas para a movimentação de minério de ferro das minas do sul de Minas Gerais. Este terminal localiza-se em Mangaratiba, cidade próxima a Itaguaí.

2.3.3.2 O Sepetiba Tecon – CSN

A empresa Sepetiba Tecon S/A era a princípio uma associação da Companhia Siderúrgica Nacional, a CSN, e da Companhia Vale do Rio Doce, que tinha o direito de explorar, gerenciar e ser a concessionária do Terminal de Contêineres do Porto de Itaguaí. Em 2003, o Sepetiba Tecon passou a ser uma empresa somente da CSN, que, atualmente, além de administrar o terminal de contêineres, também gere o terminal de granéis sólidos, o Tecar, onde é embarcado o minério de ferro.

Segundo a página da CSN na internet, o Sepetiba Tecon 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 Sepetiba Tecon possui uma área total de aproximadamente 400.000 m² que são divididos em duas subáreas de 200.000 m² (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).

A seguir, para que se entenda uma operação portuária e sua relação com o documento pesquisado, apresentaremos sucintamente os documentos que têm alguma ligação com a operação de embarque ou descarga de mercadorias no transporte marítimo.

2.3.4 Documentação Portuária

De acordo com o livro *Documentos da Navegação*³, p. 11, sempre houve polêmica sobre a aceitação de documentos emitidos pelos países. Por volta do século XIV fazia-se uso do cartulário, caderno onde se descrevia a carga embarcada e que tinha fê plena, para salvaguardar os interesses das partes. Mas, com o passar do tempo, houve a necessidade de criação de instrumentos mais eficazes para assegurar direitos e deveres exigidos pelas autoridades fiscais de cada país, no embarque ou descarga de mercadorias. Como já fora mencionado, abordaremos brevemente sobre os documentos que tem relação com o *NOR* e com a operação de carga ou descarga de mercadoria.

2.3.4.1 *NOA, Notice of Arrival* ou Aviso de Chegada

O *NOA* (vide ANEXO A) é o documento que informa sobre a aproximação do navio ao porto de destino. Sua emissão é feita pelo comandante do navio e a periodicidade varia conforme acordado no *Charter Party*. Vale ressaltar que a emissão do documento é feita várias vezes pelo comandante da embarcação, por exemplo, quinze dias antes da chegada, depois emite-se outro *NOA* dez dias antes da chegada, um outro sete dias antes e conseqüentemente outro aos cinco e três dias, por último, faltando um dia para a chegada no navio ao porto. Tal documento antecede ao *NOR*.

³ Não há autores nomeados neste livro. Ele foi encadernado e publicado pela FEMAR, Fundação dos Estudos do Mar, por um grupo de professores.

2.3.4.2 *NOR*, Notice of Readiness ou Aviso de Prontidão

Embora tal documento será analisado em detalhes nesta pesquisa, vale uma breve explicação para que se entenda a cadeia de documentos portuários. O *NOR* é o documento que complementa o *NOA*. Primeiramente, o comandante do navio emite avisos de aproximação ao porto, o(s) *NOA*(s). Assim que a embarcação chega ao ancoradouro⁴, o comandante emite o Aviso de Prontidão, o *NOR*, informando que o navio chegou e que está apto para exercer a operação prevista no *Charter Party*.

2.3.4.3 *Charter Party*, Contrato de Afretamento

O *Charter Party* é um contrato de afretamento⁵, também pode ser chamado de carta de afretamento, utilizado quando as partes contratam todo ou parte substancial do navio, seus porões, para transportar grandes quantidades de mercadorias. Neste documento são mencionados os detalhes acertados entre as partes, fretador⁶ e afretador⁷: valor do frete, forma de pagamento, prazos para embarque e desembarque, penalidades por demoras, descrição de mercadoria e quantidade, obrigações das partes, entre outros, Vieira (2002).

O *Charter Party* se apresenta sob a forma de quatro tipos de contrato:

O afretamento do navio a casco nu, *Bare Boat*, é o contrato em que o fretador (*owner*) do navio o freta sem armá-lo ou equipá-lo ao afretador (*charterer*) por um prazo determinado, geralmente por mês, contra o pagamento de uma prestação, ou seja, o frete. O afretador arca com todos os custos variáveis e fixos. Além disso, ele nomeia o capitão e a tripulação e equipa o navio para viagem. De acordo com Vieira (2002), o fretador se responsabiliza somente pelos custos de capital.

O afretamento por tempo, *time charter*, outro tipo de contrato, que pode ser de um mês a 20 anos, é aquele em que o fretador, além de aportar o navio, é responsável por todos os

⁴ Ancoradouro é o lugar apropriado para ancorar o navio; onde o navio pode lançar âncora.

⁵ Afretamento é o ato de contratar uma embarcação para prestar um determinado serviço mediante uma remuneração, tendo como base um contrato de afretamento (*Charter Party*). (Documentos da Navegação, 2008, p. 44).

⁶ Fretador é aquele que oferece o navio para ser utilizado. Pode ser o proprietário ou o operador do navio. Pode ser utilizado o termo armador para substituí-lo. (Documentos da Navegação, 2008, p. 44)

⁷ Afretador é aquele que contrata os serviços do navio. (Documentos da Navegação, p. 44); é aquele que toma uma embarcação em afretamento. Ele é a parte contratante nos afretamentos. No direito em inglês e utilizado o termo "*charterer*" para designar esta parte no contrato de afretamento, Fernandes e Leitão (2007).

gastos fixos: tripulação, mantimentos, seguros, manutenção. Por outro lado, o afretador se responsabiliza pela gestão comercial, ou seja, as decisões sobre a atividade do navio, cargas a aceitar, viagens a realizar, carga e descarga, e pelos custos variáveis, como por exemplo gastos com combustível. Vieira (2002) ressalta que neste tipo de contrato o tempo de estadia do navio em um porto é indiferente, não havendo *demurrage* (multas ou penalizações por atrasos e demoras).

O afretamento por viagem, *voyage charter*, é planejado para uma única viagem, onde o afretador contrata o transporte de uma determinada carga entre dois portos. O armador (fretador) é responsável pela posse e gestão do navio e arca com custos fixos e variáveis, Vieira (2002, p. 86). Porém, as operações de carga e descarga podem correr por conta do afretador, dependendo das condições estabelecidas no contrato.

Charter by Demise, ou afretamento ou arrendamento do navio armado e equipado, é um outro tipo de contrato, onde o fretador cede o navio armado e equipado ao afretador por um tempo determinado, mediante ao pagamento de um frete ou aluguel. A divisão dos custos é semelhante a do afretamento por tempo, Vieira (2002).

Nesta pesquisa, não anexamos o *Charter Party* porque este contrato não circula em sua totalidade no departamento pesquisado, o setor de planejamento. Seus funcionários tem acesso somente às cláusulas relacionadas à operação e sua documentação.

2.3.4.4 B/L, *Bill of Lading*, Conhecimento de Embarque

Bill of Lading (vide ANEXO B) é a forma de contrato de afretamento utilizado quando as partes desejam utilizar espaços do navio para transportar pequenos volumes de carga. A contratação de afretamentos através do *Bill of Lading* é a mais comum, visto que é mais frequente o embarque de pequenos lotes, a exigir documento padronizado que assume a forma de verdadeiro “contrato de adesão”, agilizando operações corriqueiras, geralmente, de pequena complexidade. Vale ressaltar, que tal contrato é utilizado em linha regular (Vieira, 2002). Porém, ele também é utilizado em linhas não regulares como um recibo de carga, ou seja, um documento que confirma a carga a bordo e confere a seu detentor o recebimento do frete. Este documento é emitido após toda a carga ser embarcada no navio. Sua relação com o *NOR* se dá através do tempo em foi iniciada a operação e a carga que fora mencionada no *NOR*.

2.3.4.5 *Mate's Receipt*, Recibo de Bordo

O *Mate's Receipt* (vide ANEXO C) é um documento que confirma a carga embarcada. Ele especifica a quantidade de volumes, tonelagem, marcas da carga, assim como sua descrição, segundo o que é informado no *B/L*. Este documento é mais específico que o *NOR*, porém sua ligação com tal documento se refere à carga que fora mencionada no Aviso de Prontidão.

2.3.4.6 *Cargo Manifest*, Manifesto de Carga

Cargo Manifest (vide ANEXO D) ou Manifesto de Carga é o documento que contém a relação detalhada das cargas embarcadas em unidade de medida apropriada em um determinado porto e seus respectivos *B/Ls*. Além disso, este documento permite ao comandante do navio comprovar a legalidade da carga a bordo. Neste documento, o comandante pode redigir observações sobre a carga que poderiam comprometer a carga, como por exemplo umidade e oxidação. Sua relação com o *NOR* também se refere ao fato da carga ter sido descrita no documento que fora anteriormente emitido.

2.3.4.7 *Statement of Facts*, *SOF*, Relatório de Fatos

Statement of Facts ou Relatório dos Fatos (vide ANEXO E) é um documento que relata por ordem cronológica todos os fatos ocorridos durante a permanência do navio no porto por ocasião do carregamento ou descarga. Ele é emitido pelo operador portuário ou agente. Tal documento é de fundamental importância para o cálculo do *Laytime*⁸, por isso sua elaboração deve ser realizada de forma precisa e responsável. Após sua confecção, o *SOF* deve ser submetido ao comandante do navio para assinatura juntamente com o operador portuário e agente. O *SOF* é o documento que de fato trata do início da operação no porto. Ele é um documento que deve ser emitido posteriormente ao *NOR*, ao final da operação.

Segundo o livro *Documentos da Navegação* (p. 47, 48), geralmente, as partes envolvidas em negociações de contrato de afretamento são domiciliadas em países diferentes, e as negociações são, na maior parte das vezes, dirigidas por intermediários, sempre com premência de tempo. Por isso, a comunicação feita e registrada em documentos é geralmente

⁸ Período previsto para acontecer a operação. <http://www.guialog.com.br/dicionarioi-l.htm>

baseada em formulário padrão, isto é, a maioria dos documentos supracitados se apresentam como um formulário, em anexo, seguem exemplos dos documentos supracitados. Como o seu conteúdo é bem conhecido por ambos os lados, as partes podem concentrar sua atenção em pontos e cláusulas particulares mais sensíveis, deixando os pontos corriqueiros a cargo das cláusulas já consagradas e estabelecidas no modelo padrão. De acordo com o livro, o emprego desse tipo de formulários no afretamento internacional teve efeito benéfico, sob o ponto de vista jurídico, pela maneira como contribuem para uma uniformidade internacional. Segundo os professores autores do livro, diferenças jurídicas de legislação comercial entre países são parcialmente neutralizadas. O fato de os formulários-padrão serem escritos em inglês e baseados em suportes jurídicos da legislação inglesa, ou americana, reformam a tendência da uniformidade internacional. Entre os documentos supracitados, o *NOR*, o *NOA* e o *Charter Party* são os documentos não apresentados como formulários.

2.3.5 Os participantes discursivos

2.3.5.1 O agente marítimo

O agente marítimo está a serviço de uma agência marítima que é uma empresa representante do armador⁹ nos portos, e presta assistência ao comandante nos portos em que o navio escala, Vieira (2002, p. 24). A responsabilidade de um agente marítimo é assumir o gerenciamento de um navio em um porto. Dessa forma, o serviço do agente se inicia semanas antes da embarcação chegar ao porto.

A administração de um agente marítimo envolve múltiplos tipos de ações e serviços, incluindo documentação da embarcação e da carga, controles de origem fiscal, recolhimento de tributos, contato com as autoridades, contratação de serviços como praticagem, rebocadores e lanchas, providências para agendamento da inspeção do navio pelos órgãos competentes, como Polícia Federal e Receita Federal e, ainda, a comunicação constante com o operador portuário, que é o responsável pela carga e descarga de mercadorias no porto. Além disso, o agente marítimo gerencia a estadia do navio no porto e responde pela transferência da carga do modal terrestre para o marítimo.

⁹ O armador é a pessoa física ou jurídica que arma a embarcação com o objetivo de explorá-la comercialmente através do transporte de mercadorias. Ele pode ou não ser o proprietário da embarcação.

Dessa forma, um agente marítimo possui várias atribuições no porto¹⁰. Dentre elas, a mais importante para esta pesquisa, é o acompanhamento da operação de embarque e desembarque de cargas. Cabe ao agente marítimo:

1. Estimar a data de atracação, tempo de operação, data estimada de saída do navio;
2. Informar diariamente ao armador e afretador, a produção diária, ou seja, a carga embarcada ou desembarcada, e quanto falta para terminar;
3. Acompanhar possíveis paradas na operação e informar imediatamente as partes, verificando se o relato foi registrado no documento *SOF*, *Statement of Facts*, onde os fatos ocorridos durante a permanência do navio ao porto são relatados;
4. Receber o *NOR* do navio e informar de imediato ao afretador;
5. Acompanhar a inspeção do navio e carga e checar se houve algum relatório de avaria ao navio ou à carga;
6. Antecipar imprevistos, informando a melhor solução;
7. Proteger os interesses de quem o nomeou de acordo com as cláusulas do *Charter Party*, que é o contrato de afretamento.

O agente marítimo não é o afretador do navio, ou seja, ele não é o proprietário da carga. Além disso, ele não executa o transporte e não tem poder de ingerência sobre a navegação. Ele exerce atividade estritamente mandatária, ou seja, ele age de acordo com o armador, que é a empresa proprietária do navio. Dessa forma, é o armador que terá obrigações e adquirirá direitos como se pessoalmente tivesse tomado parte do negócio jurídico.

2.3.5.2 O comandante ou capitão do navio

O Capitão ou Comandante do Navio tem como função comandar a embarcação em viagens marítimas. Ele é o responsável pelo navio e é a pessoa com maior autoridade a bordo, por isso compete a ele coordenar e controlar os vários serviços no convés, nas máquinas, nas câmaras, buscando melhorias nas operações, rentabilidade e segurança. Dependendo do tipo de contrato que oriente a operação, o comandante pode ser contratado pela agência marítima ou pelo próprio armador. Desta forma, o Comandante é o representante do armador e do dono da carga.

Segundo Martins (2008, p. 262), as funções do comandante podem ser classificadas em funções de direito público e funções de direito privado. Das funções de direito privado

¹⁰ As informações sobre as funções de um agente marítimo foram retiradas da apostila da professora Elizabeth Mello.

estão as funções relativas às gestões comercial e náutica, ou ainda administrativa. No que tange o direito público, o comandante figura como representante do Estado a bordo, ao atuar como autoridade ou oficial público.

Ressalto que neste trabalho, abordamos apenas as funções referentes ao direito privado, pois é este que está relacionado à pesquisa.

As funções do comandante em alguns momentos podem ocorrer em situações nas quais o comandante poderá enfrentar um paradoxo: defender os interesses do armador ou os do dono da carga, tais interesses podem se revelar antagônicos em determinadas circunstâncias. Porém, o comandante, nestes casos, deve optar pelos interesses do dono da carga, a quem está vinculado contratualmente (Martins 2008, p. 263).

Destacam-se as seguintes funções do comandante, de acordo com a legislação do Direito Marítimo:

- I) assinar todas as vias do conhecimento de transporte marítimo – *Bill of lading (BL)* – fornecendo-as ao dono das mercadorias;
- II) coletar contribuições para avaria grossa e requerer depósito judicial das mercadorias nos casos em que o dono da carga se negar a prestar contribuição;
- III) ser depositário da carga e de quaisquer efeitos que receber a bordo, e como tal está obrigado à sua guarda, bom acondicionamento e conservação, e à sua pronta entrega à vista dos conhecimentos de embarque, a responsabilidade do capitão a respeito da carga principia a correr desde o momento em que a recebe, e continua até o ato da sua entrega no lugar se houver convencionado, ou que estiver em uso no porto da descarga;
- IV) transportar mercadoria, cuidar da carga em circunstâncias normais e extraordinárias e entregar consignatário;
- V) vender a carga, para reparo ou provisão da embarcação;
- VI) requerer depósito judicial;
- VII) vender navio em caso de in navegabilidade legalmente comprovada;
- VIII) fretar outro navio para prosseguir viagem no caso de o navio não admitir conserto;
- IX) promover acordo para transporte;
- X) assinar documentos representando o armador e, quando o navio estiver afretado, também poderá representar tanto o armador quanto o afretador na execução de certos atos;
- XI) responder por quaisquer penalidades impostas à embarcação, por infração da legislação em vigor, resultantes de sua imperícia, omissão ou culpa, ou de pessoas que lhe sejam subordinadas, apontando, nesse caso, o responsável.

No que tange o documento *NOR*, o comandante do navio deve emití-lo conforme fora especificado no *Charter Party*. A partir da entrega deste documento, e de sua aceitação, pelo operador portuário, inicia-se a operação no porto.

2.3.5.3 O operador portuário

O operador portuário é o representante do porto; sua responsabilidade está relacionada à carga e descarga de mercadorias, isto é, a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de um navio. É importante mencionar que a sua atribuição está restrita a carga enquanto ela estiver no porto. Segundo a página da internet do porto de Santos, ele é “a pessoa jurídica pré-qualificada para execução da operação portuária na área do porto”. Esta área é “compreendida pelas instalações portuárias, bem como pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela administração portuária”. No Documento *NOR*, a função do operador portuário é dar o seu aceite de acordo com a preparação do porto para a chegada do navio e início da operação. A preparação do porto envolve o maquinário necessário, por exemplo, o portêiner¹¹ para retirar o contêiner de 10 pés¹² não pode ser o mesmo para o contêiner de 20. Por isso o navio só deve ir para o berço de atracação¹³ quando todo o plano feito pela setor de planejamento do porto possa ser executado.

2.4 Procedimentos analíticos

Para organizar a nossa análise, em uma primeira etapa, analisamos o contexto de situação onde o documento *NOR* se insere, ou seja, sua configuração contextual através das variáveis de registro: o campo, a relação e o modo.

Inicialmente, selecionamos três exemplares do documento *NOR* e procedemos uma análise qualitativa de seus padrões léxico-gramaticais, procurando identificar os seus estágios principais.

¹¹ Portêiner é uma máquina para movimentar contêiner.

¹² Pé é uma unidade de medida que equivale a 30,48cm

¹³ Berço de atracação consiste em um local específico no terminal marítimo onde o navio atraca para fazer o embarque e desembarque de cargas. <http://www.portogente.com.br/portopedia/>

Em seguida, a partir dos dados levantados na análise preliminar, elaboramos, para cada exemplar do documento, um quadro que foi dividido em cinco colunas. A primeira se refere aos estágios que compõem cada documento, que estão ordenados conforme cada texto. Na segunda coluna, estabelecemos um padrão retórico funcional para cada estágio, isto é, nomeamos cada um dos estágios conforme a função que exerce no texto. A terceira coluna identifica o participante discursivo que é o sujeito ou o agente do enunciado. Na quarta coluna, apresentamos a léxico-gramática para analisar a realização da função ideacional através do sistema de transitividade com trechos de cada texto apresentados na quinta coluna, que exemplifica os estágios nomeados na coluna dois. Apresentamos abaixo parte de uma análise de um exemplar do documento *NOR*:

Está gio	Padrão retórico- funcional	Participante discursivo	Léxico-gramática	Exemplo
1	Identificação da agência marítima	Agência marítima	Grupo nominal com função de Dizente	LBH Group ou LBH Brasil Brazshipping
2 2.1 2.2 2.3	Identificação do navio - Identificação do porto - Identificação do terminal - Indicação de data	Comandante do navio	Sintagma preposicional com valor de Adjunto (Circunstância: localização: temporal/ espacial)	On board of M. V. (<u>nome do navio</u>) At this terminal, (<u>data</u>) (<u>Porto e terminal</u>)
3	Endereçamento do consignatário	Comandante do navio	Sintagma preposicional com função de Receptor	To Messrs, (<u>empresa</u>) (<u>endereço</u>)
4	Identificação do documento	Comandante do navio	Grupo nominal com função de identificação: a expressão é Value e o Token é o próprio documento, ou seja, <i>This document is a Notice of Readiness</i>	Notice of Readiness
5 5.1 5.2 5.3	Aviso de prontidão - Indicação do navio - Indicação de data e hora - Descrição da carga	Comandante do navio	Processo verbal na forma imperativa passiva e processo relacional atributivo na Verbiagem, em que o navio é o Portador.	Kindly be advised that the M. V. (<u>nome do navio</u>) arrived at roads on (<u>data e hora</u>) and she is ready in all respects to load her cargo of (<u>descrição da carga</u>).

Quadro 04: Exemplo de quadro de análise do *NOR*. Elaborado pela autora.

Logo após, analisamos mais sete exemplares do documento com o propósito de complementar a pesquisa acerca da estrutura potencial do gênero *NOR*. Conforme informamos anteriormente, os documentos são restritos ao contexto portuário, por isso é

difícil conseguir informações sobre tais documentos em livros ou páginas da *internet*. Há várias apostilas elaboradas por professores que foram encadernadas e disponibilizadas na FEMAR, Fundação de Estudos do Mar, ou nas empresas ligadas aos portos. Assim, verificamos a necessidade de elaborar um questionário, que fora mencionado anteriormente, para esclarecer as dúvidas sobre o documento *NOR* e seu contexto.

2.5 Considerações parciais

Neste capítulo, abordamos os procedimentos metodológicos desta pesquisa, assim apresentados: o paradigma de pesquisa; a coleta e organização dos dados; as características do corpus; o contexto onde atuo como professora de inglês para fins específicos e o contexto portuário; e, por fim, os procedimentos analíticos. Fizemos considerações importantes em relação ao documento *NOR* e ao próprio contexto portuário, pouco conhecido por nós, pesquisadores da área de Linguagem. O nosso objetivo é informar de forma clara sobre o contexto pesquisado a fim de facilitar a leitura e compreensão desta dissertação às pessoas que pouco conhecem a área de portos.

No próximo capítulo, partimos para análise e discussão do documento *NOR*.

3 ANÁLISE DO CORPUS

Este capítulo visa, à luz da teoria citada na Revisão de Literatura, 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. Para tanto, retomamos as perguntas de pesquisa formuladas na Introdução para fazer um diálogo entre os dados e os autores que fundamentam este trabalho:

- Em que situação o gênero *NOR* se constitui? Ou seja, qual é a sua configuração contextual?
- Que linguagem medeia a atividade social nessa situação? Ou seja, qual é a estrutura potencial do gênero *NOR*?

Dessa forma, primeiramente, traçamos uma visão do conceito de gênero a partir de uma concepção sistemicista: o gênero é visto como uma atividade direcionada por objetivos e propósitos, realizada em estágios e na qual os falantes são engajados como membros da nossa cultura (MARTIN, 1992). Segundo Hasan (HALLIDAY; HASAN, 1989), a configuração textual se dá através das variáveis de registro localizadas no contexto situacional: o campo, a relação e o modo, que possibilitam perceber os elementos obrigatórios e os elementos opcionais que compõem a estrutura potencial de um gênero, assim como verificar seus traços estruturais, lexicais, gramaticais e semânticos. Para a autora, o gênero pode ser reconhecido pelo significado atribuído a ele, ou seja, o gênero é social, pois o usuário infere os significados dos textos que são retirados do meio social e cultural no qual estão inseridos. Através da configuração contextual do documento *NOR*, podemos estabelecer relações entre linguagem e contexto, tendo em vista sua funcionalidade.

Passaremos, em seguida, à segunda pergunta de pesquisa, sobre a EPG do gênero *NOR*. Com base na análise dos dez exemplares do documento pesquisado, apresentaremos os estágios que compõem os exemplares, assim como a sua classificação em obrigatórios, opcionais e recursivos, a partir das marcas lexicais no texto, mapeando suas funções, conforme a proposta de Hasan (HALLIDAY; HASAN, 1989).

Além da conjugação de todos estes elementos, utilizamos a categoria da transitividade para caracterizar a natureza da prática social através dos processos selecionados para a materialização linguística. Através do enfoque da transitividade, o elemento léxico-gramatical é representado, servindo de suporte à manifestação semântica das representações de mundo na

oração. A parte da gramática que realiza o significado experiencial é o sistema da transitividade.

3.1 Configuração contextual

Como mencionamos anteriormente, apresentaremos características do contexto de situação no qual o documento *NOR* está inserido. Através da Configuração Contextual (CC), podemos fazer considerações sobre as estruturas textuais propriamente ditas (HALLIDAY; 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, como já apresentado anteriormente (cf cap. 2, p. 44):

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.

Após detalhar as variáveis que são responsáveis pela CC do gênero *NOR*, apresentamos a análise do corpus da pesquisa.

3.2 O gênero *NOR*

O gênero *NOR* faz parte de uma transação comercial portuária e seus exemplares serão apresentados a seguir, nas subseções. Para caracterizá-los, elaboramos quadros, em que é apresentada a EPG dos exemplares do gênero em questão. Os quadros foram divididos da seguinte maneira: a primeira coluna é separada em estágios que são numerados de acordo com a ordem que aparecem nos exemplares do documento; na segunda coluna, descrevemos o padrão retórico-funcional; na terceira, nomeamos o participante discursivo; na quarta, fazemos a análise da léxico-gramática; e, finalmente, na quinta coluna, retiramos o exemplo do documento analisado. Logo após cada quadro, fazemos uma análise mais detalhada da léxico-gramática. Vale ressaltar que a primeira análise será tomada como referência em relação as que vierem posteriormente. A escolha se deu por causa da ordenação em que fizemos as análises. É importante mencionar que colocamos a análise de cada documento na mesma página para facilitar a leitura.

NOR, exemplares 1, 2 e 3 – LBH (agência marítima), navios Bulk India, Vale, (vide ANEXO F), Maro L, Sepetiba Tecon, (vide ANEXO G), Lowlands Beilun, Sepetiba Tecon, (vide ANEXO H).

A análise a seguir é de três exemplares do documento *NOR*, da agência marítima LBH, a qual não faz nenhuma alteração no texto, com exceção do nome do navio, carga e data. Por isso, fizemos um quadro único para os três exemplares. Veja a seguir:

(i) Padrão adotado pela agência do grupo LBH

Está- gio	Padrão retórico- funcional	Participante discursivo	Léxico-gramática	Exemplo
1	Identificação da agência marítima	Agência marítima	Grupo nominal com função de Dizente	LBH Group ou LBH Brasil Brazshipping
2 2.1 2.2 2.3	Identificação do navio - Identificação do porto - Identificação do terminal - Indicação de data	Comandante do navio	Sintagma preposicional com valor de Adjunto (Circunstância: localização:temporal/ espacial)	On board of M. V. (nome do navio) At this terminal, (data) (Porto e terminal)
3	Endereçamento do consignatário	Comandante do navio	Sintagma preposicional com função de Receptor	To Messrs, (empresa) (endereço)
4	Identificação do documento	Comandante do navio	Grupo nominal com função de identificação: a expressão é Valor (<i>Value</i>) e a Característica (<i>Token</i>) é o próprio documento, ou seja, <i>This document is a Notice of Readiness</i>	Notice of Readiness
5 5.1 5.2 5.3	Aviso de prontidão - Indicação do navio - Indicação de data e hora - Descrição da carga	Comandante do navio	Processo verbal na forma imperativa passiva e processo relacional atributivo na Verbiagem, em que o navio é o Portador.	Kindly be advised that the M. V. (nome do navio) arrived at roads on (data e hora) and she is ready in all respects to load her cargo of (descrição da carga).
6 6.1	Aviso de entrega do documento - Indicação de data e hora	Comandante do navio	Processo material na voz passiva em que o documento é a Meta e o comandante, o Ator.	As to the acceptance of this Notice of Readiness tendered to you on (data e hora), (...)
7	Referência ao documento legal	Comandante do navio	Processo verbal na voz passiva com referência ao documento legal na Verbiagem	(...) reference shall be made to the relevant Charter Party , which covers the present voyage.
8	Identificação do afretador	Comandante do navio	Grupos nominais (nomes próprios) com função de Dizente	(Assinatura do comandante) Master M. V. (nome do navio) Carimbo: M. S. (nome do navio) (empresa que representa o afretador) (país de origem da empresa que representa o afretador)
9 9.1 9.2 9.3	Aceitação do NOR - Identificação da empresa representada pelo consignatário - Identificação do representante do consignatário - Indicação de período de carregamento	Inspetor de embarque	Grupos nominais (nome da empresa, cargo e nome do representante) e processo verbal material em que o NOR é Alvo e a Circunstância é temporal + Grupo nominal com função de Circunstância: localização: temporal	Carimbo: (empresa que representa o consignatário) (cargo ocupado pelo representante) (nome do representante) (assinatura do representante) NOR accepted on (data e hora) Layday period (período de carregamento)

Quadro 05- Análise do NOR da agência LBH: M/V Bulk India, M/V Maro L e M/V Lowlands Beilun. Elaborado pela autora.

Podemos observar, através da léxico-gramática, no quadro acima, no primeiro estágio, que a expressão LBH Brasil Brazshipping é um grupo nominal com função de Dizente. Neste caso, o Dizente é a agência marítima, pois ela é a responsável por toda a operação, por isso sua identificação no documento.

Quanto à próxima linha do quadro, no segundo estágio, figura no espaço reservado para fragmentos do corpus, a expressão “**On board** of M. V.¹⁴ (nome do navio)”, seguida de “**At this terminal, (data)**” + “(Porto e terminal)”, que são sintagmas preposicionais com valor de Adjunto (Circunstância: localização: temporal (data) e espacial (local)). Este estágio ao identificar o navio, na verdade, identifica toda a operação.

No estágio 3, a expressão **To Messrs, (empresa) + (endereço),** é sintagma preposicional com função de Receptor, ou seja, quem vai receber a mensagem, neste caso a empresa que fará o carregamento da carga. Este estágio não identifica o real dono da carga e sim que será o consignatário dela, ou seja, o responsável pela mesma após seu desembarque do navio.

Já no estágio 4, o grupo nominal **Notice of Readiness** tem função de identificação: a expressão é Valor e o Token é o próprio documento, ou seja, *This document is a Notice of Readiness*; sua função é identificar o documento. Valor: Notice of Readiness; Característica (*token*): implícito, é o próprio documento. Vejamos no quadro abaixo:

(This document)	(is)	A Notice of Readiness
Característica	Processo relacional	Valor

No estágio “aviso de prontidão”, na frase “**Kindly be advised** that the M. V. (nome do navio) arrived at roads on (data e hora) and **she is ready** in all respects to load her cargo of (descrição da carga)”, há um processo verbal na forma imperativa passiva (*kindly be advised that...*) e um processo relacional atributivo na Verbiagem “o navio está pronto”, em que o navio é o Portador e o Atributo (*ready*) é a condição da carga (está pronta para ser desembarcada). O Dizente é o comandante, porém ele não precisa aparecer por causa do uso da voz passiva. Outro elemento da Verbiagem é a frase “(nome do navio) arrived at roads on (data e hora)”, que tem um processo verbal material (*arrived*) em que o navio é Ator. Vejamos no quadro a seguir:

¹⁴ M. V. significa *motor vessel*; designa um navio movido a motor de combustão interna, diesel.

	Kindly be advised	that the M.V. arrived.....and that she is ready.....
	Processo verbal	Verbiagem

The M.V (nome do navio)	arrived at roads	On (data e hora)
Ator	Processo material	Circunstância:localização: temporal

She	is	ready in all respects to load her cargo
Portador	Processo relacional atributivo	Atributo

Já no estágio 6, o comandante do navio registra o horário e data de entrega do documento NOR. Tal estágio é de suma importância pois é a partir dele que a operação se iniciará. Seu processo é material. Porém, a frase está na voz passiva, em que a meta é o documento e o ator é o comandante que não aparece por causa do uso da voz passiva.

(As to the acceptance of) this Notice of Readiness	Tendered	to you	on (data e hora)
Meta	Processo Material	Recebedor	Circunstância:localização: temporal

No estágio 7, onde se faz referência ao contrato, Charter Party, na frase “...reference shall be made to the relevant Charter Party, which covers the present Voyage”, há um processo verbal na voz passiva (reference shall be made), em que o Dizente é o comandante, que, novamente, não aparece por causa do uso da voz passiva; e a Verbiagem é o documento

legal (Charter Party). Em seguida, há um processo material (covers the presente voyage) na oração adjetiva restritiva. O verbo *cobrir* tem sentido legal de *regular*, por isso o Charter Party é Ator e “the present Voyage” é Meta.

Este estágio tem como função se referir ao documento legal que regula toda a operação do navio, desde a sua saída do porto de origem até a chegada ao porto de destino. O Charter Party celebra o compromisso prometido entre a agência marítima e o representante do consignatário e será tomado como base de cálculo para prêmio ou multa conforme Lay-days acordado.

(Comandante)	Reference shall be made (= I refer you to)	to the relevant Charter Party,
Dizente	Processo verbal	Verbiagem

(Charter Party)	which covers	the present voyage
Ator	Processo material	Meta

A identificação do afretador é feita através da assinatura do comandante, seguida de seu carimbo com identificação do navio, da empresa que representa o afretador e do país de origem da referida empresa. O afretador é a pessoa responsável pelo frete, ou seja, pelo transporte da carga, neste caso, o comandante do navio. Ele responde pelo navio durante toda a viagem, isto significa dizer que a carga, as condições do navio, a tripulação são controlados por ele. A sua identificação é composta por grupos nominais de natureza diversa, nomes próprios, com a função de Dizente.

(Assinatura do comandante)

Master M. V. (nome do navio)

Carimbo: M. S. (nome do navio)

(empresa que representa o afretador)

(país de origem da empresa que representa o afretador)

Já no nono estágio, a aceitação do NOR pelo inspetor de embarque é realizada através de:

Carimbo: (empresa que representa o consignatário)

(cargo ocupado pelo representante)

(nome do representante)

(assinatura do representante)

NOR **accepted** on (data e hora)

Layday period (período de carregamento).

Tal estágio é composto por grupos nominais (nome da empresa, cargo e nome do representante). Além disso, há um processo verbal material (NOR accepted on...) em que o NOR é o Alvo, o inspetor de embarque é o Ator e a Circunstância é temporal; há, ainda, outro grupo nominal, *layday period*, com função de Circunstância temporal.

O estágio de aceitação do NOR depende do setor de embarque do porto de destino. O porto deve se preparar para receber a carga previamente informada através do Charter Party, com dia e hora marcados. Porém, tal aceitação não depende exclusivamente das condições do porto, ou seja de sua preparação: máquinas, equipe, mas também da preparação do navio. O inspetor de embarque, caso verifique que o navio não tem condições de fazer a operação no horário determinado, pode não aceitar o documento, pedindo seu cancelamento.

O primeiro texto, da agência LBH, possui nove estágios, conforme o quadro apresentado anteriormente. Para que sejam estabelecidos os estágios obrigatórios, faremos a comparação deste primeiro exemplar com todos os outros. No exemplar a seguir, do navio M/V ORE MANGARATIBA (vide ANEXO I), destacamos somente os estágios em comum, ou seja, os que a princípio são obrigatórios: em azul claro, os estágios que se encontram na mesma ordem; e em azul mais escuro, os estágios que aparecem em ordem diferente, ou seja, os elementos recursivos.

(ii) M/V “ORE MANGARATIBA”

Estágio	Padrão retórico-funcional	Participante discursivo	Léxico-gramática	Exemplo
1 1.1 1.2	Identificação do navio - indicação de local - indicação de data	Comandante do navio	Grupo nominal	M/V “ORE MANGARATIBA” Guaiba Island, May 16th, 2011.
2	Identificação do documento	Comandante do navio	Grupo nominal com função de identificação: a expressão é Valor e a Característica é o próprio documento, ou seja, <i>This document is a Notice of Readiness</i>	NOTICE OF READINESS
3	Endereçamento do consignatário	Comandante do navio	Grupo nominal	Messrs, <u>(empresa e terminal)</u>
4	Saudação	Comandante do navio	Grupo nominal	Dear Sirs,
5 5.1 5.2	Aviso de prontidão - Indicação do navio - Descrição da carga	Comandante do navio	Processo verbal na forma imperativa passiva e processo relacional atributivo na Verbiagem, em que o navio é o portador	Please be advised that the M/V “ORE MANGARATIBA” under my command is ready to load her cargo of IRON ORE In Bulk.
6 6.1	Aviso de entrega do documento - Indicação de data e hora	Comandante do navio	Processo material na voz passiva em que o documento é a Meta e o comandante, o Ator.	This Notice of Readiness is hereby tendered to you on the 16TH days of MAY, 2011 at 08:00 Lt (...)
7 7.1	Referência ao documento legal - referência a prontidão	Comandante do navio	Processo verbal na voz passiva com referência ao documento legal na Verbiagem	(...) at which time the vessel is in all respects ready to load her cargo in accordance with all the terms, conditions and exceptions of the relevant Charter-Party.
8 8.1 8.2 8.3 8.4 8.5 8.6	Identificação do afretador - Despedida cordial - Identificação do navio - Identificação do país de origem - Indicação do nº de chamada - Indicação de tonelagem de arqueação bruta - Indicação de tonelagem de arqueação líquida	Comandante do navio	Grupos nominais de natureza diversa (nomes próprios) com função de Dizente	Yours faithfully, Assinatura do comandante Master of M. V. “ORE MANGARATIBA” Carimbo (em cima da assinatura): M/V ORE MANGARATIBA SINGAPORE CALL SIGN 9V9061 GRT 92196 NRT 59296 KW 18660 O.N 396575
9 9.1 9.2	Aceitação do NOR - Referência a aceitação do documento com data e hora - Indicação de período de carregamento - Identificação do representante do consignatário	Inspeção de embarque ou agente de operações portuárias	Grupos nominais (nome da empresa, cargo e nome do representante) e processo verbal material em que o NOR é Alvo e a Circunstância é temporal + Grupo nominal com função de Circunstância: localização: temporal	NOTICE OF READINESS ACCEPTED: NOR ACCEPTED ON MAY 16th, 2011 AT 08:00 HS LT LAYDAY PERIOD FROM MAY 15th, 2011 TO MAY 24th, 2011 GUAIBA ISLAND TERMINAL <i>Carimbo: Carolina Pazini</i>
10	Observações	Inspeção de embarque ou agente de operações portuárias		Observações do agente

Quadro 06- Análise do NOR do M/V Ore Mangaratiba. Elaborado pela autora.

O segundo texto, o exemplar do navio M/V Ore Mangaratiba, não possui o estágio 1, que identifica a agência marítima. Por outro lado, o documento (i), da LBH, não apresenta os estágios 4 e 10 do Ore Mangaratiba. O estágio 4 é uma saudação, que faz este exemplar ser semelhante a uma carta. Além disso, o subestágio 9.1 é uma despedida cordial, porém, não há nenhuma comprovação que o *NOR* tenha seguido um modelo de carta. Já o estágio 10, é um espaço para as observações do inspetor ou agente de embarque. Neste exemplar não há observações relatadas.

Os estágios recursivos, que estão em ordem diferente, são o estágio 1 que identifica o navio. No exemplar (i), ele aparece após a identificação da agência marítima. Outro estágio que está em sequenciação diferente é o de identificação do documento que aparece neste exemplar como segundo estágio e na LBH se apresenta como quarto estágio.

Por outro lado, os estágios que aparecem na mesma ordem são: o estágio 3, que endereça o destinatário. Porém, neste exemplar não há o sintagma preposicional, assim como o endereço completo da empresa; há apenas o nome da mesma e o terminal onde a operação acontecerá. O estágio Aviso de Prontidão também acontece na mesma ordem, entretanto, não há o subestágio de indicação de data e hora no documento (ii) que aparece no sexto estágio de Aviso de Entrega do Documento logo a seguir. Este estágio é idêntico ao do documento (i), incluindo seu subestágio que indica data e hora. O sétimo estágio, que faz referência ao Charter Party, também se apresenta na mesma ordem; porém, neste exemplar, há um subestágio que se refere a prontidão do navio. Na verdade, este subestágio, 7.1, é uma repetição ao que já fora informado anteriormente no estágio 5. No oitavo estágio, que identifica o afretador, há mais subestágios neste exemplar, além dos que o documento (i) apresenta, são eles o número de chamada e a capacidade de volume do navio que é determinada por toneladas. O estágio de aceitação do documento que é feito pelo inspetor de embarque ou agente aparece na mesma ordem apresentando neste exemplar um subestágio de identificação do terminal, embora o mesmo já fora mencionado no primeiro estágio. Dessa forma, concluímos que o exemplar do documento *NOR* do M/V ORE MANGARATIBA tem oito estágios em comum com os exemplares da agência marítima LBH. Dentre tais estágios, seis estão na mesma ordem. Isto significa dizer que, se considerássemos somente estes dois exemplares, o documento *NOR* seria composto por oito estágios obrigatórios.

(iii) *NOR* enviado por e-mail M/V Drake

Está- gio	Padrão retórico- funcional	Participante discursivo	Léxico-gramática	Exemplo
1	Identificação do documento	Agência marítima	Grupo nominal com função de identificação: a expressão é Valor e a Característica é o próprio documento, ou seja, <i>This document is a Notice of Readiness</i>	Notice of Readiness
2 2.1 2.2 2.3	Endereçamento do consignatário -Cópias as partes interessadas - Data de envio do e-mail com número da mensagem - Assunto com referência ao navio e carga	Agência marítima	Grupos nominais com função de	TO: Vale – RJ – (Rio de Janeiro) CC: ArcelorMittal Ghent (Sidmar) – (Ghent) ArcelorMittal Shipping Ltd. – (London) Att: Mr. Rob Phillips ArcelorMittal Sourcing – Luxembourg – (Luxembourg) Att: Mr. Ricardo Molinero LBH Brasil – Rio de Janeiro – (Rio de Janeiro) FM: LBH Brasil – Mangaratiba November 01st, 2010 – Msg: 144809/10 RE.: M/V Drake To load about 75,500 MT or Iron Ore
3	Saudação	Agência marítima		Dear Sirs,
4 4.1 4.2 4.3	Aviso de prontidão - Indicação do navio - Indicação de data e hora - Descrição da carga	Agência marítima	Processo verbal na forma imperativa passiva e processo relacional atributivo na Verbiagem, em que o navio é o portador.	Kindly be advised that the M. V. Drake arrived at roads on November 01st, 2010 at 21:00 local time and she is ready in all respects to load her cargo of about 75,500 Metric Tons of Iron Ore.
5 5.1	Aviso de entrega do documento - Indicação de data e hora	Agência marítima	Processo verbal na voz passiva com referência ao documento legal na Verbiagem	As to the acceptance of this <u>Notice of Readiness</u> tendered to you on November 01st, 2010 local time, (...)
6	Referência ao documento legal	Agência marítima	Processo material na voz passiva em que o documento é a Meta e o comandante, o Ator.	reference shall be made to the relevant <u>Charter Party</u> , which covers the present voyage.
7	Identificação da agência marítima - Despedida cordial	Agência marítima	Grupo nominal	Best regards LBH Brasil – Mangaratiba

Quadro 07- Análise do *NOR* do M/V Drake. Elaborado pela autora.

O documento do M/V Drake (vide ANEXO J), enviado no corpo de um e-mail, possui um texto mais curto, por isso apresenta número menor de estágios. Há seis estágios em comum comparado ao primeiro exemplar, porém não seguem a mesma estrutura do

documento (i), da mesma empresa, LBH, que foi enviado por fax. O único estágio opcional é a saudação. Este exemplar não apresenta o estágio de identificação da agência marítima, que se identifica no sétimo estágio, onde o comandante deveria assinar e se responsabilizar pela operação. Na verdade, não há qualquer identificação do responsável pela embarcação, o comandante do navio. Por isso, ele não configura como participante discursivo neste exemplar.

Outro estágio que não aparece neste documento é o de identificação do navio, onde geralmente se identifica toda a operação: navio, data, terminal. Além dos estágios citados, há outro, de suma importância, no que tange o propósito do *NOR* que é a aceitação do mesmo. Para que a operação se realize, é necessário que o porto a autorize através do agente ou inspetor de embarque da empresa contratada.

O texto apresentado é igual ao documento (i), mudando apenas as questões relacionadas a operação como o nome do navio, a carga e data.

Os estágios em comum são: endereçamento do consignatário, identificação do documento, aviso de prontidão, aviso de entrega do documento, referência ao documento legal e identificação da agência marítima. Os estágios de aviso de prontidão, aviso de entrega do documento e referência ao documento legal se apresentam na mesma sequência do exemplar (i), porém, como o texto é mais curto, tais estágios respectivamente são o quarto, quinto e sexto do exemplar Drake, enquanto no primeiro exemplar eles são o quinto, sexto e sétimo.

Para concluir a análise deste exemplar, ressaltamos a importância do estágio de aceitação do *NOR*, sem o qual a operação não aconteceria, em teoria. Questionamos se tal exemplar não fora um e-mail enviado aos comandantes como modelo padrão da empresa. Entretanto, tal exemplar me fora fornecido como um documento utilizado em uma operação. Em conversa com especialistas, eles acreditam que a aceitação pode ter sido dada após a impressão do documento, a caneta, entregue a bordo ao comandante do navio. A seguir, procedemos a análise de um novo exemplar do documento:

(iv,a) Padrão adotado pela agência Orion Rodos Marítima e Portuária LTDA (M/V ZARECHENSK)

Está- gio	Padrão retórico-funcional	Participante discursivo	Léxico-gramática	Exemplo
1	Identificação da agência marítima	Agência marítima	Grupo nominal com função de Dizente	Orion Rodos Marítima e Portuária Ltda
2	Endereçamento do consignatário	Comandante do navio	Sintagma preposicional com função de Receptor	To shipper: Messrs. Companhia Siderurgica Nacional on behalf CSN Portugal, LDA. C/O: Messrs. Sepetiba Tecon S/A., as port operator
3	Identificação do documento	Comandante do navio	Grupo nominal com função de identificação: a expressão é Value e o Token é o próprio documento, ou seja, <i>This document is a Notice of Readiness</i>	*NOTICE OF READINESS*
4	Identificação do navio	Comandante do navio	Grupo nominal com função de Dizente	M/V "ZARECHENSK"
5 5.1 5.2 5.3 5.4 5.5	Aviso de prontidão -Referência ao navio mencionado - Identificação do porto - Indicação de data e hora - Descrição da carga - Indicação dos porões	Comandante do navio	Processo verbal na forma imperativa passiva e processo relacional atributivo na Verbiagem, em que o navio é o portador.	Please be advised that the above mentioned vessel arrived at Itaguai Port roads Anchorage on November 19th, 2011, 10:45 LT. We hereby give notice that she is ready in all respects to commence loading her cargo of steel about 31,800 MT in to the holds nos. 1, 2, 3, 4, 5 (...)
6	Referência ao documento legal	Comandante do navio	Adjunto de contingência / condição	(...) in accordance with terms and conditions of the Charter Party under which this voyage is performed.
7 7.1	Aviso de entrega do documento - Indicação de data e hora	Comandante do navio	Processo material em que a meta é o próprio documento e circunstancia: localização: temporal	Notice of Readiness tendered on: NOVEMBER 19th, 2011 at 10:45 Local Time.
8 8.1 8.2	Cancelamento do NOR - Novo aviso de prontidão - Indicação de data e hora	Comandante do navio	Processo verbal em que o Dizente é o comandante do navio e o receptor é o inspetor de embarque.	Without prejudice to the Notice(s) of Readiness tendered previously sent by e-mail, please consider Notice of Readiness re-tendered on November 21st, 2011 at 00:01 Local Time.
9	Identificação do representante da agência marítima - nome do representante - agência marítima	Representante da agência marítima	Grupos nominais (nome do representante da agência marítima e nome da agência marítima)	<i>Carimbo:</i> _Diego Mendes Orion Orion Rodos Marítima e Portuária Ltda.
10	Identificação do afretador	Comandante do navio	Adjunto de circunstância/papel	(<u>espaço para assinatura do comandante</u>) For and on behalf of master
11 11.1 11.2	Aceitação do NOR -Referência ao documento legal - Indicação de data do documento legal	Inspetor de embarque	Processo verbal em que o Dizente é o inspetor de embarque e o Receptor é o Comandante do navio	N.O.R. accepted on: as per Charter Party For receipt purposes only without prejudice and acceptance... "NOR to be accepted in accordance with terms and conditions of the governing Charter Party dated on November 09th, 2011."

Quadro 08- Análise do NOR do M/V Zarechensk. Elaborado pela autora.

O exemplar analisado possui nove estágios em comum com o da LBH, porém, é importante mencionar que o texto do navio ZARECHENSK (vide ANEXO K) é de um NOR cancelado, que justifica os dois estágios opcionais, são eles: o cancelamento do NOR, que tem como função desconsiderar o aviso emitido anteriormente no quinto estágio; e a identificação do representante da agência marítima que dá ciência ao cancelamento.

Os nove estágios que compõem o documento (i) estão presentes neste exemplar. Os estágios de identificação da agência marítima, número 1, e o de aviso de prontidão, o quinto, aparecem na mesma ordem. Porém, neste último estágio, há indicação do porto de chegada e dos porões onde a carga se encontra para ser desembarcada. Já os estágios 2, de identificação do navio, e 3, de endereçamento do consignatário, 10, de identificação do afretador, e 11, de aceitação do NOR, deste exemplar estão sequenciados assim como no documento (i), porém neste segundo exemplar a sequência dos estágios é a seguinte: 3 e 4, 8 e 9, respectivamente. Ressaltamos que no estágio de endereçamento do consignatário, como o documento fora enviado por e-mail, não há endereço físico, apenas o preenchimento de “para” e “cópia oculta” do referido gênero. No sexto estágio, que faz referência ao documento legal, há um adjunto de contingência que responde à questão “Em que condições?” (MARTIN ET ALL, 1997). Além disso, no estágio de identificação do afretador, há apenas o espaço para assinatura do comandante, sem mencionar o navio, país de origem ou empresa a qual o comandante representa. O adjunto que aparece no referido estágio responde à pergunta “Em que função?”.

Como mencionamos, este exemplar apresenta todos os estágios do documento (i), além dos dois estágios opcionais que são justificados pelo cancelamento do documento.

(iv,b) Padrão adotado pela agência Orion Rodos Marítima e Portuária LTDA (M/V “Krania”)

Estágio	Padrão retórico-funcional	Participante discursivo	Léxico-gramática	Exemplo
1	Identificação da agência marítima	Agência marítima	Grupo nominal com função de Dizente	Orion Rodos Marítima e Portuária Ltda
2	Endereçamento do consignatário	Comandante do navio	Sintagma preposicional com função de Receptor	To shipper: Messrs. Companhia Siderurgica Nacional on behalf CSN Portugal, LDA. C/O: Messrs. Sepetiba Tecon S/A., as port operator
3	Identificação do documento	Comandante do navio	Grupo nominal com função de identificação: a expressão é Valor e a Característica é o próprio documento, ou seja, <i>This document is a Notice of Readiness</i>	*NOTICE OF READINESS*
4	Identificação do navio	Comandante do navio	Grupo nominal com função de Dizente	M/V “Krania”
5 5.1 5.2 5.3 5.4 5.5	Aviso de prontidão -Referência ao navio mencionado - Identificação do porto - Indicação de data e hora - Descrição da carga - Indicação dos porões	Comandante do navio	Processo verbal na forma imperativa passiva e processo relacional atributivo na Verbiagem, em que o navio é o portador.	Please be advised that the above mentioned vessel arrived at Itaguai Port roads Anchorage on November 19th, 2011, 10:45 LT. We hereby give notice that she is ready in all respects to commence loading her cargo of steel about 31,800 MT in to the holds nos. 1, 2, 3, 4, 5 (...)
6	Referência ao documento legal	Comandante do navio	Adjunto de contingência / condição	(...) in accordance with terms and conditions of the Charter Party under which this voyage is performed.
7 7.1	Aviso de entrega do documento - Indicação de data e hora	Comandante do navio	Processo material em que a meta é o próprio documento e circunstancia: localização: temporal	Notice of Readiness tendered on: NOVEMBER 19th, 2011 at 10:45 Local Time.
8	Identificação do afretador	Comandante do navio	Adjunto de circunstância/papel”	(<u>espaço para assinatura do comandante</u>) For and on behalf of master
9 9.1 9.2	Aceitação do NOR -Referência ao documento legal - Indicação de data do documento legal	Inspetor de embarque	Processo verbal em que o Dizente é o inspetor de embarque e o Receptor é o Comandante do navio	N.O.R. accepted on: as per Charter Party For receipt purposes only without prejudice and acceptance... “NOR to be accepted in accordance with terms and conditions of the governing Charter Party dated on November 09th, 2011.”

Quadro 09- Análise do NOR do M/V Krania. Elaborado pela autora.

O exemplar do navio M/V Krania (vide ANEXO L) é similar ao do M/V ZARECHENSK, entretanto não há o cancelamento do documento, por isso os estágios 8 e 9 não configuram em seu exemplar. Assim, tal exemplar possui os nove estágios obrigatórios, que são idênticos aos que foram apresentados no documento do navio M/V ZARECHENSK.

(v) M/V MASUREN

Está- gio	Padrão retórico-funcional	Participante discursivo	Léxico-gramática	Exemplo
1	Identificação da agência marítima	Agência marítima	Grupo nominal com função de Dizente	Bertling
2	Identificação do documento	Comandante do navio	Grupo nominal com função de identificação: a expressão é Value e o Token é o próprio documento, ou seja, <i>This document is a Notice of Readiness</i>	Notice of Readiness
3 3.1 3.2	Identificação do navio - Identificação do terminal e porto - Identificação da viagem	Comandante do navio	Grupo nominal	M/V MASUREN Terminal Porto Itaguaí Voyage no. 4020-3 SB
4	Saudação	Comandante do navio		Dear Sirs
5 5.1 5.2	Aviso de entrega do documento - Referência ao navio - Indicação de hora e data	Comandante do navio	Processo material na voz passiva em que o documento é a Meta e o comandante, o Ator.	This is to inform you that above vessel is hereby tendered to you at 1442 hrs LT on the 18th Day of January, 2011(...)
6 6.1	Aviso de prontidão - Descrição da carga	Comandante do navio	Processo verbal na forma imperativa passiva e processo relacional atributivo na Verbiagem, em que o navio é o Portador.	as being ready in all respects to commence loading a cargo of Hot rolled steel coils – 30000 mts 5 pct more or less...
7 7.1	Referência ao documento legal - Indicação de cidade e país	Comandante do navio	Adjunto de contingência / condição	... in Chaterers option in accordance with Charter Party or Contract dated relevant at <u>(city & country)</u> .
8 8.1 8.2	Identificação do afretador - Despedida cordial - Identificação do navio	Comandante do navio	Grupos nominais (nomes próprios) com função de Dizente	Very truly yours, <u>(assinatura do comandante do navio)</u> Master MV Masuren Capt. Jerzy Ciecuch
9 9.1 9.2 9.3 9.4	Aceitação do NOR - Indicação de hora - Referência ao documento legal - Referência as condições contratuais - Identificação do representante do consignatário	Inspetor de embarque		The above tender is hereby acknowledged and accepted: 1442 hrs LT As per Charter Party Acceptance to be in accordance with terms and conditions of the respective charter party and booking note. For receipt purposes only without prejudice and acceptance of any liability Sepetiba Tecon S.A. <i>Carimbo</i> : não está visível

Quadro 10- Análise do NOR do M/V Masuren. Elaborado pela autora

O exemplar do M/V Masuren possui nove estágios, porém apenas o segundo é considerado opcional, pois não há saudação no exemplar (i), da agência marítima LBH. Em relação a sua ordenação, o primeiro estágio, que identifica a agência marítima, o sétimo, de referência ao documento legal, o oitavo, que identifica o afretador e o nono, de aceitação do NOR estão na mesma sequência. Entretanto, no estágio de referência ao documento legal, há um subestágio, que indica a cidade e o país onde o *Charter Party* foi assinado, o que não é indicado no documento (i). Na verdade, a identificação do país de origem e da empresa representada pelo afretador são subestágios da identificação do afretador no exemplar da LBH. Neste mesmo estágio, a referência ao documento é feita através de um adjunto de contingência, assim como no exemplar (iv), que responde à questão “Em que condições?” (MARTIN ET ALL, 1997). No oitavo estágio, o exemplar do M/V Masuren apresenta uma despedida cordial, como se seguisse um modelo de carta, como nos documentos dos navios M/V ORE MANGARATIBA e Drake. No estágio de aceitação do NOR, o exemplar M/V Masuren faz referência ao documento legal e as condições contratuais, porém não indica o período de carregamento e nem a data.

Os estágios 5 e 6 deste exemplar aparecem em ordem inversa em relação ao documento escrito pela LBH. No estágio de aviso de entrega do documento, há referência ao navio, porém sem nomeá-lo. Entretanto no sexto estágio, o mais importante deles, apenas a carga é descrita.

Em suma, este exemplar apresenta nove estágios, no qual um deles é opcional, e quatro seguem a mesma ordem, comparado ao documento (i). Nos próximos parágrafos, apresentamos novo exemplar do corpus, com o quadro detalhando sua estrutura genérica potencial, seguido de comentários sobre as características léxico-gramaticais de suas partes constituintes:

(vi) M/V CIELO DI LIVORNO

Está- gio	Padrão retórico-funcional	Participante discursivo	Léxico-gramática	Exemplo
1	Identificação da agência marítima	Agência marítima	Grupo nominal com função de Dizente	D'AMICO DRY LIMITED
2 2.1 2.2 2.3	Identificação do navio - Identificação do porto - Indicação de data - Identificação da viagem	Comandante do navio	Sintagma preposicional com valor de Adjunto (Circunstância:localização:temporal/ espacial)	M/V CIELO DI LIVORNO Port: Itaguaí, Brazil Date: 17th May 2011 Voy: 25B
3	Identificação do documento	Comandante do navio	Grupo nominal com função de identificação: a expressão é Valor e a Característica é o próprio documento, ou seja, <i>This document is a Notice of Readiness</i>	Notice of Readiness
4	Endereçamento do consignatário	Comandante do navio	Sintagma preposicional com função de Receptor	To Shippers / Agent, <u>(empresa)</u> <u>(endereço)</u> (Cep / Fax) (e-mail) (nome do diretor e tel) (nome e tel)
5 5.1 5.2	Aviso de prontidão - Indicação do navio - Indicação de data e hora	Comandante do navio	Processo verbal na forma imperativa passiva e processo relacional atributivo na Verbiagem, em que o navio é o Portador.	Please be hereby officially notified that the good vessel MV Cielo Di Livorno of which I AM Master arrived at Itaguaí roads on 17th May 2017 at 0700 LT / 1000 UTC and she is ready in all respects to load her cargo...
6 6.1	Referência ao documento legal - Referência ao tempo permitido, de acordo com os termos do documento.	Comandante do navio	Processo verbal na voz passiva.	... as per Charter party. The time allowed commences and expires in accordance with terms, conditions exception and any addenda there to ruling the relative charter party in force for this carriage on which shippers/receivers declare to agree with their acknowledgment on attached duplicates.
7	Identificação do afretador - Despedida cordial	Comandante do navio	Grupos nominais (nomes próprios) com função de Dizente	Very truly yours, <u>(assinatura do comandante do navio)</u> The máster of M/V Cielo Di Livorno Capt. Kovshun Sergiy
8 8.1 8.2 8.3 8.4 8.5	Aceitação do NOR - Referência ao documento citado - Indicação de data e hora -Referência a outro documento - Referência as condições contratuais -Identificação do representante do consignatário	Inspetor de embarque	Grupos nominais (nome da empresa, cargo e nome do representante) e processo verbal material em que o NOR é Alvo e a Circunstância é temporal + Grupo nominal com função de Circunstância: localização: temporal	<i>Carimbo:</i> NOTICE OF READINESS ACCEPTED AT ___ HRS LT/UTC ___ ON ____ AS PER CHARTER PARTY Acceptance to be in accordance with terms and conditions of the respective charter party and booking note. By/Representative of Charterers/Receivers/Terminal For receipt purposes only without prejudice and acceptance of any liability Sepetiba Tecon S.A. <i>Carimbo:</i> representante do setor de planejamento

Quadro 11- Análise do NOR do M/V Cielo di Livorno. Elaborado pela autora.

O documento do navio M/V Cielo di Livorno (vide ANEXO N) possui oito estágios. O único estágio que não aparece neste exemplar é o Aviso de entrega do documento, estágio 6 da LBH.

Os estágios que estão na mesma ordem são o primeiro, que identifica a agência marítima, o segundo que identifica o navio e o quinto, aviso de prontidão. No segundo estágio, há um substágio que identifica a viagem, que não aparece do documento da LBH. Entretanto, no estágio 5, não há descrição da carga.

Os estágios 3 e 4 estão em ordem inversa em relação ao exemplar comparado. Porém, os estágios 6, de referência ao documento legal, 7, que identifica o afretador e 8, de aceitação do documento, são subsequentes, assim como no exemplar (i). Entretanto, sua numeração no documento da LBH é 7, 8 e 9, respectivamente.

O estágio que faz referência ao Charter Party, ao documento legal, apresenta um subestágio que menciona o tempo permitido acordado nas condições contratuais, o que não aparece no exemplar (i). Já na identificação do afretador, o exemplar apresenta uma despedida cordial, diferentemente do documento da LBH, porém o M/V Cielo di Livorno não identifica a agência marítima, assim como o país de origem.

Em seu último estágio, o que faz a aceitação do documento, ele não apresenta o período de carregamento, mas faz menção novamente a termos contratuais. A seguir, novo exemplar é submetido aos procedimentos analíticos adotados nesta pesquisa:

(vii) M.V. STX RAPIDO

Está- gio	Padrão retórico-funcional	Participante discursivo	Léxico-gramática	Exemplo
1	Identificação do navio - Identificação da bandeira - Identificação do porto de registro - Indicação de data	Comandante do navio	Grupo nominal	M.V. STX RAPIDO Flag: PANAMA Register Port: PANAMA Date: SEPTEMBER 5, 2011
2	Endereçamento do consignatário	Comandante do navio	Sintagma preposicional com função de Receptor	To whom it may concern, Cc Sepetiba Tecon
3	Saudação	Comandante do navio	Grupo nominal	Dear Sirs
4	Identificação do documento	Comandante do navio	Grupo nominal com função de identificação.	"Vessel's Notice of Readiness
5 5.1 5.2 5.3	Aviso de prontidão -Indicação do navio - Indicação do porto - Indicação de data e hora	Comandante do navio	Processo verbal na forma imperativa passiva e processo relacional atributivo na Verbiagem, em que o navio é o portador.	Please be advised that my vessel "M.V. STX RAPIDO" having arrived at the port of Itaguaí, Brazil on September 5, 2011, at 0750hrs LT and is ready in all respects to discharge cargo (...)
6	Referência ao documento legal	Comandante do navio		(...) in accordance with terms, conditions and exceptions of the ruling contract governing the present shipment / voyage (V-001).
7 7.1 7.2	Aviso de entrega do documento - Indicação de data e hora -Indicação do porto			Notice of Readiness tendered on: SEPTEMBER 5, 2011 at 0750 local time at the port of Itaguaí, Brazil.
8 8.1 8.2	Identificação do afretador - Despedida cordial - Identificação do navio	Comandante do navio	Grupos nominais (nomes próprios) com função de Dizente	Best Regards, Capt. m.g. jeong Master, M.V. STX RAPIDO
9 9.1 9.2 9.3	Aceitação do NOR - Condições contratuais -Referência a outro documento -Identificação do representante do consignatário	Inspetor de embarque	Grupos nominais (nome da empresa, cargo e nome do representante) e processo verbal material em que o NOR é Alvo e a Circunstância é temporal + Grupo nominal com função de Circunstância: localização: temporal	<i>Carimbo:</i> Acceptance to be in accordance with terms and conditions of the respective charter party and booking note. <i>Carimbo:</i> AS PER CHARTER PARTY <i>Carimbo:</i> For receipt purposes only without prejudice and acceptance of any liability Sepetiba Tecon S.A. <i>Carimbo:</i> representante do setor de planejamento

Quadro 12- Análise do NOR do M/V STX Rapido. Elaborado pela autora.

O documento do navio M/V STX Rapido (vide ANEXO D), assim como o da LBH, possui nove estágios. Mas o *NOR* da LBH não possui o estágio de saudação e o do STX não possui o de identificação da agência marítima.

Os estágios que seguem a mesma ordenação em relação ao documento (i) são os de identificação do documento, 4, o de aviso de prontidão, 5, o de identificação do afretador, 8 e, finalmente, o estágio 9, de aceitação do *NOR*. Entretanto, no estágio 5, não há descrição da carga, porém este exemplar identifica o porto de destino. No estágio 8, de identificação do afretador há uma despedida cordial, que não há no documento da LBH, como já fora citado. No termo de aceitação do *NOR*, há referência as condições contratuais, porém o período de carregamento não é apresentado neste exemplar.

Nos estágios recursivos, 1, 2, 6 e 7, há poucas diferenças em relação aos subestágios. Um deles não aparece em nenhum outro documento anteriormente analisado que é a identificação do porto de origem, no estágio de identificação do navio. Além disso, quando o exemplar faz referência ao aviso de entrega do documento, no estágio 7, ele indica o porto de destino novamente, que já fora mencionado no estágio 5.

Este exemplar possui nove estágios, em que apenas um deles é considerado opcional comparado ao primeiro documento.

Concluída a análise de cada um dos exemplares que constituem o corpus desta pesquisa, introduzimos, na próxima seção, uma discussão da estrutura potencial do gênero para o documento *NOR*.

3.3 A Estrutura Potencial do Gênero (EPG) *NOR*

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 (1992) e Hasan (HALLIDAY; HASAN, 1989) e como seus elementos se organizam. Por isso, o gênero *NOR* foi analisado conforme os três estágios anteriormente explicados no capítulo 1: obrigatórios, opcionais e recursivos.

Apresentamos 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 amarelo são os estágios obrigatórios:

Padrão retórico-funcional	LBH	Ore	Drake	Orion	Masuren	Cielo	STX
Identificação da agência marítima	✓		✓	✓	✓	✓	
Identificação do navio	✓	✓		✓	✓	✓	✓
Endereçamento do consignatário	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Identificação do documento	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Saudação		✓	✓		✓		✓
Aviso de prontidão - Indicação do navio - Indicação de data e hora - Descrição da carga	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Aviso de entrega do documento - Indicação de data e hora	✓	✓	✓	✓			✓
Referência ao documento legal	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Cancelamento do NOR				✓			
Identificação do representante do consignatário				✓			
Identificação do afretador	✓	✓		✓	✓	✓	✓
Aceitação do NOR - Identificação do representante do consignatário - Referência a aceitação do documento com data e hora - Indicação de período de carregamento	✓	✓		✓	✓	✓	✓

Quadro 13- Elementos que compõem a EPG do NOR. Elaborado pela autora

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 pelos exemplares do corpus, à exceção de um, do M/V Drake. Como

mencionamos, 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 (iii).

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 grande valor 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 a 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 aparecem 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 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 portos 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 a 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.

3.4 Considerações Parciais

Este capítulo, de natureza analítica, iniciou pela proposta de uma configuração contextual para o gênero *NOR*. Em seguida, foram apresentadas as análise de cada um dos exemplares do documento constantes do corpus desta pesquisa, detalhando-se seus estágios obrigatórios e opcionais, sua classificação com base nas marcas lexicais apresentadas no texto e utilização da categoria da transitividade a fim de caracterizar a natureza da prática social. Para finalizar, foi proposta uma estrutura potencial genérica para o documento *NOR*, levando-se em consideração a análise do corpus desta pesquisa.

No capítulo a seguir, de conclusão, são retomadas as perguntas de pesquisa que orientam este trabalho, seguidas de comentários analíticos sobre as características do corpus, buscando-se responder àquelas perguntas. Finalmente, considerações mais abrangentes são feitas sobre as limitações desta pesquisa, além de comentários sobre as suas implicações, tanto pedagógicas quanto outras de natureza mais descritiva.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste capítulo, de conclusão, apresentamos de forma resumida nossos achados e considerações finais sobre a pesquisa, além de considerações sobre suas limitações e seus futuros desdobramentos.

4.1 A pesquisa

O objetivo desta pesquisa foi descrever o gênero *Notice of Readiness*, *NOR*, para que futuramente, pudéssemos elaborar material para o curso técnico de Portos de uma escola da rede federal.

Na primeira parte, apresentamos a revisão de conceitos de Inglês para Fins Específicos, pois esta pesquisa iniciou-se em uma escola técnica, onde todo o trabalho com ensino de língua estrangeira baseia-se em tais conceitos. Ainda, revisamos trabalhos na área portuária não só relacionados a estudos linguísticos, mas em especialidades diversas. Logo após, oferecemos uma visão geral da teoria da Linguística Sistêmico-Funcional de Halliday (1985, 1989) que embasou este trabalho pela associação entre texto e contexto. Então, passamos para abordagem das perspectivas de gênero, nas quais enfatizamos a teoria de Hasan (1989, 2000), que fundamentou este trabalho. E, ainda, abordamos, além de Hasan, Martin (1992), outro autor sistemicista, a fim de mostrar uma outra opção de teoria pertinente ao estudo proposto. Outrossim, apresentamos a teoria de Bakhtin (2003, 2006) que motivou e embasou a pesquisa de vários autores. Já a teoria de Swales (1990) teve seu destaque neste trabalho pela sua forte influência nos estudos de línguas estrangeiras para fins específicos das escolas técnicas, pela relação com a proposta de Ramos (2004) que foi amplamente divulgada e trabalhada nestes centros de ensino e pela identificação da comunidade discursiva que nos auxiliaram na análise do documento *NOR*.

Na segunda parte desta Dissertação, tratamos do tipo de pesquisa que adotamos, do procedimento de coleta e organização dos dados e definimos o contexto onde o documento *NOR* está inserido. Inicialmente, coletamos dez exemplares em duas empresas que possuem terminais portuários na região da Costa Verde e que também possuem convênio com a escola técnica descrita nesta pesquisa. A seleção e organização dos documentos foram feitas a partir da disponibilização dos exemplares, devido à dificuldade de contato com profissionais da área e a restrição deste gênero a determinados departamentos destas empresas. Na descrição do

contexto, partimos de onde se iniciou a pesquisa, ou seja, a escola que possui o curso técnico em Portos, logo após apresentamos as empresas participantes desta pesquisa, principalmente a Sepetiba Tecon que enviou 70% dos textos que foram analisados, os documentos de afretamento marítimo, os participantes que atuam no contexto de circulação do *NOR*: agente marítimo, comandante do navio e operador portuário. Apresentamos, ainda, um pequeno questionário, que auxiliou nas questões relacionadas ao contexto do documento *NOR*.

Para analisar o documento, conforme mencionamos anteriormente, adotamos uma perspectiva sistêmico-funcional, de acordo com a proposta de Hasan (HALLIDAY; HASAN, 1989). Ressaltamos que tal teoria de análise está de acordo com os pressupostos da teoria linguística deste trabalho.

4.2 A primeira questão de pesquisa

Para responder à primeira questão de Pesquisa “Qual é a situação em que o gênero *NOR* se constitui? Ou seja, qual é a sua configuração contextual?”, iniciamos 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, tínhamos 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 que fizemos 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

4.3 A segunda questão de pesquisa

Após definir o contexto de situação, partimos para a análise da Estrutura Potencial do Gênero (EPG) *NOR*, de forma a responder à segunda questão de pesquisa “Que linguagem medeia a atividade social nessa situação? Ou seja, qual é a estrutura potencial do gênero *NOR*?”. Após tabelamento e análise dos dados, concluímos 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*.

Vale ressaltar, ainda, que optamos por esta teoria devido 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; 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.

De fato, a estrutura proposta, a EPG do *NOR* confirma informações levantadas através do questionário junto ao funcionário. 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 é uma referência à prontidão do navio para prosseguir a operação, sinalizando 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 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 pode-se tirar dúvidas em relação à operação de carga e descarga, horários, valores, entre outros. Porém, este documento não circula por todos os setores do porto. Por isso, não há exemplar dele nesta pesquisa. O setor de planejamento não o possui, seus funcionários têm acesso somente as cláusulas relacionadas a uma determinada operação.

4.4 Limitações da pesquisa

Como abordamos anteriormente, houve muita dificuldade para coletar os exemplares dos documentos *NOR*, *NOA*, entre outros, assim como manter contato com as empresas portuárias. Assim, há poucos exemplares do documento pesquisado nesta dissertação o que dificulta a esquematização de uma *EPG*. Por isso, sugiro, em pesquisas futuras, um estudo com corpus maior para estabelecer e, não apenas sugerir, a *EPG* do documento *NOR*. Além disso, ressaltamos que seria importante adicionar mais material etnográfico, como entrevistas para melhor descrição do contexto.

Outra limitação desta pesquisa é o fato de não termos iniciado por uma análise de necessidades junto aos alunos, como preconiza o ensino de Língua Estrangeira Instrumental. No entanto, precisávamos analisar as necessidades da situação-alvo, primeiramente. De acordo com Dudley-Evans e St John (1998), os professores devem pesquisar antes de abordar os alunos. Por isso, acreditamos que pouco ajudaria analisar as necessidades dos alunos antes de conhecer a futura área de atuação deles e a real necessidade de aprendizagem da língua inglesa. Pinto (2002) afirma que devem ser investigadas não apenas as necessidades do aprendiz, que passa a ser o centro da atenção de um planejamento de curso à luz dessa abordagem, como também as necessidades da situação em que o aprendiz vai usar a língua que quer ou precisa aprender. Desta forma, consideramos, em uma pesquisa futura, analisar as necessidades dos alunos para que possamos desenhar o curso e elaborar o material didático do Curso Técnico de Portos.

4.5 Contribuições da pesquisa e futuros desdobramentos

As contribuições desta pesquisa associam-se diretamente ao curso Portos. Primeiramente, para a melhor compreensão do documento pesquisado: a análise do contexto

de situação, do meio social onde o documento circula; a estruturação do documento em estágios, uma vez que mostra de que maneira os significados são expressos; a caracterização do gênero *NOR* a partir de estágios obrigatórios que propõem um modelo para o documento, facilitando aos alunos tanto a escritura quanto a leitura do mesmo. Trabalhar com um modelo significa ensinar aos alunos as estruturas necessárias para a compreensão de um gênero, neste caso, um documento portuário. Logo, os alunos poderiam atuar de forma mais eficiente no contexto portuário em que pretendem atuar. Além da escola, esta pesquisa pode auxiliar a empresas da área portuária no treinamento de seus profissionais, já que vários de seus funcionários não têm qualquer formação na área, por isso necessitam de apoio assim que começam a trabalhar nestas empresas.

Na minha prática, esta análise aponta para futuros desdobramentos, a seguir apresentados. Em primeiro lugar, para a possibilidade de trabalhar as cadeias discursivas no contexto portuário, ou seja, os gêneros que antecedem o *NOR* e os gêneros que o sucedem. Podemos citar como exemplo o documento *NOA*, *Notice of Arrival* ou Aviso de Chegada, que é emitido antes do *NOR*, antes da chegada do navio ao terminal portuário, tendo em vista a sua proximidade em relação ao início da operação no porto. Em uma cadeia genérica, teríamos então o *NOA*, como primeiro gênero desta cadeia, em sequência o *NOR*, que é o aviso dado quando o navio já está no berço de atracação, pronto para iniciar a operação, a seguir viriam os outros documentos como *SOF*, entre outros. Com a análise desta cadeia genérica seria possível, além de levantar elementos para o trabalho com relações intertextuais com os alunos, atingir uma melhor compreensão da funcionalidade destes textos no seu Contexto de Cultura e de Situação.

Para finalizar, esta análise contribui como esboço para a utilização da mesma teoria com outros documentos portuários, definindo a EPG destes, e assim, futuramente poder elaborar todo o material do curso técnico de Portos. Como já citamos, não há material no mercado que atenda a este curso, por isso, como uma das atribuições de um técnico portuário é fazer o planejamento de uma operação e atuar nela, os documentos têm que fazer parte da composição de um material didático para o curso de Portos. Vale mencionar que os técnicos portuários, terão que, em muitos casos, escrever documentos em inglês. Podemos afirmar, então, que há necessidade de elaborar um material de Inglês para Fins Específicos voltado para a área portuária sobre documentação que esteja relacionado a leitura e escrita. Hoje, ao finalizarmos esta pesquisa, o que sabemos de fato, é que, para elaborar este material, utilizaremos uma abordagem de ensino centrada no aluno e uma teoria de descrição da linguagem que integre texto e contexto.

REFERÊNCIAS

- ANTHONY, Laurence. *English for specific purpose: what does it mean? Why is it different?* 1997. Disponível em:
<<http://www.antlab.sci.waseda.ac.jp/abstracts/ESParticle.html>>. Acesso em: 10 nov. 2006.
- BAKHTIN, M. *Estética da criação verbal*. São Paulo: Fontes, 2003.
- _____. *Marxismo e filosofia da linguagem*, 12. ed. São Paulo: Hucitec, 2006.
- BHATIA, V. K. *Analysing genre: language use in Professional settings*. New York: Longman, 1993.
- BLOOR, M. The English language and ESP teaching in the 21st century. In: MEYER, F.; BOLIVAR, A.; FEBRES, J.; DE SERRA, M.B. (Ed.). *ESP in Latin America*. Universidade dos Andes. Codepre. Mérida. Venezuela, p.1-3, 1996.
- CELANI, MARIA ANTONIETA. A relevância da lingüística aplicada na formulação de uma política educacional brasileira. In: FORTKAMP, M.B.M. *Aspectos da lingüística aplicada*. Florianópolis: Insular, 2000. p. 17-32.
- CARVALHO, Gisele de. Gêneros como Ação Social em Miller e Bazerman: o conceito, uma sugestão metodológica e um exemplo de aplicação. In: MEURER, J. L.; BONINI, A.; MOTTA-ROTH, D. (Org.). *Gêneros: teorias, métodos, debates*. São Paulo: Parábola Editorial, 2005.
- COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL (Brasil). *Mineração, siderurgia, energia e logística*. Disponível em: <<http://www.csn.com.br>>. Acesso em: 27 maio 2012.
- CUNHA, M. A. F.; SOUZA, M. M. *Transitividade e seus contextos de uso*. Rio de Janeiro: Lucerna, 2007.
- DANTAS, R. A. *Pedidos de ajuda acadêmica em lista de discussão: um estudo do gênero*. 227 f. Tese (Doutorado em Estudos Linguísticos) – UFF, Niterói, 2006.
- DOCUMENTOS da Navegação / Por uma equipe de professores da DLA Internacional, Rio de Janeiro, RE: DLA internacional. Apostila elaborada para Fundação de Estudos do Mar para servir de livro texto do curso “Documentos da Navegação”, 2008.
- DROGA, L.; HUMPHREY, S. *Getting started with functional grammar*. Berry: Target Texts, 2002.
- DUDLEY-EVANS, T; M.J. ST. John. *Developments in English for Specific Purpose: A Multidisciplinary Approach*. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.
- EGGINS, Suzanne. *An Introduction to Systemic Functional Linguistics*. 2nd ed. [S.l.: s.n.], 2004.

ERICKSON, Frederick. What makes school ethnography ethnographic?. *Anthropology and Education Quarterly*. v.15, n.1, p 55-66, 1984.

FERNANDES, P. C.; LEITÃO, W. S. *Contratos de afretamento à luz do direito brasileiro*. Rio de Janeiro: Renovar, 2007.

FERREIRA, J. C.; ET ALL. Leitura e análise de gêneros discursivos de um processo penal: configuração contextual e estrutura potencial de gênero. *Disc. Scientia*. Artes, Letras e Comunicação, S. M., v. 7, n. 1, p. 117-135, 2006.

FUZER, C.; VIEIRA, M. de A. Configuração contextual e estrutura potencial de generous em anúncios pessoais. *Revista Virtual de Letras*, v. 2, n. 2, 2010.

GATEHOUSE, Kristen. *Key Issues in English for Specific Purpose (ESP) Curriculum Development* . 2001 Disponível em: <<http://www.iteslj.org?Articles/Gatehouse-ESP.html>>. Acesso em: 14 nov. 2006.

GUIA LOG. Fornecedores, artigos, eventos e negócios em Logística. Disponível em: <www.guiaolog.com.br>. Acesso em: 08 jun. 2012.

HALLIDAY, M. A. K. *An introduction to functional language*. London: Edward Arnold, 1985.

HALLIDAY, M. A. K.; HASAN, R. *Language, context, and text: aspects of language in a social-semiotic Perspective*. Oxford: Oxford University Press, 1989.

HALLIDAY, M. A. K; MATTHIESSEN, C. *An introduction to functional language*. London: Edward Arnold. 2004.

HASAN, R. Situation and the definition of genres. In: GRIMSHAW, A. D. (Org.). *What's going on here? Complementary studies of professional talk*. Norwood: Ablex, 1994. v. 2, p. 127-172.

HASAN, R. The nursery tale as a genre. In: CLORAN, C. et al (Org.). *Ways of saying ways of meaning*. Londres: Cassell. 2000.

HEWINGS, Martin. *A history of ESP through "English for Specific Purposes*. 2002. Disponível em: <http://www.esp-world.info/Articles_3/Hewings_paper.htm>. Acesso em: 18 out. 2005.

HOLMES, John. *What do we mean by ESP?* Projeto de Ensino de Inglês Instrumental em Universidades Brasileiras. Working Paper 2. São Paulo: PUC-SP, 1981.

_____. The Teacher as Researcher. In: CELANI, M. A. A.; DEYES, F.; HOLMES, J. L.; SCOTT, M. R. *ESP IN BRAZIL: 25 Years of Revolution and Reflection*. São Paulo: Mercado de Letras, 2005. p. 343-392.

HUTCHINSON, T.; A. WATERS. *English for specific purposes: a learning-centered approach*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987.

- LIMA-LOPES, R.; RAMOS, R. de C. G. *Avaliação de materiais*. ESPtec – Inglês Instrumental para o sistema de educação profissional de nível técnico. Curso *online*. PUCSP/VITAE. 2004. Disponível em: <http://www.cogea.dialdata.com.br/vitae/999/1/2/midiateca/upload/BancoLeitura_AvaliacaoMateriais.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2005.
- LIMA-LOPES, R. E. de; VENTURA, C.S.M. A transitividade em português. *Direct Papers*, n.55, 2008.
- LYONS, J. *Novos horizontes em linguística*. São Paulo: Cultrix, 1976.
- MALINOWSKI, B. The problem of meaning in primitive languages. In: OGDEN, Charles K.; RICHARDS, Ian A. (Ed.). *The meaning of meaning*. London: Routledge, 1923. p. 146-152.
- MARINO, Elizabeth. *Apostila de afretamento de navios do curso técnico em portos*. Itaguaí: CEFET/RJ UneD Itaguaí, [20--].
- MARTIN, J.R. *Context: register, genre and ideology*. English texts – systems and structure. Philadelphia: Amsterdam: John Benjamins Publishing Company, 1992.
- MARTIN, J.R. et al. *Working with functional grammar*. London: Edward Arnold, 1997.
- MARTINS, E. M. O. *Curso de direito marítimo*. São Paulo: Manole, 2008.
- MC DONOUGH, J; MC DONOUGH, S. *Research methods for English language teachers*. London: Edward Arnold, 1997.
- MOITA LOPES, LUIZ PAULO. Pesquisa interpretativista em linguística aplicada: a linguagem como condição e solução. *D.E.L.T.A*, v. 10, n.2, p. 329-338, 1994.
- _____. *Oficina de linguística aplicada: a natureza social e educacional dos processos de ensino/aprendizagem de línguas*. Campinas, SP: Mercado das Letras, 1996.
- MOTTA-ROTH, D. *Rhetorical features and disciplinary cultures: a genre-based study of academic reviews in Linguistics, Chemistry and Economics*. 1995. Tese (Doutorado) - UFSC, Florianópolis, 1995.
- MOTTA-ROTH, D.; HERBELE, V. M. O conceito de “estrutura potencial do gênero” de Ruqayia Hasan. In: MEURER, J. L.; BONINI, A.; MOTTA-ROTH, D. (Org.). *Gêneros: teorias, métodos, debates*. São Paulo: Parábola Editorial, 2005. p. 12-28
- NAVES, M. J. *Um estudo dos gritos de Guerra militares sob a ótica da linguística sistêmico-funcional*. 2011. 129 f. Dissertação (Mestrado em Linguística) – UERJ, Rio de Janeiro, 2011.
- NEVES, Maria Helena de Moura. *A gramática funcional*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- _____. *Ensino de língua e vivência de linguagem*. Temas em confronto. São Paulo: Contexto, 2010.

PINTO, M. M. *O inglês no mercado de trabalho do secretário executivo bilíngue: uma análise de necessidades*. 2002. Dissertação (Mestrado em Linguística Aplicada e Estudos da Linguagem) – Pontifícia Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

PORTO DE SANTOS. *Atracados: porto/terminais, atracações programadas, navios esperados – Carga: navios esperados – Passageiros: navios fundeados*. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br>>. Acesso em: 08 jun. 2012.

PORTOGENTE. *Transportes, logísticas, comércio, turismo e cursos online*. Disponível em: <<http://www.portogente.com.br>>. Acesso em: 08 jun. 2012.

PORTOPEDIA. *Informações sobre transportes, logística e comércio*. Disponível em <<http://www.portogente.com.br>>. Acesso em: 08 jun. 2012.

RAMOS, R. C. G. 2001. O que é esse tal de ESP? In: SEMINÁRIO NACIONAL DE INGLÊS INSTRUMENTAL, 15., 2001, Ilhéus. *Anais*. Ilhéus: Universidade de Santa Cruz, 2001.

_____. Gêneros textuais: uma proposta de aplicação em cursos de inglês para fins específicos. *The ESPecialist*, p. 107-129, 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.

RAMOS, R. de C. G.; SANTOS, V. B. M. P. dos. *Procedimentos para a elaboração de material didático*. ESPtec – Inglês Instrumental para o sistema de educação profissional de nível técnico. Curso online. PUCSP/VITAE. 2004. Disponível em: <http://www.cogea.dialdata.com.br/vitae/999/1/2/midiateca/upload/U5_P1_Texto1_Procedimentos.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2005.

SPRADLEY, J. *Participant Observation*. [S.l.]: Holt, Rinehart, and Winston, 1980.

STREVEENS, P. ESP after twenty years: a re-appraisal. In: TICKOO, M. L. (Ed.). *ESP: state of the art*. Anthology Series 21. [S.l.]: SEAMEO Regional Language Centre, [20--], p 1-3.

SWALES, J. M. *Genre analysis: English in academic and research settings*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

TOMLINSON, Brian. *Materials development in language teaching*. Cambridge. Cambridge University Press, 1998. p. viii-xiv.

VIAN JR, O; LIMA-LOPES, R. A perspectiva teleológica de Martin para a análise dos generos textuais. In: MEURER, J. L.; BONINI, A.; MOTTA-ROTH, D. (Org.). *Gêneros: teorias, métodos, debates*. São Paulo: Parábola Editorial, 2005. p. 29-45.

VIAN JR, O. *Conceito de gênero e análise de textos e videos institucionais*. 1997. 129 f. Dissertação (Mestrado em Linguística Aplicada e Estudos da Linguagem) – Pontifícia Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997.

VIAN JR, O. Estruturas potenciais de gênero na análise textual e no ensino de línguas. *Linguagem em (Dis)curso*, v. 9, n. 2, p. 387-410, 2009.

VIEIRA, G.B.B. *Transporte internacional de cargas*. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

WATERS, Alan. ESP - Back to the Future! *The ESP*, São Paulo, v. 9, n. 1-2, p. 27-43, 1988.

APÊNDICE – Questionário de Pesquisa

QUESTIONÁRIO DE PESQUISA

CARO COLABORADOR:

Sou aluna do curso de mestrado da UERJ, em fase de investigação e será muito importante contar com a sua colaboração, respondendo a este questionário sobre sua experiência como trabalhador da área portuária. Suas respostas serão muito úteis para a pesquisa que está sendo realizada sobre os documentos portuários em inglês.

Grata,
Alessandra Cristina B. Alcântara.

Nome: _____

Empresa em que trabalha: _____

1) Há quanto tempo trabalha na empresa?

2) Qual é o seu cargo / função?

3) Há quanto tempo exerce tal função?

4) Quais são as tarefas que desempenha?

5) Você lida com documentos portuários em inglês? () Sim () Não

Caso afirmativo, cite quais são.

6) Você trabalha com o documento *Notice of Readiness, NOR*? () Sim () Não Caso afirmativo, responda as perguntas abaixo:

a) Por que este documento tem esse nome?

b) Qual é o objetivo mais importante do documento?

c) O que o documento precisa conter para alcançar este objetivo - quais são seus elementos indispensáveis, sem os quais não se cumprem seus objetivos?

d) Quem é o emissor / autor / escritor do documento?

e) Quem é o receptor / a audiência alvo do documento?

f) Qual é a relação entre os participantes? Há alguma relação de poder?

g) Nomeie 1 a 1 as pessoas envolvidas na transação comercial:

h) Por que o NOR tem formato de carta?

i) Como o NOR é transmitido?

j) O que é o Charter Party?

ANEXO A - NOA

Notice of Arrival

TO: Vale - RJ - (Rio de Janeiro)
 CC: Cosco (HK) Shipping Co., Limited - (Hong Kong)
 Att: Mr. Jonathan K. K. Shek
 LBH Brasil - Rio de Janeiro - (Rio de Janeiro)
 Vale - RJ Shipping - (Rio de Janeiro)
 Att: Mrs. Elisa França
 Vale International S.A. - (Saint. Prex - Vaud)
 Att: Mrs. Annie Xu
 Vale-Shanghai Rio Doce Asia Corporation -
 (Shanghai)
 Att: Mr. Ziwei Zhu
 Att: Mrs. Demi Wang
 Att: Mrs. Gladys Yu
 Att: Mrs. Sophia Fan
 FM: LBH Brasil - Mangaratiba

DATE: November 01st, 2010 - Msg: 144429/10

RE.: M/V Bao Shan
 To load about 171,700 MT of Iron Ore

Dear Sirs,

Please be informed that above mentioned vessel is
 due to arrive at roads on
 November 16th, 2010 at 10:00 local time, ready in
 all respects to load her
 cargo as per governing Charter Party.

We kindly ask you to consider this message as 15
 day(s) arrival notice, as
 per all terms, conditions and exceptions of the
 relevant Charter Party
 covering this voyage,

Best Regards,

LBH Brasil - Mangaratiba
 As agents.

ANEXO B – B/L

COGNOME NAME: "CONGENBILL"- EDITION 1994
 Shipper
 MINERITA MINÉRIOS ITAÚNA LTDA
 PFAÇA DR. AUGUSTO GONÇALVES, 146/12º ANDAR
 CENTRO - ITAÚNA - MG
 C/PJ: 16.813.461/0004-66

BILL OF LADING
 TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

B/L Nº 01

Reference Nº:
 TO BE INFORMED

Consignee
 TO ORDER

Notify Address

Vessel Port of loading
 OWLANDS BEILUN ITAGUAÍ - CPBS
 Port of discharge

APPARENTLY SAFE CHINESE PORT
 Shipper's description of goods

Gross weight

IRON ORE FINES "SINTER FEED"
 NCM: 2601.11.00

SAY TO WEIGH **159,780.000** METRIC TONS

"CLEAN ON BOARD"
 FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

FE: 08/1237383-001
 DE: 2080993141/9

(of which on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per
 CHARTER-PARTY dated:
 FREIGHT ADVANCE
 Received on account of freight

Time used for loading X days X hours.

SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Issued and sold by: A. Knudtzon Daghlykian A/S, 65 Toldbodgade, DK-2253 Copenhagen K, Telex: 46 33 83 1194	Freight payable at DESTINATION	Place and date of issue ITAGUAÍ - CPBS AUGUST 13TH, 2008
	Number of original B/L	Signature

ANEXO C – Mate's Receipt

MATE'S RECEIPT NR: 01

Received on board of the vessel: "DA QIANG"

From Messrs: **JAN DE NUL DO BRASIL
DRAGAGEM Ltda**Disch. Port: **VILA DO CONDE
(BELEM - PARA)**Load Port: **ITAGUAÍ - RJ / BRAZIL**Date: **May. 13th 2012.**

MARKS AND NUMBERS OR DIMENSION	DESCRIPTION	WEIGHT
<u>28 CONTAINERS 20'</u> <u>210 PIECES</u>	210 pieces (1,804,947 MT) 28 containers (287,313 MT)	<u>2,092,260 MT</u>
REMARKS (1) All equipment were second hand, ship's N/A for rusty of cargo, dented, bulged, split, broken, deform, hole of cover, scratch and any kind of damage. (2) Multi-pontoon, winch pontoon, tugboat have much sea-lion, ship's N/A for any problem thereof. (3) Deck cargo to be shipper's own risk.		
TOTAL	238 BULKS	2,092,260 MT

RECEIVED BY
MASTER/THIRD OFFICER


ANEXO D – Cargo Manifest

Cargo Manifest

VESSEL: LOWLANDS BEILUN		MASTER: MELTRONIC J ESTRADA		PAGE:		
SAILING FROM: ITAGUAI - CPBS		BOUND TO: ANY SAFE CHINESE PORT		GROSS:		
DATE: AUGUST 13TH, 2008		FLAG: MALTA		NET T:		
SHIPPER	CONSIGNEE/CO	NOTIFY/INF	WEIGHT (METRIC TONS) WMT	WEIGHT (NET LONG TONS) WLT	DESCRIPTION OF GOODS	RA
D1 MINERITA MINERIOS ITAUNA LTDA PRAÇA DR. AUGUSTO GONÇALVES, 1467-2 ANDAR CENTRO - ITAUNA - MG CNPJ: 16.813.481/0004-66	TO ORDER		159,780,000		IRON ORE FINES "SINTER FEED" NCM: 2601 11.00 "CLEAN ON BOARD" "FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY" RE: 08/1237393-001 DDE: 2080993141/9	
TOTAL LOADED.....			159,780,000			
ITAGUAI - CPBS AUGUST 13TH, 2008						
BRAZSHIPPING MARITIMA LTDA						

ANEXO E – Statement of Facts (SOF)

STATEMENT OF FACTS

VESSEL: CAPE MERCURY	FLAG: SINGAPORE	DWT: 165819 MT	TERMINAL: CPBS
PORT OF REGISTER: SINGAPORE	AGENT LBH BRAZIL	BUILT: 1997	BERTH: PS 1
ARRIVED AT OUTER ROADS	Nov 20th, 2010 10:30 LT	ANCHOR UP AT INNER ANCHORAGE	Dec 03rd, 2010 16:12 LT
NOTICE OF READINESS TENDERED	Nov 20th, 2010 10:30 LT	BERTHED ALONGSIDE AT CPBS QUAY	Dec 03rd, 2010 18:18 LT
DROPPED ANCHOR OUTER ROADS	X-X-X-X-X-X-X	LOADING OPERATION STARTED	Dec 03rd, 2010 20:05 LT
PILOT ON BOARD TO INNER ANCHORAGE	Nov 20th, 2010 12:18 LT	LOADING OPERATION COMPLETED	Dec 05th 2010 16:45 LT
ANCHOR UP AT OUTER ROADS	X-X-X-X-X-X-X	TOTAL CARGO LOADED IN METRIC TONS	156401,000
DROPPED ANCHOR AT INNER ANCHORAGE	Nov 20th, 2010 13:24 LT	VESSEL SAILED	Dec 05th 2010 LT
FREE PRATIQUE GRANTED	Nov 20th, 2010 17:35 LT	ETA DISCHARGE PORT	Jan 19th, 2011 P.M.
GRANTED CLEARANCE FROM PORT AUTHORITIES	Nov 20th, 2010 17:35 LT	ARRIVAL DRAFTS FORE/AFT	7,12 M / 8,99 M
NOTICE OF READINESS ACCEPTED	Nov 20th, 2010 10:30 LT	SAILING DRAFTS FORE/AFT	17,10 M / 17,10 M
PILOT ON BOARD TO LOADING PIER	Dec 03rd, 2010 16:00 LT	INNER ANCHORAGE:	JURUBAIBA ISLAND AREA
DISCHARGE PORT	JAPANESE PORTS		

DATE	LOADING TIME		STOPPED TIME		NOTES
	START	END	START	END	
Dec 03rd, 2010			18:18	18:23	INITIAL DRAFT SURVEY
			18:23	20:05	SHORE PREPARATION
	20:05	22:34	22:34	24:00	LOADING INTERRUPTED (TERMINAL REASONS)
Dec 04th, 2010			00:01	00:30	LOADING INTERRUPTED (TERMINAL REASONS)
	00:30	24:00			LOADING IN PROGRESS
Dec 05th, 2010	00:01	15:12	15:12	15:26	CHECK DRAFT - TRIMMING CALCULATION
	15:26	16:45	16:45	16:50	FINAL DRAFT SURVEY

AGENT'S REMARK: CARGO DOCUMENTS SIGNED ON BOARD ON DEC 05TH, 2010 AT 17:00 HOURS LT.
 TERMINAL REMARK

CARGO RECEIPT

This is to confirm that following cargo was received on board of the MV **CAPE MERCURY**
 The weight is in accordance with the draft survey and the Ship's Cargo Plan request.

Hold Number	Quantity	Cargo Description	Consignee/Notify
1	20.955,000	STANDARD SINTER FEED GUAIBA	Cargo: STANDARD SINTER FEED GUAIBA
2	14.139,000	SOUTH SYSTEM BLAST FURNACE PELLETS	Consignee: NIPPON STEEL CORPORATION
3	19.372,000	STANDARD SINTER FEED GUAIBA	Notify: NIPPON STEEL CORPORATION
4	16.665,000	STANDARD SINTER FEED GUAIBA	
5	13.530,000	SOUTH SYSTEM BLAST FURNACE PELLETS	
6	16.524,000	STANDARD SINTER FEED GUAIBA	Cargo: SOUTH SYSTEM BLAST FURNACE PELLETS
7	20.332,000	STANDARD SINTER FEED GUAIBA	Consignee: NIPPON STEEL CORPORATION
8	15.017,000	SOUTH SYSTEM BLAST FURNACE PELLETS	Notify: NIPPON STEEL CORPORATION
9	19.867,000	STANDARD SINTER FEED GUAIBA	

TOTAL **156.401,000** METRIC TONS

ANEXO F – NOR M.V. Bulk India

ITT **LBH**
GROUP

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

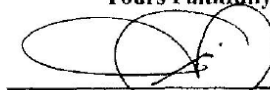
To Messrs .
Vale
Av. das Américas número 4430. 3º andar
Barra da Tijuca - Rio de Janeiro – Brasil

NOTICE OF READINESS

Kindly be advised that the M.V. "BULK INDIA" arrived at roads on September 18th, 2010 at 23:00 hours Lt, 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 Lt, reference shall be made to the relevant Charter - Party, which covers the present voyage.

Yours Faithfully,



Master M.V. "BULK INDIA"

Vale
Bordêria de Operações Portuárias Ilha Guaíba
Esdras DORA



GUAIBA ISLAND TERMINAL
N.O.R Accepted on September 18th, 2010 at 23:00 LT
Layday period from September 18th to 23rd, 2010

ANEXO G - NOR M.V. Maro L



On board of m.v. "MARO L"
At this port, March 28th, 2011
ITAGUAI PORT - R.J. - Brazil

To Messrs.
Companhia Siderúrgica Nacional - CSN
C/O
Sepetiba Tecon S/A
Estrada da Ilha da Madeira s/n
Itaguaí - Rio de Janeiro - Brasil

NOTICE OF READINESS

Kindly be advised that the M.V. "MARO L" arrived at Sepetiba roads, on March 28th, 2011 at 12:15 hours lt. and she is ready in all respects to load her cargo of about 31,422 metric tons of steel coils.

As to the acceptance of this Notice of Readiness tendered to you on March 28th, 2011 at 12:15 hours lt. reference shall be made to the relevant Charter Party, which covers the present voyage.

Yours Faithfully,



For receipt purposes only, without prejudice and acceptance of any liability Sepetiba Tecon S/A
Acceptance to be in accordance with terms and conditions of the respective Charter Party.
Erico Ramos Pinto
Vessel's Planning Department
SEPETIBA TECON S/A
Master M.V. "MARO L"

ANEXO H - NOR M.V. Lowlands Beilun



On Board Of M.V. "LOWLANDS BEILUN"
 At This Terminal, August 10th, 2008
 Itaguaí Port - CPBS Terminal

To Messrs .
 Minerita Minérios Ltda. - (Itaúna)
 C/O
 CPBS Terminal
 Estrada da Ilha da Madeira s/n
 Itaguaí - Rio de Janeiro - Brasil

NOTICE OF READINESS

Kindly be advised that the m.v. "LOWLANDS BEILUN" arrived at Itaguaí on August 10th, 2008 at 07:45 hours Lt, and she is ready in all respects to load her cargo of about 159.900 metric tons of iron ore in bulk.

As to the acceptance of this Notice of Readiness tendered to you on August 10th, 2008 at 07:45 hours Lt, reference shall be made to the relevant Charter Party, which covers the present voyage.

HELTONIO J. ESTRADA
 DJ: 0015747



Master m.v. "LOWLANDS BEILUN"

NOR Accepted on August 10th 2008 at 07:45 hours Lt.

João
 JOÃO VIEIRA PIRES
 Inspeção de Embarques FOREMAN
 FG 000497

ANEXO I - NOR M.V. Ore Mangaratiba

Guaiba Island, May 16th., 2011.

M/V "ORE MANGARATIBA"

NOTICE OF READINESS

Message

VALE - GUAIBA ISLAND TERMINAL

Dear Sirs,

Please be advised that the M/V "ORE MANGARATIBA" under my command is ready to load her cargo of **IRON ORE In Bulk**. This Notice of Readiness is hereby tendered to you on the **16TH** days of **MAY, 2011** at **08:00 hs Lt** at which time the vessel is in all respects ready to load her cargo in accordance with all the terms, conditions and exceptions of the relevant Charter - Party.

NOTICE OF READINESS TENDERED ON MAY 16TH, 2011 AT 08:00 HS LT

Yours faithfully,

4
M/V ORE MANGARATIBA
SINGAPORE
CALL SIGN 9V9061
Master: [Signature] "ORE MANGARATIBA"
GRT 24100, NO. 20290
KW 13650, O.N. 396575

NOTICE OF READINESS ACCEPTED:

NOR ACCEPTED ON MAY 16TH, 2011 AT 08:00 HS LT
LAYDAY PERIOD FROM MAY 15TH, 2011 TO MAY 24TH, 2011

[Stamp]

GUAIBA ISLAND TERMINAL

AGENT REMARK

ANEXO J - NOR M.V. Drake

Notice of Readiness

TO: Vale - RJ - (Rio de Janeiro)
CC: ArcelorMittal Ghent (Sidmar) - (Ghent)
ArcelorMittal Shipping Ltd. - (London)
Att: Mr. Rob Phillips
ArcelorMittal Sourcing - Luxembourg - (Luxembourg)
Att: Mr. Ricardo Molinero
LBH Brasil - Rio de Janeiro - (Rio de Janeiro)
FM: LBH Brasil - Mangaratiba

DATE: November 01st, 2010 - Msg: 144809/10

RE.: M/V Drake
To load about 75,500 MT of Iron Ore

Dear Sirs,

Kindly be advised that the M/V Drake arrived roads on
November 01st, 2010 at
21:00 local time and is ready in all respects to load her
cargo of about
75,500 Metric Tons of Iron Ore.

As to the acceptance of this Notice of Readiness TENDERED to
you on November
01st, 2010 at 21:00 local time, reference shall be made to
the relevant
Charter Party which governs the present voyage.

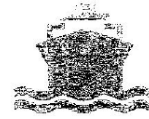
Best Regards,
LBH Brasil -Mangaratiba

ANEXO K - NOR M.V. Zarechensk



ORION RODOS MARITIMA E PORTUARIA LTDA

Experience and innovation



TO SHIPPER: MESSRS. COMPANHIA SIDERURGICA NACIONAL ON BEHALF OF CSN PORTUGAL, LDA.
C/O.: MESSRS. SEPETIBA TECON S/A.. AS PORT OPERATOR

NOTICE OF READINESS

M/V " ZARECHENSK "

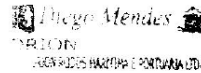
Please be advised that the above mentioned good vessel arrived at Itaguaí Port roads anchorage on November 19th, 2011, 10:45 LT.

We hereby give notice that she is ready in all respects to commence loading her cargo of steel coils about 31,800 MT in to the holds nos. 1,2,3,4,5 in accordance with the terms and conditions of the Charter Party under which this voyage is performed.

All ships cargo cranes are in good order and ready for cargo operations.

Notice of Readiness Tendered on: NOVEMBER 19th, 2011 at 10:45 Local Time.

Without prejudice to the Notice(s) of Readiness Tendered previously sent by E-Mail, please consider Notice of Readiness Re-Tendered on: NOVEMBER 21st, 2011 at 00:01 Local Time.



FOR AND ON BEHALF OF MASTER

N.O.R. ACCEPTED ON: UNDER CHARTER PARTY

Handwritten notes and signatures in the acceptance area.

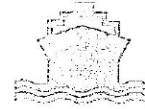
NOR to be accepted in accordance with Terms and Conditions of the governing Charter Party dated on November 09th, 2011.

AGENCIAS: PORTO ALFREDO - FRAMANDU - INBELL BY - LUNAL - SAO FRANCISCO DO SUL - PARANAGUA - ANTONINA - SANTOS - RIO DE JANEIRO - VITORIA - SAO GUIS

ANEXO L - NOR M.V. Krania



ORION RODOS MARÍTIMA E PORTUÁRIA LTDA

Experience and innovation

TO SHIPPER: MESSRS COMPANHIA SIDERURGICA NACIONAL ON BEHALF OF CSN PORTUGAL, LDA.
C/O.: MESSRS. SEPETIBA TECON S/A., AS PORT OPERATOR.

NOTICE OF READINESS**M/V " KRANIA "**

Please be advised that the above mentioned good vessel arrived at Itaguaí Port roads anchorage and drop anchor on February 28th, 2011, 05:00 LT.

We hereby give notice that she is ready in all respects to commence loading her cargo of steel products (coils & slabs) in accordance with the terms and conditions of the Charter Party under which this voyage is performed.

Notice of Readiness Tendered: 28th FEBRUARY 2011 at 05:00 Local Time.

For receipt purposes only
without prejudice and acceptance
of any liability Sepetiba Tecon S.A

Acceptance to be in accordance
with terms and conditions of the
respective charter party and
booking note.

Rayson Soares da Lapaodine
28/02/2011
Sepetiba Tecon S.A.

ORION RODOS MARÍTIMA E PORTUÁRIA LTDA.
FOR AND ON BEHALF OF MASTER

N.O.R. ACCEPTED ON: AS PER CHARTER PARTY

" NOR to be accepted in accordance with Terms and Conditions of the governing Charter Party dated on February 11th, 2011. "

RIO GRANDE - PORTO ALEGRE - TRAMANDAÍ - IMBITUBA - FAJÁ - SÃO FRANCISCO DO SUL
PARANAGUÁ - ANTONINA - SANTOS - RIO DE JANEIRO - VITÓRIA - SÃO LUÍS

ANEXO M - NOR M.V. Masuren



NOTICE OF READINESS

MV	MASUREN	Voyage no.	4020-3 SB
Terminal		Port	Itaguai

Messrs
Wilson, Sons Agencia Maritima Ltda
Itaguai

Dear Sirs,

This is to inform you that above vessel is hereby formally tendered to you at **1442 hrs LT**
on the 18th day of January, 2011 as being ready in all respects to commence **loading**
a cargo of **Hot rolled steel coils - 30000 mts 5 pct more or less in Charterers option**
in accordance with Charter Party or Contract of Affreightment dated **RELEVANT**
at

City & Country

Very truly yours,

Master MV Masuren
Capt. Jerzy Ciecuch

The above tender is hereby acknowledged and accepted:

AS PER CHARTER PARTY	hrs LT	AS PER CHARTER PARTY	2011
time		date	

Company:

By:

Acceptance to be in accordance
with terms and conditions of the
respective charter party and
booking note.

For receipt purposes only
without prejudice and acceptance
of any liability Sopetina Tecon S.L

ANEXO N - NOR M.V. Cielo Di Livorno



D'Amico Società di Navigazione

Code: **SQE/Form-Ope-D-01**

SQE MANAGEMENT SYSTEM FORM
NOTICE OF READINESS

Date: November 19, 2003

Rev. 0

Page 1 of 1

Owner : D'AMICO DRY LIMITED

M/V CIELO DI LIVORNO

Port : Itaguaí, Brazil

Date : 17th May 2011

Voy : 25B

NOTICE OF READINESS

To Shippers / Agent

Pennant Serviços Marítimos Ltda
Estrada Ilha da Madeira s/n - quadra 49 lote 16 Brisamar
Zip Code 23821-410 Itaguaí - RJ
Phone +55 21 2123 1500 /Fax+55 21 2263 7821
Email.: david.mota@pennant.com.br / agency@pennant.com.br
P.I.C.: Mr. David Mota - Director - a.o.h. +55 21 8139 8112
Mr. Marcelo Kersting - Agency/Operations - +55 21 8139 8462

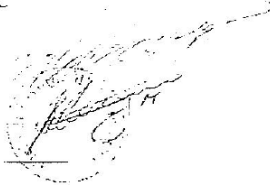
Please be hereby officially notified that the good vessel MV Cielo Di Livorno of which I am Master arrived at Itaguaí roads on 17th May 2011 at 0700 LT/ 1000 UTC and she is in all respects ready to commence load her cargo as per Charter party . The time allowed commences and expires in accordance with terms, conditions exception and any addenda there to ruling the relative charter party in force for this carriage on which shippers/receivers declare to agree with their acknowledgment on attached duplicates.

This vessel is therefore being formally tendered:

17th May 2011 at 0700 LT/ 1000 UTC

Very truly yours

The master of M/V Cielo Di Livorno
Capt. Kovshun Sergiy



NOTICE OF READINESS ACCEPTED

ER CHARTER PARTY

Acceptance to be in accordance with terms and conditions of the respective charter party and booking note.

AT _____ HRS LT /IRS UTC _____ ON _____

By /Representative of Charterers/Receivers/Terminal

Signature

For receipt purposes only
without prejudice and acceptance
of any liability Sepetiba Teccon S.A.

Erico Ramos Pinto
Vessel's Planning Department
SEPETIBA TECCON S/A

Issued: SQE Dept.
Distribution: All Dry vessels, Operation dept.

Approved: DMR

ANEXO O - NOR M.V. STX Rapido

M.V. STX RAPIDO
 Flag: PANAMA
 Register PORT: PANAMA
 Date: SEPTEMBER 5, 2011

To whom it may concern,
 Cc Sepetiba Tecon

Dear sirs,

"Vessel's Notice of Readiness"

Please be advised that my vessel "M.V. STX RAPIDO " having arrived at the port of Itaguai, Brazil on September 5, 2011 at 0750hrs LT and is ready in all respect to discharge cargo in accordance with all the terms, conditions and exceptions of the ruling contract governing the present shipment / voyage(V-001).

Notice of Readiness tendered on:
 September 5, 2011 at 0750hrs local time
 at the port of Itaguai, Brazil.

Best Regards,

Capt m.g.jeong
 Master, M.V. STX RAPIDO

Acceptance to be in accordance
 with terms and conditions of the
 respective charter party and
 booking note.

AS PER CHARTER PARTY

For receipt purpose only
 without prejudice and acceptance
 of any liability Sepetiba Tecon S.A.

Erico Ramos Pinho
 Vessel's Planning Department
 SEPETIBA TECON S/A