

UNIVERSIDAD NACIONAL
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
SISTEMA DE ESTUDIOS DE POSGRADO
ESCUELA DE LITERATURA Y CIENCIAS DEL LENGUAJE
MAESTRÍA PROFESIONAL EN TRADUCCIÓN (INGLÉS-ESPAÑOL)

Los términos de marinas en Costa Rica

Monografía

Trabajo de graduación para aspirar al grado de Magíster en Traducción

(Inglés-Español)

Presentado por

Ana Catalina Brenes Loaiza

Cédula 1 689 067

Noviembre 2011

Nómina de participantes en la actividad final del Trabajo de Graduación

Los términos de marinas en Costa Rica

presentado por la sustentante

ANA CATALINA BRENES LOAIZA

el día 12 de noviembre de 2011

Personal académico calificador:

Dra. Judit Tomcsányi Major
Profesora encargada
Seminario de Traductología III

M.A. Allan Pineda Rodríguez
Profesor tutor

M.A. Sherry Gapper Morrow
Coordinadora
Plan de Maestría en Traducción

Ana Catalina Brenes Loaiza
Sustentante

DEDICATORIA

Para Andrés, mi niño querido,
que llena de alegría cada día.

AGRADECIMIENTOS

A mis padres, apoyo incondicional de mi vida, en especial por su esmero con Andrés, por cuidarlo con tanto amor y estar pendientes de un millón de cosas más. A mi querido hermano, por consentirme siempre para que lograra más tiempo para mí. A mi esposo, Ronald, por aconsejarme con cariño, contribuir con mis logros y compartir las noches de estudio. A los profesores de la maestría los admiro por su alto nivel pedagógico y la vocación con que enseñan. A doña Judit, mi directora en este trabajo, le agradezco su orientación y aliento constantes. Y a todos los demás que me acompañaron en la maestría: muchas gracias.

RESUMEN

Se presentan los resultados de una investigación acerca de los términos de marinas en Costa Rica, para identificar posibles términos de creación costarricense y explicar el contexto histórico y social en el cual surgen. El interés es describir el carácter único y local de esos términos, en contraste con la uniformidad que de manera tradicional se ha atribuido a los términos. El estudio se hace a partir de documentos administrativos existentes en las oficinas públicas que tienen, o han tenido de manera transitoria, competencia en la materia. Nos referimos en especial a los archivos de la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos, porque en ella se encuentran representadas todas las instituciones competentes. Asimismo, se analizaron las actas de los debates de la Asamblea Legislativa correspondientes a la promulgación de la ley que rige la materia. Los términos son descritos en su contexto histórico y social, más bien reciente. El estudio muestra la influencia del inglés en el proceso de formación de algunos términos y es útil para los traductores que busquen opciones más apegadas a la realidad costarricense.

Descriptor: marinas, atracaderos, puertos, terminología, historia de la traducción.

ABSTRACT

These research results about marina-related terminology (in Spanish and in English) in Costa Rica aim at identifying local terms and describing their historic and social origin. Their Costa Rican character contrasts with terminology standardization. Administrative documents from the Inter-Institutional Commission of Marinas and Wharves were the main research sources. Congressional documents about marina law debates were also studied. Recent historical and social contexts of marinas terminology are described. The influence of English language in some of the terminology possibilities is observed as well. Translators in need of local-oriented translation choices may find this information useful.

Keywords: marinas, small craft harbors, wharves, ports, terminology, translation history.

ÍNDICE

Nómina de participantes	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimientos	iv
Resumen	v
Abstract	vi
Indice	vii
Introducción	1
1. Acerca del tema de estudio	1
2. Contextualización del tema	2
3. Justificación, problemas, objetivos, hipótesis	7
4. Bases teórico-metodológicas	10
Capítulo 1. Estado de la cuestión	12
1.1. El papel del análisis histórico en la traducción de textos técnicos como base de toma de decisiones terminológicas	12
1.2. El navegante práctico americano: un epítome de la navegación	14
1.3. Vocabulario marinerero de Costa Rica	16
1.4. La pesca artesanal puntarenense: reseña de las pesquerías del Golfo de Nicoya	17
1.5. Léxico de la pesca artesanal puntarenense en el Golfo de Nicoya, una aproximación etnográfico-semántica en Chomes, Costa de Pájaros, Isla Chira y Puntarenas Centro	19
Conclusiones del Capítulo	20
Capítulo II. Marco teórico-metodológico	21
2.1. Introducción	21

2.2. Datos sobre María Teresa Cabré	21
2.3. Teoría Comunicativa de la Terminología	22
2.4. Fundamentos de la Teoría Comunicativa de la Terminología	27
Conclusiones del capítulo	29
Capítulo III. Factores que inciden en el surgimiento de la terminología de marinas en Costa Rica	31
3.1. Definición de marina	31
3.2. Historia de las marinas en Costa Rica	32
3.3. Surgimiento de la terminología de marinas	36
3.4. Términos de marinas	37
Conclusiones del capítulo	48
Capítulo IV. Análisis de terminología de marinas	49
4.1. Puerto	52
4.2. Marina	57
4.3. Atracaderos	60
Conclusiones del capítulo	65
Conclusiones	67
Bibliografía	71

INTRODUCCIÓN

1. Acerca del tema de estudio

Es común asociar el vocabulario especializado en varios idiomas con los esfuerzos por promover su normalización, esto es, por lograr su uso unívoco y uniforme en las distintas áreas de especialidad. Sin embargo, está claro que también puede estudiarse desde otras perspectivas, muchas de ellas afines a las que se aplican en relación con el léxico general.

La terminología especializada no es ajena a los procesos de formación y evolución por los que pasa el léxico, tanto cuando lo utiliza el hablante común, como cuando lo hace el hablante especializado.

En este trabajo se pretende describir el uso de parte del lenguaje náutico especializado en el contexto del ejercicio profesional dentro de la administración pública costarricense, restringido a su uso en los trámites y la documentación pública que se relaciona con las marinas turísticas. Los términos indicados se pueden encontrar en documentos escritos originalmente en inglés, en español y en otras lenguas. Dentro del ámbito definido, nos interesa ubicar terminología especializada de marinas cuyo origen sea costarricense. En el caso de Costa Rica, la terminología de marinas tiene apenas una década de contar con esfuerzos institucionales expresos para establecer una terminología impulsada por el Estado. Resulta interesante describir el proceso histórico de definición de esta

terminología institucionalizada, así como observar si ha existido una respuesta espontánea del uso que hacen los destinatarios no especializados que forman parte del proceso.

2. Contextualización del tema

Costa Rica tiene dos límites marítimos, el Océano Pacífico, por el oeste y el Mar Caribe, por el este. El área marítima de Costa Rica es de quinientos noventa y ocho mil seiscientos ochenta y dos (598.682) kilómetros cuadrados, esto es, más de once veces mayor que el territorio costarricense, de tan sólo cincuenta y un mil cien (51.100) kilómetros cuadrados (INRECOMAR). Es de esperar que esa característica de nuestro territorio contribuya a delinear las características de nuestra nación.

Sin embargo, esta extensión de área marina no se ve reflejada en las actividades económicas costarricenses. Por el contrario, el desarrollo del país se ha concentrado en la Meseta Central. Los recursos costeros han tenido una explotación artesanal limitada a las poblaciones de la zona. Tampoco la cultura propia de estas actividades se ha extendido al resto del país.

El desarrollo económico costarricense se ha concentrado de manera tradicional en las actividades agrícolas. Para la época de la independencia, hacia inicios del siglo XIX, predominaba la agricultura de subsistencia. El tabaco era el único producto cultivado para exportación a Centroamérica, por orden del gobierno de España.

Por otra parte, la minería en el Monte del Aguacate fue una actividad que no contó con la tecnología, ni la inversión necesarias para prosperar, por lo que decayó hacia el año 1830.

Como respuesta a la necesidad de encontrar otra fuente de ingresos, la exportación de árboles de Brasil, muy utilizados para producir tintes, justificó la actividad económica en sitios más cercanos a la costa, como el valle del Tempisque y la región de Nicoya¹. En estos lugares se identificaron áreas de bosque donde crecían esos árboles.

El puerto de Puntarenas, en el litoral Pacífico, se vio beneficiado con esta actividad, porque los barcos llegaban a comprar la madera. El vínculo se mantuvo aún después de agotarse los recursos madereros costarricenses, puesto que se continuó con zonas abundantes en árboles de Brasil en la costa del Pacífico de Nicaragua.

Por otra parte, en esa misma época, el gobierno impulsó la colonización agrícola y promovió la elección de nuevas opciones de cultivo. No queda claro si todos los cultivos recibían iguales incentivos, pero el programa impulsó el avance hacia nuevas áreas del territorio nacional, con productos tales como café, caña dulce, algodón, yuca y cacao. Este último se cultivó en Turrialba, Provincia de Cartago, y Matina, Provincia de Limón.

Para 1838 se exportaba café a Chile e Inglaterra y ya en esa época Braulio Carrillo² empezó a trabajar en la apertura de un camino hacia Matina, con el fin de facilitar el transporte marítimo del producto, cuya única salida era el *camino carretero* a Puntarenas. El proyecto se detuvo durante la administración de Francisco Morazán³, porque la

¹ El nombre científico del árbol de Brasil es *Haematoxylum Brasiletto*. Se le encuentra en mayor cantidad en las playas de Guanacaste, en el Pacífico. Se caracteriza por la tolerancia natural a la arena y la sal, así como por conservar el follaje verde todo el año. De su madera roja es posible extraer un tinte que se utiliza con fines farmacéuticos y para la fabricación de tinta. <El mundo forestal.com>

² Jefe de Estado de Costa Rica en dos oportunidades: de 1835 a 1837 y de 1838 a 1842 <Asamblea.go.cr>

³ Jefe de Estado de Costa Rica, de abril a setiembre de 1842 <Asamblea.go.cr>

construcción de la obra se financiaba con empréstitos forzosos que afectaban los intereses de los cafetaleros (Cerdas Alvarado, 2). Queda claro que las zonas costeras se limitaban a servir como ruta de salida de la producción agrícola y se les mantenía con un mínimo de inversión pública, en particular la zona del Pacífico, que contaba con mejor acceso.

Sin embargo, esto no significa que se le restara importancia al tema de la infraestructura portuaria, aún inexistente. Había plena conciencia acerca de la necesidad de contar con puertos en las dos costas y, muy en particular, en el litoral Caribe cuando la intención era exportar a Europa. Por otra parte, el país requería construir redes de comunicación, ya no para exportar, sino para comunicación interna. Los tramos de ferrocarril y los caminos existentes tenían poco uso. Los habitantes carecían del poder adquisitivo necesario para transportar sus cosechas hasta estas vías de comunicación. Además, las actividades relacionadas con la pesca o la navegación no parecían ser en este momento una prioridad del Estado.

Dentro de la información recopilada, la referencia más antigua al tema de diversificación de actividades económicas data de fines del siglo XIX. Se trata de un reporte del 31 de mayo de 1886, del Lic. Mauro Fernández, Secretario de Hacienda, dirigido al Lic. Pedro Pérez Zeledón. A este último se le comisionó en su condición de Subsecretario de Hacienda, Comercio e Instrucción Pública, para visitar diversos países europeos, familiarizarse con sus modelos económicos y compartir resultados. Se trataba de recabar información para crear una Escuela Nacional de Agricultura y otra de Artes y Oficios. Una de las recomendaciones del señor Pérez Zeledón fue crear una Escuela de Agricultura, cuya orientación fuera técnica, de forma que se incluyeran “experimentos y

ejercicios prácticos” como corrales de aves y estanques de peces en terrenos ubicados en Mata Redonda (Viales Hurtado). El texto original no precisa la ubicación de este lugar. Podríamos inferir que se trata del Distrito Octavo del Cantón de San José, en la ciudad capital, pero pueden existir otras localidades con nombres similares en el resto del país.

Este desarrollo, iniciado en la Meseta Central, fue luego extendido hacia las áreas costeras con alguna lentitud, dadas las dificultades para financiar la construcción de las vías necesarias para este intercambio tuvo sus consecuencias. Durante la mayor parte del siglo XX, el asentamiento de poblaciones en lugares costeros no fue prioritario, como tampoco lo fue la explotación de los recursos marinos del país.

Con algunas excepciones, la ausencia de una tradición marítima influye en el tipo de instrucción y en la poca experiencia específica de los funcionarios públicos que desempeñan puestos en las instituciones competentes en temas costeros con oficinas en el área metropolitana. Además, antes de la promulgación de la Ley de Marinas, tampoco existía una definición clara en cuanto al alcance de las competencias de las distintas instituciones. La Ley de Marinas crea la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos, un órgano técnico adscrito al Instituto Costarricense de Turismo que se encuentra compuesto por representantes de las instituciones competentes y un procedimiento para presentar diversas gestiones ante esta autoridad (Sistema Nacional de Legislación Vigente). Por este motivo, en el año 1998, una de sus primeras acciones fue solicitar cursos de capacitación a expertos de otros países con historia en el campo, en especial españoles y cubanos. Como respuesta a la solicitud hecha por la Comisión, sus

integrantes tuvieron la oportunidad de recibir cursos de capacitación impartidos por funcionarios gubernamentales, expertos académicos y profesionales de empresas privadas.

A pesar de lo anterior, nuestras leyes le confieren al Gobierno varias competencias sobre diversos temas de esta índole, tanto en cuanto a marinas como en relación con otros aspectos de navegación y pesca. Estas leyes rigen en la actualidad y se aplican a diario para tomar decisiones administrativas, a pesar de las limitaciones académicas y culturales de los funcionarios de un país con mucha área de mar y poca tradición marítima. En el tema de las marinas, los atracaderos turísticos, así como en relación con otros aspectos de navegación o pesca, algunas de estas competencias son relativamente recientes. No en todos los casos cuentan las instituciones públicas con sucursales de las oficinas indicadas en áreas cercanas a la costa, por lo que el contacto todavía es algo distante.

Hay estudios sobre temas afines, relacionados con la terminología de navegación en general. Sobre el tema de la terminología pesquera costarricense existen dos estudios de especial interés, uno relativo al vocabulario propio de los pescadores del Golfo de Nicoya y otro que ubica el vocabulario de los pescadores en función de diferentes zonas del país y explica sus características particulares.

Las marinas son instalaciones de atraque para las embarcaciones, ubicadas en sitios seguros, ya sea por sus condiciones naturales o artificiales. Tienen como propósito la prestación de servicios de abrigo, abastecimiento y reparación a la navegación de recreo y la pesca deportiva. De ahí que exista coincidencia con muchos de los términos utilizados en

la pesca artesanal. Sin embargo, otros vocablos son de uso exclusivo de las marinas solamente y constituyen el tema central del presente trabajo.

3. Justificación, problemas, objetivos, hipótesis

No se han localizado estudios específicos de terminología técnica de puertos deportivos en Costa Rica, puesto que en el país se llena la necesidad de información con literatura especializada de origen extranjero que, además, se orienta a los términos de uso internacional.

La “Ley de marinas y atracaderos turísticos” entró en vigencia en el año mil novecientos noventa y ocho y sirvió de punto de partida para la construcción y legalización de establecimientos de este tipo. Esta actividad, trajo consigo cambios en diferentes niveles, entre ellos el nacimiento y la constante evolución de un léxico especializado aplicable en nuestro país.

De esta manera, los términos que se incluyen en las regulaciones sobre la materia, los que utilizan los expertos de otros países y los que integran el léxico de quienes se relacionan con las marinas locales, van dando lugar al surgimiento de una terminología específica.

La razón que motiva este trabajo es la experiencia personal y la práctica diaria de los profesionales del sector público y privado que tienen relación con las marinas, quienes intervienen en aspectos relacionados con el trámite, la construcción y la operación de las marinas. Existe una falta de definición terminológica específica para el ámbito nacional y quisiéramos averiguar por qué ocurre esto y cómo los profesionales y demás actores

relevantes en la materia han manejado la situación. Nos referimos sobre todo a los profesionales del sector público, porque a ellos se debe recurrir obligatoriamente, y porque sus opiniones sobre distintos temas tienen más probabilidades de estar en documentos con consecuencias reales sobre el destino de los proyectos que se desean llevar adelante.

En cuanto a cómo hacer que la terminología de marinas se inserte en nuestra cultura, probablemente la respuesta se oriente hacia la recopilación y el análisis del material proveniente de países con mayor desarrollo náutico y el intercambio de experiencias con los profesionales extranjeros que tengan la disposición de compartir su conocimiento adquirido a lo largo de los años. La imitación será el primer paso en este proceso.

Sin embargo, creemos que pueden surgir, al parecer de manera espontánea, factores locales de diversa naturaleza que influyen sobre este conocimiento adquirido y lo modifican, consciente o inconscientemente. Así se moldea una identidad propia que se refleja en una terminología local.

De igual forma, deseamos describir cómo nacen estos nuevos términos en nuestro medio o si, por el contrario, sólo se adoptan los ya existentes, según el caso. Los términos de creación específica para el ámbito costarricense serán definidos mediante la aplicación de un análisis de los factores que los afectan. Será posible entonces descubrir cuáles elementos tradicionales o locales se incorporan al término técnico y cómo lo modifican.

Además, deseamos establecer cuál ha sido la participación de los traductores, filólogos o lingüistas, es decir, cómo se crea una norma de traducción o una tradición traductológica en un campo determinado, a partir de la creación de una nueva terminología

para esta actividad. Creemos que será posible encontrar algunos ejemplos en este sentido, puesto que casi toda la inversión en este tipo de actividades tiene su origen en financiamiento extranjero y supone un intercambio de terminología técnica utilizada entre culturas diferentes.

A partir de los cuestionamientos mencionados hasta ahora, nos hemos planteado dos *problemas* para efectos de este trabajo. En primer lugar, nos interesa conocer los factores históricos, de naturaleza económica, social y cultural, que hacen surgir la terminología de marinas en Costa Rica. En segundo lugar, nos proponemos definir cuáles son las características del proceso de formación de esta terminología.

En lo referente a los objetivos, el primer *objetivo general* es describir los factores históricos que propician el surgimiento de la terminología de marinas en Costa Rica. Éste comprende, a su vez, dos objetivos específicos: por una parte, se pretende caracterizar las condiciones económico-sociales desde la perspectiva legal y, por otra, describir el papel de los profesionales en el surgimiento de la terminología de marinas.

El segundo *objetivo general* es presentar las características del proceso de conformación de esta terminología y se subdivide en tres objetivos específicos: describir la terminología básica de marinas como punto de partida en el proceso; caracterizar procesos posteriores que moldean la terminología en el contexto costarricense y, por último, reflexionar acerca de las tendencias de traducción de estos términos.

Por último, partimos de la *hipótesis* de que la adquisición de una cultura náutica específica sobre marinas en Costa Rica tendrá como consecuencia la creación de cierta terminología única para ser utilizada en el medio.

4. Bases teórico–metodológicas

El trabajo se aplicará la Teoría Comunicativa de la Terminología, de María Teresa Cabré (1998), quien propone que la terminología no es una disciplina ajena a la realidad, sino un reflejo de las circunstancias sociales, culturales y económicas imperantes en un momento determinado, cuyos enunciados tienden a coincidir con la visión de quienes detentan el poder. En el caso que nos ocupa, la terminología del grupo políticamente predominante, desarrollada casi en su totalidad para efectos de la realización de trámites administrativos, no siempre coincide con la visión de la generalidad de las personas, relacionadas de alguna manera con el tema. De la interacción entre los diferentes grupos de interés surgirán los términos específicos de la actividad en cuestión.

Al igual que ocurre con el léxico en general, la terminología no sólo es una herramienta de trabajo. Las unidades terminológicas tienen una finalidad comunicativa, forman parte del léxico de un hablante especializado y se pueden analizar desde muchas perspectivas.

La metodología para la recopilación de la información relevante incluirá la realización de entrevistas a funcionarios públicos competentes y usuarios que gestionan trámites ante ellos. Asimismo, se procederá al análisis histórico de los términos para

explicar cómo se produjo su formación como consecuencia del contexto político, social y económico.

Son muchos los actores que participan en las actividades de pesca deportiva y navegación recreativa, incluidos los navegantes, los profesionales que participan en los estudios necesarios para construir marinas, quienes las administran, las personas que dan servicios complementarios, así como los funcionarios públicos que otorgan permisos y ejercen labores de supervisión, entre otros. Por su naturaleza, esta actividad se caracteriza por el contacto entre personas de culturas muy diferentes. La interacción entre todos estos grupos crea la necesidad de contar con referencias claras para facilitar la comunicación y, con frecuencia, requiere la participación de traductores. Estos últimos, a su vez, deben familiarizarse con el tema, puesto que existen términos que no encontramos en el léxico común.

El trabajo que se presenta a continuación consta de cuatro capítulos. En el primer capítulo se expone el estado de la cuestión. En el segundo se aclara las bases teóricas y metodológicas que fundamentan el desarrollo del tema propuesto. En el tercer capítulo se detalla el contexto histórico que da origen al surgimiento de la terminología de marinas en Costa Rica, mientras que el cuarto capítulo se dedica al análisis y la descripción de algunos términos propios de esta actividad con especial énfasis en la evolución que han tenido en el ámbito costarricense. Por último, un capítulo de conclusiones sintetizará los hallazgos del estudio y valorará su aporte a las ciencias relacionadas.

CAPÍTULO I

Estado de la cuestión

El tema del vocabulario náutico general en Costa Rica ha sido objeto de pocos estudios, y su énfasis se ha concentrado en aspectos que no coinciden con el nuestro. A continuación haremos una reseña de los más relevantes para efectos del tema de interés. Empezaremos con el trabajo de graduación de Susan Montero Castro, *El papel del análisis histórico en la traducción de textos técnicos como base de toma de decisiones terminológicas*, que presenta información sobre la realización de trabajos terminológicos como el que se pretende hacer. Entre los estudios relacionados con el tema náutico en general, está el trabajo de graduación de la Maestría en Traducción elaborado por Guido Carranza Hernández, titulada *El navegante práctico americano: un epítome de la navegación*, cuyo propósito fue traducir el primer capítulo del libro con ese título, escrito por Nathaniel Bowditch en 1802. Además, comentaremos el artículo de Randi Korneliussen titulado “Vocabulario mariner de Costa Rica”, y el de Giselle Chang Vargas y Ximena del Río Urrutia, “Léxico de la pesca artesanal puntarenense en el Golfo de Nicoya, una aproximación etnográfico-semántica en Chomes, Costa de Pájaros, Isla Chira y Puntarenas Centro”.

1.1. *El papel del análisis histórico en la traducción de textos técnicos como base de toma de decisiones terminológicas*

Susan Montero Castro, autora del trabajo de graduación con este título, hace una propuesta metodológica para la selección de estrategias de traducción en el caso de

términos con connotaciones históricas, políticas, sociales y económicas. Su estudio parte del libro escrito por Keith Riley, *The Nuts and Bolts of Reinsurance*, que es una guía técnica sobre el reaseguro, aunque también analiza otras fuentes relacionadas con el tema.

Las estrategias propuestas son las siguientes: el análisis textual profundo o la investigación sobre el tema; el estudio de la cultura del documento original para tener una idea clara de su efecto en la traducción a la lengua meta; la adaptación del texto meta a la época del texto fuente, análisis de los elementos de diversos géneros y análisis de estructuras estilísticas con un propósito específico en los textos técnicos (Montero Castro, 20).

El texto traducido por la investigadora Montero presenta las características de los textos especializados: precisión, objetividad, uso de voz pasiva, etc. No obstante, según se indica en el trabajo, el texto contiene una serie de elementos relevantes para efectos de la traducción realizada, todos ellos relacionados con su ubicación en un contexto histórico, social, económico y político específico. Su valoración en una serie de casos concretos citados por la autora fue indispensable para ubicarse en la cultura de la cual procede el texto y así tomar decisiones de traducción.

Un ejemplo relacionado con el tema náutico fue la traducción de *bottom* como sinónimo de *embarcación*. Se trata de un término utilizado en el contrato de reaseguro que, según la investigadora, se caracteriza por una marca cultural clara, dada la hegemonía marítima que alguna vez ostentó Inglaterra. El tema fue investigado a causa de las dudas generadas por la expresión *per bottom basis* en relación con una muy similar, *per vessel*

basis, en las pólizas respectivas. A partir de análisis realizado se llega a la conclusión de que eran utilizadas con idéntico sentido (Montero Castro, 127).

1.2. *El navegante práctico americano: un epítome de la navegación*

Como aclara Guido Carranza Hernández, *El navegante práctico americano: un epítome de la navegación* es un texto en continuo proceso de actualización. Las diez primeras ediciones fueron revisadas por el propio autor, quien falleció en 1838. A su muerte, los derechos respectivos fueron comprados por el gobierno de Estados Unidos, y desde entonces asumió también su revisión y publicación. La tesis de Guido Carranza incluye un glosario terminológico bilingüe elaborado a partir del texto traducido, así como un capítulo que desarrolla el tema de las características de la terminología náutica.

El glosario bilingüe incluye los equivalentes respectivos, la categoría gramatical (sustantivo, verbo transitivo o intransitivo, adverbio) y el campo en el cual se clasifican, tales como astronomía, cartografía, construcción naval, geometría, maniobras, meteorología, navegación, oceanografía, etc. Los términos son técnicos y de uso propio de quienes se dedican a la navegación, como *codeclinación* o *navegación loxodrómica*.

En términos generales, el trabajo señala que el vocabulario náutico se ha enriquecido con la diversidad cultural de muchos países, de ahí la gran cantidad de frases idiomáticas que a veces son curiosas. Entre los ejemplos de etimología de términos en inglés están: *anchor*, que proviene del sánscrito; *binnacle*, del español; *cable*, del francés y *deck*, del holandés. Entre los ejemplos de etimología de términos en español menciona,

ancla, de origen griego, *buque*, del alemán; *dársena*, del árabe y *tifón*, del chino (Carranza Hernández, 140).

El autor manifiesta que se nota una tendencia a la uniformidad en la terminología náutica, bajo la dirección de la Organización Marítima Intergubernamental de la Organización de las Naciones Unidas, y al uso de neologismos, muchos de ellos relacionados con marcas de fábrica de equipos nuevos.

El análisis del vocabulario náutico se concentró en las operaciones realizadas en los puertos de Limón y Moín, en el litoral Caribe de Costa Rica. Se trabajó a partir un corpus de setenta y cinco textos y se procedió a la revisión de cartas entre empleados y transcripción de comunicaciones por radio entre los barcos y el personal de los muelles. Como producto de este análisis se hizo evidente el uso de anglicismos (*winch* en lugar de *molinete*), calcos (*propela* en lugar de *hélice*), la sustitución de términos específicos por otros generales o no especializados (*subir al barco* en lugar de *abordar*) y la extensión del significado de términos específicos (*bita* utilizada para designar un elemento de amarre para embarcaciones menores, se usa en lugar de *noray* o *bolardo* que es el elemento de amarre para barcos grandes). Está claro que se trata de grupos sociales diferentes a los que se encuentran involucrados en el tema de las marinas. Sin embargo, en los datos recopilados no se observa una diferencia que atienda a variaciones terminológicas en función de la realidad social de cada grupo. Las diferencias observadas tienen relación con la especialidad en la cual cada persona se desempeña.

1.3. “Vocabulario marinerero de Costa Rica”

“Vocabulario marinerero de Costa Rica,” de Randi Korneliussen, licenciada en Filología Española e Inglesa, es uno de los estudios más cercanos a nuestro tema de investigación. Este trabajo apareció publicado en la Revista de Filología y Lingüística de la Universidad de Costa Rica, número XXXI en el año 1995. Se trata de una publicación parcial de un estudio geolingüístico sobre el léxico de los pescadores artesanales, los fenómenos meteorológicos y características geológicas en varias localidades de la costa del Océano Pacífico y del Mar Caribe de Costa Rica. Se incluye un glosario de los términos recopilados, cuyo énfasis siempre fue trabajar con términos que no formaran parte de la información incluida en el Diccionario de la lengua española.

Según manifiesta la autora de ese trabajo, el tema no contaba en ese momento con investigaciones previas en Costa Rica. En sus palabras: “*en lo que concierne al léxico del mar, Costa Rica es campo virgen*” (Korneliussen,120). Por esta razón, su material de referencia relativo a este tipo de estudios corresponde a investigaciones llevadas a cabo en otros países.

La recopilación supuso trabajo de campo con pescadores de varios sitios del país, entre ellos Cuajiniquil, Playas del Coco, Playa Tamarindo, Playa Garza, Playa Coyote (Provincia de Guanacaste), Puerto Moreno, Puntarenas, Quepos, Puerto Cortés, Puerto Jiménez, Golfito (Provincia de Puntarenas), Tortuguero, Limón y Puerto Viejo (Provincia de Limón).

Existen varios términos que resultan de interés en ese estudio, tales como “*rompeola*” que, según se indica, en Quepos (Cantón de Aguirre) se utiliza para referirse a los acantilados (Korneliussen,140), o como “*fondearse*”, utilizado como sinónimo de “*anclar*” al igual que en muchos países de habla hispana, con la particularidad de que aquí se usa como verbo reflexivo (Korneliussen,136).

Entre las principales dificultades que fue necesario resolver, según manifiesta la autora, se encontraba el hecho de que el Diccionario de la lengua española no siempre recogía acepciones propias de Costa Rica en las definiciones respectivas. Otro de sus problemas fue la decisión de eliminar de las definiciones incluidas en el glosario todas aquellas que correspondieran al uso común de un término específico. Por una parte, según sus propias palabras, le obligaba a perder parte del esfuerzo investigativo realizado y, por otra, puede dar pie a conclusiones erróneas en futuras investigaciones que se sirvan de este material como referencia (Korneliussen,120).

1.4. “La pesca artesanal puntarenense: reseña de las pesquerías del Golfo de Nicoya”

Este artículo de Giselle Chang Vargas, del Departamento de Antropología e Historia del Museo Nacional de Costa Rica, ofrece los resultados parciales de una investigación realizada entre el año 2002 y el 2003 entre pescadores artesanales del Golfo de Nicoya.

Si bien en el Golfo de Nicoya se han identificado cuarenta y ocho comunidades pesqueras, su propósito fue dar a conocer solo la cultura pesquera de Puntarenas, por encontrarse en el área de influencia del Museo Histórico-Marino de ese lugar.

Señala el estudio que la cultura pesquera es reciente en el Golfo de Nicoya, con excepción de la ciudad de Puntarenas, puesto que la actividad laboral principal fue en fincas y haciendas (Chang Vargas. “La pesca artesanal puntarenense,” 141).

Existen diferentes tipos de flota pesquera, según datos del Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura, los cuales constituyen el punto de partida para delimitar el ámbito de estudio: nacional, semi-industrial, artesanal, palangrera (o en línea) y atunera. El énfasis de este trabajo de Chang Vargas es la flota pesquera artesanal, que se distingue por pescar sin el uso de maquinaria y utilizar embarcaciones pequeñas, o por pescar sin embarcación, cuando los fines no son comerciales (Chang Vargas. “La pesca artesanal puntarenense,” 139 y 145).

Estos pescadores comparten conocimientos aprendidos por transmisión oral y observación, ya sea desde pequeños porque se trate de una actividad familiar, o porque la aprendan ya adultos.

El artículo desarrolla el tema del marco legal aplicable, las condiciones sociales en que viven los pescadores artesanales, la identificación de las comunidades pesqueras, la elaboración de un perfil de los pescadores, la descripción de los métodos o las artes de pesca más usados, datos meteorológicos, la luna y las mareas y, por último, la fauna marina. El marco legal aplicable incluye definiciones que se restringen a temas casi exclusivos de la pesca artesanal. En el artículo se incluyen algunos ejemplos de vocabulario pesquero local: *producto orillado*, *centrado* o *arrecostado*, que significa que los peces están en la costa, en medio del Golfo o cerca de las islas, respectivamente.

Este trabajo es una especie de introducción para otro mucho más específico sobre el vocabulario pesquero que la misma autora publica, investigado con la colaboración de una filóloga y que reseñaremos a continuación.

1.5. “Léxico de la pesca artesanal puntarenense en el Golfo de Nicoya, una aproximación etnográfico-semántica en Chomes, Costa de Pájaros, Isla Chira y Puntarenas Centro”

El artículo “Léxico de la pesca artesanal puntarenense en el Golfo de Nicoya, una aproximación etnográfico-semántica en Chomes, Costa de Pájaros, Isla Chira y Puntarenas Centro” fue escrito por Giselle Chang Vargas y Ximena del Río Urrutia. Fue publicado en la Revista Káñina de la Universidad de Costa Rica, Volumen 28, número 2, en el año 2004.

Se trata de una investigación “etnográfico-semántica”, dadas las especialidades de sus autoras, puesto que Giselle Chang Vargas es antropóloga y Ximena del Río Urrutia es filóloga. El área de trabajo se restringió a los pescadores artesanales de los siguientes lugares: Barrio El Carmen del Cantón Central de Puntarenas, Costa de Pájaros, Chomes, Isla Caballo e Isla Chira, localidades de la Provincia de Puntarenas de Costa Rica.

El estudio incluye un perfil de la población con la cual se trabajó. Ellas señalan que la investigación les permitió constatar la existencia de una “subcultura en cuanto a sus prácticas y concepciones sobre los recursos marinos y también en el habla de ese grupo ocupacional” (Chang, “Léxico de la pesca artesanal puntarenense en el Golfo de Nicoya, una aproximación etnográfico-semántica en Chomes, Costa de Pájaros, Isla Chira y Puntarenas Centro,” 179). Se presenta, además, un glosario que contiene términos y

refranes. En él existe un apartado en el cual se aprecia que muchas palabras de uso común son polisémicas y cuentan con significado particular para la actividad pesquera. Así, por ejemplo, un “águila” es un arpón con varios dientes y el agua “empachada” es el agua que se queda estancada y no baja de golpe (Chang, “Léxico de la pesca artesanal puntarenense en el Golfo de Nicoya, una aproximación etnográfico-semántica en Chomes, Costa de Pájaros, Isla Chira y Puntarenas Centro”,185).

Las autoras concluyen su trabajo con la convicción de que resta hacer mayor investigación en la materia y destacan la utilidad del trabajo interdisciplinario para obtener resultados más enriquecedores.

Conclusiones del capítulo

Si bien es cierto que existe literatura en relación con glosarios náuticos, la información se refiere a la actividad marítima en general y no al tema de las marinas propiamente dicho. Mucho más restringido es el ámbito de estudio si consideramos que el interés de este trabajo es el vocabulario de marinas en Costa Rica.

Solamente se han realizado dos estudios afines, aunque no se identifican por completo con el tema bajo estudio, puesto que se especializan en el vocabulario de los pescadores artesanales costarricenses. El primero de ellos hace un estudio geolingüístico y el segundo incluye un análisis antropológico, siempre a partir de vocabulario recogido mediante entrevistas a pescadores en distintas zonas costeras donde esta actividad es frecuente. Ninguno de los estudios aborda el tema de las marinas, la pesca deportiva o la navegación recreativa, por lo que es escasa la coincidencia de términos utilizados.

CAPÍTULO II

Marco teórico-metodológico

2.1. Introducción

El lenguaje de marinas es una versión especializada del lenguaje náutico y pesquero que incluye, tanto terminología técnica, como léxico común que ha sido incorporado al ámbito de especialidad por parte de los expertos en la materia. También se encuentran palabras correspondientes al léxico de uso diario y no especializado que han sido asimiladas como parte de esta terminología. Las comunidades que llevan una vida cercana al mar crean una cultura que se refleja, entre otras cosas, en el léxico que utilizan. El marco teórico que se aclara a continuación permite analizar los términos y sus cambios en función del contexto, ya sea histórico, económico, u otro, según los intereses del investigador.

2.2. Datos sobre María Teresa Cabré

María Teresa Cabré i Castellví nació en 1947 en L'Argentera (Tarragona, Cataluña). Es lingüista, Doctora en Filología Románica y actualmente Catedrática de Lingüística y Terminología de la Universidad Pompeu Fabra. Desempeñó el puesto de Directora de TERMCAT, organismo creado con el propósito de estudiar la terminología en catalán, y del *Instituto Universitari de Lingüística Aplicada*. En la actualidad, dirige el Centro de Referencia en Ingeniería Lingüística y participa en varias organizaciones afines. Obtuvo el premio Eugen Wüster en Viena, en el año 2007 (Wikipedia).

2.3. Teoría Comunicativa de la Terminología

La Teoría Comunicativa de la Terminología, de María Teresa Cabré, se utilizará como marco teórico en este trabajo porque, como se ha dicho, sus principios se ajustan a los objetivos propuestos. Ella dirige la atención hacia las unidades terminológicas, en lugar de referirse a la terminología en general, es decir, es “una teoría de los términos, en lugar de una teoría de la terminología”. Los términos, indica ella, son *objetos poliédricos*, que pueden ser estudiados desde diferentes perspectivas.

La terminología, como se conoce actualmente, es una disciplina relativamente nueva. Su desarrollo se inicia hacia 1950, gracias a la labor de investigación realizada por el austríaco Eugen Wüster, quien concentró sus esfuerzos en promover la uniformidad terminológica. El planteó una teoría basada en conceptos universales con equivalentes en todos los idiomas, más allá de las diferencias culturales. Su visión de la terminología se mantuvo sin cuestionamientos durante décadas. Quienes lo cuestionan lo critican por idealizar la realidad para lograr la uniformidad terminológica en la que trabajó. Como indica María Teresa Cabré, él se concentró en lo que la terminología debería ser, y no en lo que la terminología es en realidad.

Existen varias definiciones de terminología. La concepción original se ha ampliado y ha pasado de restringirse al “estudio de los términos” a incluir más elementos que reflejen su interacción con otros aspectos que la enriquecen.

Hasta hace poco las discusiones en torno al tema eran escasas entre los especialistas de disciplinas afines, quienes la consideraban casi una simple herramienta de trabajo. La

ausencia de teóricos en la materia también ha contribuido a mantener inalteradas las concepciones tradicionales sobre el tema. Según María Teresa Cabré, quienes se involucran en las discusiones sobre terminología eran personas especializadas en campos que la usan para resolver problemas específicos dentro de su práctica profesional, ya sea como traductores o especialistas en disciplinas científicas distintas, con intereses muy concretos.

Ahora los que participan en las discusiones sobre terminología provienen de disciplinas como las ciencias cognitivas, las ciencias del lenguaje y las ciencias de la comunicación. Quienes estudian filosofía y sociología cognitiva cuestionan la separación entre el lenguaje especializado y el lenguaje de uso general. Además, ellos consideran que la cultura juega un papel innegable en la construcción de todo discurso y en la percepción de la realidad. La lingüística y la sociolingüística cuestionan la división que tradicionalmente ha hecho la terminología entre el lenguaje general y el lenguaje especializado. También agregan elementos gramaticales y semánticos que, según estas disciplinas, deben ser considerados al estudiar las unidades terminológicas. Quienes estudian ciencias de la comunicación consideran que la comunicación especializada no difiere tanto de otras formas de relacionarse. La amplitud y la variedad de estos enfoques permiten incursionar en el estudio de las unidades terminológicas en nuevas situaciones, más allá de la uniformidad de conceptos.

María Teresa Cabré cita a Gerhard Budin, Director del Centro de Estudios de Traducción de la Universidad de Viena, con una maestría en estudios de traducción y un doctorado en lingüística, quien opina que no existen teorías terminológicas propiamente

dichas. A lo sumo, se ha partido de elementos teóricos existentes en diferentes campos, con pocos aportes originales y una conexión no tan sólida entre ellos, para llegar a una serie de descripciones parciales de la realidad. En esta misma cita, Budin resume las nuevas posiciones sobre terminología en tres grupos: la socioterminología, en donde él incluye a María Teresa Cabré; la terminología informática y, en tercer lugar, el paradigma de Riggs, quien se concentra en las ciencias sociales (Cabré, *Theories of Terminology. Their description, prescription and explanation*).

Según María Teresa Cabré, no se trata de defender opiniones a favor o en contra de la teoría tradicional, sino de contar con bases amplias para un desarrollo teórico que pueda dar cabida a las distintas perspectivas sobre el tema. De hecho, indica, las teorías se forman como producto de un aporte colectivo. Deben ser coherentes y tener potencial para hacer predicciones. Debe ser posible usar las observaciones hechas para inferir el comportamiento de lo que no se ha observado y explicar por qué se produce ese comportamiento. Si se abarcan datos distintos, como es el caso de los términos utilizados en su ambiente natural, se van a producir resultados diferentes. A partir de ahí pueden crearse herramientas para resolver problemas. Un ejemplo citado por la autora es el caso de la traducción de textos especializados. El traductor se enfrenta a textos con distintos niveles de formalidad, todos ellos aceptables en el medio especializado, pero dirigidos a una variedad de destinatarios. De esta forma, se dice que las traducciones técnicas deben utilizar la terminología apropiada para los especialistas de la lengua meta, con expresiones similares a las del original (a menos que el lector meta de la traducción requiera un cambio) y tener la estructura propia de los textos de su clase (Cabré. *Theories of Terminology*).

María Teresa Cabré manifiesta que ella empezó a trabajar en una teoría terminológica desde 1996 y se ha concentrado en lograr una visión integral de las posiciones que existen sobre los términos, y en organizar una serie de principios coherentes entre sí. Para lograrlo, parte de dos supuestos. En primer lugar, asume que existe una serie de necesidades, una serie de prácticas para satisfacer estas necesidades y un campo de conocimiento definido. Se refiere a que el lenguaje especializado supone el uso de términos. En segundo lugar, asume que los elementos de la terminología son las unidades terminológicas. De esta forma, es posible definir cuál es la solución aplicable a las necesidades comunicativas del público meta de su interés. Las aplicaciones que este público requiera, tales como el diccionario, software o texto, así como la elección del contenido de estas aplicaciones, el formato utilizado y otros, van a presentar ciertas características básicas.

María Teresa Cabré considera que no sólo los términos, sino también los conceptos en general son poliédricos, porque pueden ser analizados desde perspectivas diferentes. Ella destaca tres puntos de vista básicos que tienen relevancia debido al carácter interdisciplinario de la terminología:

1. El plano referencial, correspondiente a los objetos y a la formación de clases de objetos.
2. El plano cognitivo, relativo a la formación de conceptos y su ubicación en la mente.
3. El plano lingüístico, o semiótico.

Desde este punto de vista, a un concepto pueden corresponderle diferentes unidades terminológicas, algunas de ellas pueden ser de creación natural en el lenguaje espontáneo y otras de origen artificial, creadas para su uso especializado.

Para la autora, un término es una unidad de forma y contenido, a diferencia de lo que la posición tradicional mantuvo hasta inicios de este siglo. En efecto, la posición imperante por mucho tiempo sostuvo que el término era una unidad de forma y, en consecuencia, el término era una expresión de un concepto unívoco, asociado de manera exclusiva a un contexto específico. En caso de que este concepto fuera utilizado en un contexto diferente, con otro significado, se le trataba con un término independiente del anterior. Ella cita entonces situaciones extremas, como es el caso del término *rehabilitación*, utilizado en veintiún áreas temáticas distintas en el banco de datos *Termium*, tales como criminología, urbanismo o agricultura. Según indica ella, en realidad la creación de una entrada independiente del término *rehabilitación* para cada uno de estos supuestos no se justifica. Por el contrario, señala que es el mismo término aplicado a diferentes situaciones y lo que cambia en cada caso es lo que ella llama la *proyección semántica*, es decir, la distinta naturaleza del término *rehabilitación*, según el contexto en el cual se utilice.

Como se ha indicado ya, María Teresa Cabré considera que no solamente los términos son poliédricos. También son poliédricos los conceptos a los cuales se encuentran ligados. Al usar ese calificativo, la autora los compara con un poliedro con el fin de destacar las nuevas tendencias de cambio de siglo, según las cuales se destaca la importancia de contar con una teoría de las unidades terminológicas que refleje su verdadera complejidad. Lo mismo ocurre con los conceptos. Estos son representaciones de la realidad que se forman mediante estructuras complejas, no sólo denominan, sino que significan en sí mismos, por lo que les es aplicable el concepto de motivación utilizado en

la lingüística cognitiva. Los conceptos no son formados por el conjunto de características de un objeto o una clase de objetos, sino que se forman por la percepción de la realidad que tiene el hablante y que puede diferir de una cultura a otra. Un concepto puede expresarse en un término, pero un concepto también puede expresarse en varios términos diferentes con el mismo significado o en varios términos diferentes con significados distintos o parcialmente distintos. Estas variaciones se perciben de varias maneras, ya sea que se indiquen a partir de un cambio en el término por sí solo, o que se infieran a partir de cambios gramaticales o del contexto en que se utiliza el término⁴.

2.4. Fundamentos de la Teoría Comunicativa de la Terminología

Esta teoría parte de un acercamiento interdisciplinario que se apoya en tres campos de estudio, según se ha mencionado antes:

- Una teoría del conocimiento que explique cómo se concibe la realidad, cómo se forman y relacionan los conceptos.
- Una teoría de la comunicación que describa las situaciones en que se utilizan los términos.
- Una teoría del lenguaje para el análisis de las unidades terminológicas utilizadas en el lenguaje natural.

⁴ Al referirse al término *rehabilitación*, indica la autora: “con la presentación de este ejemplo, que de hecho la lingüística clásica trataría como un fenómeno de polisemia, podríamos decir que tanto un experto en arquitectura, como un médico o un ecologista, coincidirían en el concepto de *rehabilitation* que tienen en la mente, en lo que diferirían es en el hecho de que este concepto se realiza lingüísticamente en condiciones pragmáticas y discursivas distintas, y es en función de cada una de ellas que se precisan las características no esenciales.” Cabré, *El principio de poliedricidad: la articulación de lo discursivo, lo cognitivo y lo lingüístico en Terminología*, 15.

El objeto de estudio es la unidad terminológica, cuyo carácter de término depende de su uso en un contexto especializado. Un ejemplo dado por María Teresa Cabré es el caso del mal de Alzheimer, que comentamos a continuación:

Desde el punto de vista cognitivo, sería necesario incluir todas las formas de conocimiento y se debe enumerar todas las designaciones que una comunidad determinada le dé a esta enfermedad como parte del lenguaje general, respecto de un objeto propio de un campo especializado. Tal sería el caso del mal de Alzheimer, la demencia progresiva, demencia degenerativa, demencia senil, demencia presenil y otros ejemplos más. Cada uno de estos términos le da un enfoque diferente al concepto respectivo.

Una teoría de comunicación recoge y explica las diferentes situaciones comunicativas en las cuales se transfiere el conocimiento, en este caso sobre un tema de salud en particular.

Una teoría lingüística analiza este término porque la descripción de la competencia y el desempeño de los usuarios de una lengua estarían incompletos si se omitiera una explicación de las diferentes unidades de significado del léxico de uso general. Igualmente debe incluirse la explicación de los términos, en su contexto común o en el especializado. Este dominio es indispensable para explicar el conocimiento gramatical del hablante (Cabré, *Do We Need an Autonomous Theory of Terms?* 9).

Las semejanzas y las diferencias entre el conocimiento general y el especializado deben explicarse siempre con referencia a las competencias del hablante, sin omitir las

características particulares de cada modalidad, asumiendo que el conocimiento general y el específico se almacenan de igual forma en la mente de quien habla.

Debe explicarse la diversidad de puntos de vista sobre un término específico, incluyendo la influencia ejercida por la *multidimensionalidad* disciplinaria, ideológica, psicológica y cultural. En vista de que los términos son utilizados de manera espontánea, su clasificación no debe restringirse al campo, la definición, los sinónimos, o la consignación del idioma en que se encuentran, sino que debe analizarse su función gramatical y colocaciones en las unidades fraseológicas.

Conclusiones del capítulo

El marco teórico elegido para este trabajo resulta apropiado porque su amplitud permite comprender aspectos de diferente naturaleza que influyen en el uso de la terminología especializada.

Asimismo, la Teoría Comunicativa de la Terminología recopila las tendencias actuales en la materia. Una de las intenciones de María Teresa Cabré es abarcar las diferentes visiones que los terminólogos y los usuarios del lenguaje especializado comparten en su quehacer diario.

Estas nuevas tendencias son tan recientes que aún requieren elaboración, pero todas son unánimes en la necesidad de buscar otras opciones que analicen el comportamiento del lenguaje especializado en su medio natural, sin restar importancia al trabajo de normalización que caracterizó a la primera teoría dominante durante el siglo pasado. El

enfoque actual abre la posibilidad de realizar estudios hasta ahora inexistentes en materia terminológica.

CAPÍTULO III

Factores que inciden en el surgimiento de la terminología de marinas en Costa Rica

La novedad del tema de las marinas en Costa Rica amerita una explicación general en cuanto a las zonas costeras y su administración por parte del Estado. Existen razones económicas, sociales y culturales que interactúan en la actividad de marinas y el vocabulario utilizado. Esto permite apreciar cómo se pasó de una opción casi inexistente en el pasado a ser digna de consideración por parte de los inversionistas y cómo se procuró darle un impulso estatal a este tipo de obras. El uso de diferentes términos para referirse a una misma actividad también ha evolucionado.

3.1. Definición de marina

Con el fin de ubicar el trabajo de investigación en el ámbito nacional, es indispensable definir el término *marina*. Si bien podemos hacer referencia a distintas fuentes que, en general, coinciden, lo más apropiado para estos efectos es delimitarlo tal como aparece en la ley 7744, publicada en el *Diario Oficial La Gaceta* el día 6 de febrero de 1998. Es esta la ley que determina el marco de referencia establecido para Costa Rica.

Según la indicada ley, una marina es un conjunto de instalaciones, marítimas o terrestres, cuyo propósito es la protección, el abrigo y la prestación de toda clase de servicios a las embarcaciones de recreo, turísticas y deportivas, así como a sus usuarios y visitantes, nacionales y extranjeros. De igual forma, se entiende que las instalaciones necesarias para su funcionamiento y administración, incluidas las vías de acceso, forman parte de la marina, aunque se encuentren en propiedad privada. Para cumplir con esta

disposición es necesario ceder al Estado esas vías de acceso y todas las áreas del proyecto que se destinen a usos públicos. Se debe, además, respetar la zona pública y permitir el libre tránsito por ella, salvo excepciones concretas previstas en la ley (Sistema Nacional de Legislación Vigente).

La definición descrita fue concebida para fines legales, por lo que su redacción procura evitar ambigüedades e intenta incluir de manera expresa todos los aspectos que determinan sus alcances.

La ley también enumera las obras de infraestructura que se incluyen en el concepto de “atracadero turístico”, otra modalidad de obra de abrigo para las embarcaciones, cuyo destino original era facilitar el embarque y desembarque de personas. Según la indicada ley, los atracaderos turísticos son los desembarcaderos, los muelles fijos o flotantes, las rampas y otras obras que deban construirse para permitir el atraque de embarcaciones recreativas y deportivas menores, de forma tal que se garantice el disfrute y la seguridad de los turistas.

3.2. Historia de las marinas en Costa Rica

Costa Rica ha regulado los terrenos costeros desde el siglo XIX como parte de las zonas pertenecientes al dominio público, esto es, como propiedades del Estado. Su vocación es ser utilizadas para el libre tránsito de las personas, con una serie de limitaciones indicadas de forma expresa para casos especiales.

El régimen aplicable ha cambiado a través de los años, hasta llegar a la legislación vigente en la actualidad, la Ley 6043, de tres de marzo de mil novecientos setenta y siete. De conformidad con esta ley, la zona marítimo terrestre es una franja de doscientos metros

de ancho a lo largo de ambos litorales del país. A su vez, se encuentra dividida, para efectos legales, en dos franjas: la zona pública y la zona restringida. La zona pública es una franja de cincuenta metros de ancho, medida a partir de la pleamar ordinaria, esto es, a partir de un promedio entre la marea alta y la marea baja. Este promedio se encuentra ya establecido en el Reglamento de la ley 6043 y es diferente, según se trate de la costa caribeña o del litoral Pacífico. En esta zona no se permiten construcciones, salvo casos específicos. La zona restringida es una franja de ciento cincuenta metros de ancho que se mide a partir de la zona pública. En la zona restringida es posible obtener concesiones, siempre y cuando concurren los requisitos establecidos al efecto. Nótese que, en ningún momento se habla de regular áreas cubiertas por el mar, sino de terrenos ubicados en la zona terrestre. De ahí que la aplicación de estas regulaciones a la construcción de marinas fuera inapropiada y, aún así, se intentó, con todas las dificultades que esto implicaba. El caso más conocido es la Marina de Flamingo, ubicada en playa del mismo nombre, perteneciente al cantón de Santa Cruz, Provincia de Guanacaste (entrevista a Ing. Oscar Villalobos).

La administración de la zona marítimo terrestre corresponde a las Municipalidades con competencia sobre ella, con la superior vigilancia del Instituto Costarricense de Turismo. La forma de administración se encuentra especificada en la ley 6043. Como una garantía para los particulares contra actos arbitrarios del Estado, los funcionarios públicos se encuentran sujetos al principio de legalidad. Según este principio, todas las funciones de los servidores públicos deben estar previstas en nuestro ordenamiento jurídico. De ahí derivan su autoridad y no pueden actuar más allá de este marco legal sin incurrir en responsabilidades de diversa índole, según proceda.

Está claro que la construcción de una marina, con todos los permisos necesarios para los servicios y las medidas ambientales y de seguridad que deben considerarse, entra en el ámbito de competencia de diferentes instituciones. Al no existir una regulación para el tema específico, no quedaba claro el procedimiento necesario para determinar cuáles instituciones tenían competencia, en qué orden debían presentarse las solicitudes, cuáles eran los requisitos de cada una, cómo debían presentarse los recursos administrativos en caso de inconformidad con las decisiones de alguna de las instituciones, cuál era la decisión definitiva que autorizaba la marina si eran tantas las instituciones involucradas, etc.

La aplicación por analogía del procedimiento de concesión previsto en la Ley 6043 y su Reglamento a una marina requería tantas consideraciones especiales que, al final, se dejaba al solicitante en una situación de total inseguridad. De igual forma, la actuación de los funcionarios que participaran en el proceso era cuestionable, puesto que se veían obligados a interpretar más allá de los límites de lo razonable para llenar este vacío.

Así ocurrió con la aprobación de la primera marina de Costa Rica, la Marina de Flamingo, con la aplicación analógica de la Ley seis mil cuarenta y tres, tal como comentamos antes. Es probable que se deba al hecho de que fue aprobada mediante una interpretación de la Ley 6043 para extender su aplicación a un proyecto sin precedentes, mediante un procedimiento previsto de manera genérica para todo tipo de obras que requirieran la cercanía del mar (Sistema Nacional de Legislación Vigente). No se hicieron previsiones detalladas en cuanto a aspectos como las características técnicas de las obras, a la cantidad de puestos de atraque, las medidas mínimas de protección ambiental, normas de seguridad, y otras más (entrevista a Ing. Oscar Villalobos).

De manera esporádica, y sin contar con trámites formales ante instituciones del Estado, se fueron construyendo otras instalaciones para el abrigo de las embarcaciones en el resto del país, en especial en las zonas en donde el transporte marítimo y la pesca tienen mayor importancia. Entre ellas se destacan varias que se ubican en el Cantón de Golfito, como Banana Bay Marina. También encontramos una marina en el Golfo de Papagayo y otra en Quepos. Con la nueva legislación, esos establecimientos han procurado encontrar su sitio entre las empresas que operan legalmente en el país. Sin embargo, su relación previa con las instituciones del gobierno era muy limitada (entrevista a Ing. Oscar Villalobos).

Una vez aprobada la ley de marinas en Costa Rica, los funcionarios pertenecientes a la recién creada Comisión de Marinas y Atracaderos Turísticos buscaron cooperación internacional para efectos de instrucción en el tema. Se dirigieron sobre todo a Cuba, España y Venezuela. La elección de los lugares obedeció a que, según la investigación realizada por ellos mismos, en estos países existía la experiencia necesaria para solicitar capacitación.

En el caso de Cuba, el contacto se produjo en el año 1999. Se negoció con instituciones estatales cubanas, en vista del régimen político imperante en la isla. Los funcionarios costarricenses asistieron a la conferencia denominada *Planeamiento del turismo a las puertas del siglo XXI*, que se convirtió en su primer contacto internacional oficial.

Algunos grupos privados también prestaron su colaboración especializada, tales como la empresa de consultoría Pérez-Guerra en el año 2000 y Grupo Mercator-Novel entre los años 1999 y 2000, los dos de origen venezolano.

Entre las contribuciones que mayor impacto produjeron en nuestro medio se destaca la del señor Raúl Medina Santamaría, profesor del Programa de Doctorado en Ciencias y Tecnología Marina y del Medio Ambiente de la Universidad de Cantabria, España. El instruyó a los funcionarios de la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos sobre el tema, en particular en cuanto a los aspectos técnicos de la construcción de este tipo de proyectos (entrevista a Ing. Oscar Villalobos).

3.3. Surgimiento de la terminología de marinas

La necesidad de una legislación que regulara las marinas era patente desde hacía tiempo y se trabajó en borradores de leyes con la participación de diversos interesados. El Ingeniero Ennio Zanibelli, experto en marinas de nacionalidad italiana, residió un tiempo en Costa Rica e hizo aportes a las instituciones estatales con el fin de promover esta legislación específica.

Sin embargo, no fue sino hasta que el proyecto de la Marina Los Sueños del Hotel Marriott llegó al país (Playa Herradura, Cantón de Garabito, Provincia de Puntarenas), a mediados de la década de los noventa, que la idea de una Ley de Marinas logró el apoyo político necesario para prosperar. Este proyecto trató de ajustarse al marco legal antiguo de la Ley 6043 sobre la zona marítimo terrestre, tal como lo hizo la Marina de Flamingo (Playa Flamingo, Cantón de Santa Cruz, Provincia de Guanacaste). Estaba claro que se

requería una legislación específica para evitar errores cometidos en el pasado, y dar seguridad a inversiones como la que estaba por realizarse. Dado que fue imposible aplicar por analogía la Ley 6043 a una realidad completamente distinta, se volvió imperativo contar con una nueva ley (entrevista a Ing. Oscar Villalobos).

La entrada en vigencia de la ley 7744 el día 6 de febrero de 1998, la “Ley de marinas y atracaderos turísticos”, produce cambios en diversos ámbitos y éstos se ven reflejados de forma casi masiva en toda la actividad institucional y privada en el país, relacionada con el tema. La ley introduce un marco de referencia en cuanto a los aspectos técnicos de marinas y atracaderos turísticos. Responde, además, a una necesidad real identificada entre los profesionales que deben trabajar en grupos interdisciplinarios para obtener la aprobación de proyectos de concesión y construcción de marinas. Cada uno de ellos es experto en su especialidad, pero requiere material de apoyo para utilizar con propiedad y de manera uniforme aquellos términos que no corresponden a su profesión.

Con excepción del título que muestra la adaptación del tema al medio costarricense, esta ley procura aplicar los mismos principios seguidos en países de habla hispana con mayor tradición en la materia.

3.4. Términos de marinas

Los términos de marinas que aparecen a continuación, son de uso frecuente en esta actividad y algunos de ellos fueron utilizados por quienes trabajaron en la promulgación de la ley específica (Sistema Nacional de Legislación Vigente). Fueron escogidos a partir de la Ley 7744 y del análisis de sitios web. Se atendió, asimismo, a su propósito de regular

instalaciones y servicios de atraque para embarcaciones de recreo. Muchos de esos términos son de origen antiguo, con etimologías y definiciones provenientes de culturas muy diversas y aparecen en la mayoría de los diccionarios náuticos. Es posible encontrarlos en todos los ámbitos propios de la gente especializada, esto es, en la información sobre empresas que se dediquen comercialmente a actividades náuticas o pesqueras, en textos de investigación o en sitios web de personas que tengan embarcaciones de recreo. También pueden consultarse en las instituciones gubernamentales con competencia en la materia, en sitios comerciales de instalaciones de marinas, de proveedores de equipo y servicios náuticos o de información a navegantes.

En un inicio quienes promovieron la Ley 7744 consideraron que esta terminología básica sería apropiada para dotar de una referencia básica a la actividad en Costa Rica. No obstante, las necesidades reales ya dan muestras de haber superado este punto de partida. La experiencia, la capacitación de funcionarios y la interacción con los usuarios de estos servicios públicos ha modificado las opciones de trabajo en la materia y el texto de la ley se ha distanciado de lo que hoy ofrece la práctica, por lo que se procura su actualización gradual (entrevista a Ing. Oscar Villalobos).

Esta fue, en parte, la terminología establecida en la ley como referencia obligatoria para toda la actividad administrativa relacionada con las marinas. Dicha actividad administrativa se concentra en la presentación de solicitudes de concesión para marinas, gestión de permisos varios y participación en actividades de divulgación sobre el tema, realizados por iniciativa estatal. Está claro que el interés es el tema de las embarcaciones

deportivas dentro de una marina, ya sea que estén en un lugar fijo o se encuentren en circulación dentro de ella, preparándose para ingresar o para zarpar.

Las definiciones aportadas en el listado son un reflejo de la información de conocimiento general, disponible en bancos de datos, documentos y sitios web especializados, y se apegan en gran medida a su uso internacional. Se recogen veinticinco términos relacionados, cuyas definiciones constituyen conceptos descriptivos de propiedades físicas de objetos relacionados con la estructura de las instalaciones en las que se da protección a las embarcaciones deportivas o de recreo. Además, en esa muestra se incluyen términos que designan las partes de las embarcaciones que son relevantes cuando se pretende anclar, o fondear. Tan sólo se incluye un concepto verbal, en razón de su relevancia para la actividad en cuestión: fondear. El dato relativo a la etimología se consideró útil, para una mejor comprensión del origen de los términos, todos ellos provenientes de antiguas culturas con tradición náutica. La cantidad de términos obtenida no responde a ningún criterio en particular, tan sólo es el número que resultó al final de la entrevista realizada con el Secretario de la CIMAT, luego de agregar términos al listado que partió de la información localizada en la Ley 7744.

El propósito original fue contar con material de consulta para determinar si, a partir de esa lista, se observaba alguna reacción espontánea, ya fuera en documentos o en entrevistas, que permitiera mostrar la evolución de esos términos hacia una terminología propia de Costa Rica. No obstante, esto no sucedió. A diferencia de lo esperado, el curso de la investigación se alejó casi por completo de ellos. Conforme se recabó más información, el trabajo evolucionó, para concentrarse en conceptos mucho más generales, cuyo uso no es

solo especializado, sino que forma parte del léxico común. Además, todavía no se ha encontrado evidencia de cambios que permitan afirmar que los términos incluidos al principio en la lista hayan sufrido alguna evolución constatable en el medio costarricense.

El texto original de la Ley 7744, del cual se extrajo la lista de términos para este trabajo está en español. En este texto se mencionan los términos, pero no se aportan sus definiciones, con la única excepción del término *marina*, propiamente dicho, al cual nos hemos referido con anterioridad.

La lista se encuentra organizada alfabéticamente para efectos de esta presentación, pero también hay un criterio temático, el de las marinas, por eso no existen entradas para todas las letras del alfabeto. Su énfasis fue sobre los términos náuticos que se esperaba utilizar con frecuencia en el caso de las instalaciones, los servicios y las maniobras que se realizan en las marinas. Se incluyeron los términos en español y en inglés porque, dada la cercanía del mercado turístico estadounidense, se esperaba localizar documentación que permitiera apreciar contrastes o relaciones entre ambos idiomas. Así, por ejemplo, se esperaba destacar términos como *armador* o *avituallamiento*, de uso náutico exclusivo y con toda una historia que contrasta con la sencillez de *shipowner* o *provisioning*, los términos equivalentes en inglés. La situación inversa se aprecia en el caso de *port*, con un origen interesante, que puede traducirse al español como *puerto* o como *abor*. No obstante, la falta de documentación sobre terminología de uso exclusivo costarricense sobre esos temas obligó a desechar la idea.

A continuación se presenta el listado de términos del cual se ha hecho mención. Los números entre paréntesis en cada definición permiten al lector localizar en la fuente bibliográfica en donde se obtuvo la información.⁵

ESPAÑOL	ENGLISH
<p>Ancla. <i>Del latín ancora.</i> (30) Instrumento de hierro o acero, de forma distinta según el tipo de suelo, sujetado mediante un cable, que se usa para fijar una embarcación o cuerpo flotante al fondo del mar, un lago o un río. (30) (25)</p>	<p>Anchor. <i>Middle English ancre, from Old English ancor, from Latin anchora, from Greek ankura; akin to Old English anga hook.</i> (68) A heavy metal device linked to a cable, which is used to hold a vessel or other floating objects in place.(68) (65)</p>
<p>Armador. <i>Del latín Armāre.</i> (30) Persona física o jurídica propietaria de una embarcación. Su responsabilidad consiste en proveer toda la documentación, el equipo y el personal necesarios para su operación y eventual explotación. (30) (31) (32)</p>	<p>Shipowner. <i>Middle English, from Old English scip; akin to Old High German skif ship.</i> (68) The owner of a ship. Person or corporation in charge of providing all necessary documents, equipment and crew that a vessel needs. (68)</p>
<p>Avituallamiento. <i>Del latín tardío victualia, víveres.</i> Conjunto de víveres necesarios para proveer a los ocupantes de una embarcación. (30)</p>	<p>Provisioning. <i>Middle English, from Anglo-French, from Late Latin & Latin; Late Latin provision-, provisio act of providing, from Latin, foresight, from providere to see ahead.</i>(68) To provide all the necessary groceries for a vessel's crew and passengers.</p>

⁵ Las fuentes utilizadas para las definiciones respectivas pueden consultarse en la bibliografía.

	(68)
<p>Babor. <i>Del francés babord, y este del neerlandés bakboord, de bak, trasero, y boord, borda, porque el piloto estaba situado antiguamente a estribor.</i> (30) El costado izquierdo de una embarcación, visto de la popa hacia la proa. (30) (64)</p>	<p>Port / Larboard. <i>Probably from “Middle English, from Old English & Anglo-French, from Latin portus” or from “Middle English porte, from Anglo-French, gate, door, from Latin porta passage, gate; akin to Latin portus port.</i> (68) The left side of a ship, when looking forward to the bow.(68)</p>
<p>Batimetría. <i>Del griego βαθύς, profundo, y -metría).</i> (30) Medición de las profundidades marinas, a partir del nivel del mar.(30) (25)</p>	<p>Bathymetry. International Scientific Vocabulary. (68) Water depth using the sea level as the starting point. (108)</p>
<p>Bitácora. <i>Del francés bitacle, por habitacle).</i> (30) 1. Mueble fijo, de madera o de latón, localizado en la cubierta y junto al timón, en donde se encuentra la brújula.</p> <p>2. Libro o archivo digital donde se consignan el rumbo, la velocidad, las maniobras, el clima y, en general, los detalles de cada viaje. (30) (31)</p>	<p>Binnacle. <i>Alteration of Middle English bitakle, from Old Portuguese or Old Spanish; Old Portuguese bitácola & Old Spanish bitácula, from Latin habitaculum dwelling place, from habitare to inhabit.</i> (68) A permanent ship housing for the compass, next to the helm. (68) (95)</p> <p>Logbook. <i>Middle English logge</i> (68)1. Written or electronic record of all navigation events, such as speed, weather, wind, etc. 2. Ship speed measuring device. (68) (95)</p>
<p>Boya. <i>Del franco *baukan; cf. Inglés beacon).</i> (30) Objeto flotante, que se</p>	<p>Buoy. <i>“Middle English boye, probably from Middle Dutch boeye; akin to Old High</i></p>

<p>encuentra anclado al fondo del mar y que sirve como guía para facilitar la navegación, especialmente en zonas peligrosas. Puede tener iluminación o dar acceso a información meteorológica satelital. (34) (31)</p>	<p><i>German</i>". (68) A floating object, moored to the bottom to show dangerous areas and help navigation. It may have lighting or provide satellite weather data. (34) (68)</p>
<p>Cabotaje. (<i>De cabo</i>¹). (30) <i>Cabo:</i> (<i>Del latín caput, cabeza</i>). (30). Tráfico marítimo que se hace de un puerto a otro del mismo país y sin alejarse de la costa (de cabo a cabo). (30) (31) (55)</p>	<p>Cabotage. <i>French, from caboter to sail along the coast.</i> (68) Trade or transport of a vessel along the coastline, from port to port of the same country. (68)</p>
<p>Certificado de navegabilidad. Certificado, Del latín <i>certificāre</i>). Navegabilidad, navegable: (Del latín <i>navigabilis</i>). (30) Documento expedido por las autoridades competentes según el cual una embarcación ha aprobado la revisión necesaria para garantizar su seguridad en el mar. (39)</p>	<p>Certificate of seaworthiness. <i>Worth: Etymology: Middle English, from Old English weorthan; akin to Old High German werdan to become, Latin vertere to turn, Lithuanian versti to overturn, Sanskrit vartate he turns.</i> (68) Official acknowledgement of a vessel's safety.(68)</p>
<p>Dársena. (Del árabe hispánico *<i>ādár aṣṣán'a</i>, este de <i>dār aṣṣinā'a</i>, y este del árabe clásico <i>dār aṣṣinā'ah</i>, casa de la industria). (30) Zona de resguardo artificial para la protección de las embarcaciones ubicada en el área más lejana al mar. (30) (31) (104)</p>	<p>Inner Harbor. <i>Middle English herberge, herberwe, from old English herebeorg military quarters, from here army, (akin to Old High German heri) +beorg refuge, akin to Old English burg fortified town.</i> (68) (107) Artificial protection area, which is part of a harbor and is located far away from the sea for additional protection. (107)</p>

<p>Dragado. <i>Del francés drague, y este del inglés drag, rastra).</i> (30) Proceso mediante el cual se limpian los suelos marinos de los puertos, ríos, canales, etc, mediante extracción de los sedimentos ahí acumulados. (30) (38)</p>	<p>Dredge: <i>“Obsolete dredge, noun, sweetmeat, from Middle English drage, drege, from Anglo-French dragee, modification of Latin tragemata sweetmeats, from Greek tragēmata, plural of tragēma sweetmeat, from trōgein to gnaw.”</i> (68) Extraction of sediments from the sea, rivers and lakes.</p>
<p>Embarcación. <i>De en- y barco. Del latín barca.</i>(30) Construcción capaz de flotar, hecha para navegar. (30) (31)</p>	<p>Vessel. <i>Middle English, from Anglo-French, from Late Latin vascellum, diminutive of Latin vas vase, vessel.”</i> (68) Watercraft capable of floating. (68)</p>
<p>Eslora. <i>(Del neerlandés sloerie).</i>(30) Medida de la distancia del barco entre proa y popa. (30).</p>	<p>Length. <i>Middle English lengthe, from Old English lengthu, from lang long.”</i> (68) Measurement of a ship from stern to bow. (95)</p>
<p>Estribor. <i>Del francés antiguo estribord.</i> (30) El costado derecho de una embarcación, visto de la popa hacia la proa. (30) (64)</p>	<p>Starboard. <i>Middle English sterbord, from Old English stēorbord, from stēor- steering oar + bord ship's side”</i> (68) The right side of a ship, when looking forward to the bow. (64)</p>
<p>Fondeadero.<i>(Del antiguo *perfono, y este del latín. profundus).</i> (30) Lugar que reúne las condiciones de profundidad y seguridad aptas para anclar una embarcación.(30) (31) (73)</p>	<p>Roadstead. <i>Road: Middle English rode, from Old English rād ride, journey; akin to Old English rīdan to ride</i> (68). A place, less enclosed than a harbor, where it is deep and safe to be at anchor. (68) (62)</p>

<p>Fondear. <i>Fondo Del ant. *perfondo, y este del lat. profundus.</i> (30) Verbo intransitivo. Asegurar por medio de anclas una embarcación, boya, o cualquier cuerpo flotante al suelo marino, lacustre o fluvial. (30) (31) (73)</p>	<p>Anchor. <i>Middle English ancre, from Old English ancor, from Latin anchora, from Greek ankyra; akin to Old English anga hook</i> (68) Transitive verb. To hold in place in the water a vessel, a buoy or any other floating device, by using a weight called anchor.(68)</p>
<p>Pantalán. <i>De origen filipino.</i> (30) Muelle flotante básico, pequeño, para barcos de poco tonelaje que se introduce un poco en el mar.(30) (66)</p>	<p>Pontoon. <i>French ponton, from Old French, from Latin ponton-, ponto.</i> (68) Temporary floating bridge. (68)</p>
<p>Popa. Del latín <i>puppis</i>, con la <i>a</i> de <i>prora</i>. (30) Parte trasera de una embarcación. (30) (64)</p>	<p>Stern. <i>Middle English, rudder, probably of Scandinavian origin; akin to Old Norse stjörn steering, rudder; akin to Old English stieran to steer." Steer: "Middle English, from Old English stēor young ox; akin to Old High German stior young ox."</i> (69) The rear end of a vessel.(68) (69)</p>
<p>Proa. <i>De prora.</i> (30) Parte delantera de las embarcaciones, cuyo propósito es cortar el agua.(30) (64)</p>	<p>Bow. Middle English <i>bowe, bowgh</i>, probably from Middle Dutch <i>boech bow, shoulder</i>; akin to Old English <i>bōg bough</i>. (68) The forward part of a vessel.(17) (68) (69)</p>
<p>Puerto. <i>Del latín portus.</i> (30) Lugar ubicado en la costa, o en las márgenes de un río, que es natural o artificialmente apto para proteger a las embarcaciones de las</p>	<p>Port. <i>Middle English, from Old English & Anglo-French, from Latin portus</i> (68) Naturally or artificially safe coastal or inland</p>

<p>tempestades y facilitar el proceso de carga y descarga de mercadería, así como transporte de personas.(30) (31)</p>	<p>place, where vessels can take shelter from storms.(68)</p>
<p>Puesto de amarre. También: Puesto de atraque. <i>Puesto: Del participio irregular de poner; latín postus, positus. Punto: Del latín punctum. Amarrar: Del francés amarrer, y este del neerlandés anmarren, atar. (30)</i> Servicio portuario mediante el cual se facilita un sitio destinado al atraque de embarcaciones. (31) (73)</p>	<p>Slip. <i>Middle English</i> slippe, probably from <i>Middle Dutch or Middle Low German, split, slit, flap.</i> (68) A vessel's mooring place, in the water, located between two piers. (33)(61)(68)</p> <p>Berth. <i>Middle English</i> birth, probably from <i>beren to bear + -th</i> (68) The place where a vessel is moored.(61) (68)</p>
<p>Rada. <i>Del francés "rade":</i> Bahía. (73) Sitio naturalmente seguro para el resguardo de las embarcaciones en caso de tempestad, cercano a servicios portuarios. (31) (73)</p>	<p>Harbor. <i>Harbour (inglés británico). Middle English</i> herberge, herberwe, from <i>Old English</i> herebeorg <i>military quarters, from here army (akin to Old High German heri) + beorg refuge; akin to Old English burg fortified town</i> (68) A safe, protected anchorage area, adjacent to port facilities.(63) (68) (95)</p>
<p>Rompeolas. <i>Del latín rumpĕre. Ola: De origen incierto. (30)</i> Estructura construida en el mar, cuyo fin es eliminar el oleaje para crear una zona costera protegida en donde puedan fondear las embarcaciones (30) (31)</p>	<p>Breakwater. <i>Break: Middle English</i> breken, from <i>Old English</i> brecan; <i>akin to Old High German</i> brehhan <i>to break, Latin</i> frangere / <i>Water: Middle English, from Old English</i> wæter; <i>akin to Old High German</i> wazzar <i>water, Greek</i> hydōr, <i>Latin</i> unda <i>wave.</i> (68) Offshore structure built to stop waves and create a safe coastal mooring place for vessels (68)</p>
<p>Timón. <i>Del latín</i> temo, -ōnis (30) Pieza de</p>	<p>Rudder. <i>Middle English</i> rother, from <i>Old</i></p>

<p>madera o de hierro que se encuentra sumergida en la popa de las naves y cuenta con una articulación que permite controlar su curso por el agua. (30)</p>	<p><i>English rōther paddle; akin to Old English rōwan to row. (68) Wood or metal blade, positioned underwater at the stern of a vessel, which allows for steering control.(68) (95)</i></p>
<p>Tripulación. Del latín <i>interpolatĭo</i>, -<i>ōnis</i>.(30) Grupo de personas que trabajan en una embarcación.(8) (30) (31) (53)</p>	<p>Crew. “Middle English <i>crue</i>, from Middle French, reinforcement, literally, increase, from <i>crue</i>, feminine past participle of <i>croistre</i> to grow, from Latin <i>creocere</i>” (30) Team of people who work in a vessel. (30)</p>

El vocabulario transcrito es común entre quienes se dedican a la navegación y actividades afines y tiene plena vigencia al día de hoy. Los expertos favorecen el uso internacional y uniforme de estos términos, como ocurre con el vocabulario propio de las distintas especialidades. En este caso, la muestra corresponde a vocabulario semitécnico, porque su uso no sólo se produce dentro de grupos de profesionales náuticos, sino que se ha extendido a otros campos y ha adquirido nuevos significados, que pueden variar según el contexto.

Este es el vocabulario que utilizan los funcionarios públicos competentes, incluidos aquellos que debieron incursionar en estas labores sin experiencia náutica previa. Es necesario exceptuar de este grupo de funcionarios al personal del Ministerio de Obras Públicas y Transportes porque la institución siempre ha tenido relación con los muelles internacionales, cuya actividad comparte parcialmente el vocabulario técnico con el de las marinas y los atracaderos turísticos. Entre los funcionarios públicos que en ese momento incursionaron por primera vez en el tema, estuvieron todos los integrantes de la Comisión

Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos, compuesta por empleados de diferentes especialidades del Ministerio de Salud, el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, el Instituto Costarricense de Turismo, el Ministerio del Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, y de las Municipalidades con competencia sobre áreas con condiciones aptas para el desarrollo de este tipo de proyectos.

Este listado es una referencia del tipo de términos que se intenta describir, con la intención de encontrar términos equivalentes de elaboración costarricense. No es exhaustiva, porque el trabajo no se orienta en esa dirección. En los archivos de la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT) encontramos los primeros ejemplos de uso de estos términos en documentos que muestran las relaciones institucionales con particulares interesados en obtener permisos sobre marinas, y se trabajó en ubicar posibles variaciones espontáneas que mostraran la identidad propia de quienes los utilizan.

Conclusiones del capítulo

La regulación específica sobre marinas y atracaderos turísticos en Costa Rica es relativamente reciente, puesto que data del año 1998. Con anterioridad a este momento, se construyeron algunas marinas, sin que se les prestara la atención que reciben en el presente.

Al promulgarse la ley respectiva, y dada la falta de una cultura marítima tradicional, los funcionarios públicos competentes buscaron capacitación en países donde sí la hubiera. De esta forma, se pusieron en contacto con expertos de varios países, entre ellos España, Cuba y Venezuela. Recibieron atención tanto de entidades estatales como de académicos y consultores privados, con los que obtuvieron capacitación técnica y abundante terminología especializada.

El punto de partida de la terminología nacional sobre marinas se encuentra contemplado en la Ley de Concesión de Marinas. Del texto de la indicada ley se recogieron varios términos básicos, de uso común en todas las instalaciones de este tipo, cuyas definiciones y traducción se aportan en formato de glosario. El propósito de esta recopilación fue utilizarla como referencia básica de consulta para determinar si, a partir de ella se observaba alguna respuesta que mostrara cambios espontáneos en documentos o en entrevistas que mostraran la evolución de esos términos hacia una nueva terminología de origen costarricense. No resultó así en el presente trabajo, por lo que su utilización será una opción futura, cuando los términos de marinas propios de Costa Rica sean más y puedan documentarse.

CAPÍTULO IV

Análisis de terminología de marinas

De conformidad con los enunciados de la Teoría Comunicativa de la Terminología, ya expuesta en el marco teórico, existen unidades de conocimiento especializado de carácter lingüístico y no lingüístico. Las unidades de conocimiento especializado de carácter lingüístico se dividen en unidades morfológicas (morfemas), unidades léxicas (palabras), unidades fraseológicas (sintagmas) y unidades oracionales (oraciones). Por su parte, las unidades léxicas o palabras se dividen en nombre, verbo, adjetivo y adverbio (Cabré, Análisis textual y terminología, factores de activación de la competencia cognitiva en la traducción).

El estudio de los términos, a los cuales María Teresa Cabré llama “unidades léxicas”, no es autónomo. Por el contrario, la terminología, como disciplina, depende del aporte de otras especialidades técnicas o científicas para hacer sus descripciones de términos o unidades léxicas, según el tema de su interés. Estas unidades pueden ser de creación espontánea o de producción “artificial” o intencional, tal como ella indica. Su forma y contenido vienen determinados por el lenguaje natural y la gramática de cada lengua. Tienen la función de crear y transferir el conocimiento especializado y pueden cambiar según la situación en la cual se requieran. El contexto en el que se utilicen puede ser académico, profesional, técnico, especializado o no.

Ya en un plano más específico, Cabré indica que todas las lenguas tienen la capacidad de crear su propia terminología para poder ser utilizada por los grupos sociales

que lo requieran, en lugar de depender siempre de la terminología existente en otros idiomas.

En el uso de los términos no solo participan los especialistas, sino que interviene una serie de difusores de ese conocimiento que no necesariamente participan en su proceso de formación, como es el caso de “todos los mediadores comunicativos dedicados a la divulgación especializada, los traductores e intérpretes de tema especializado, los supervisores y redactores técnicos, los publicitarios, los profesores de lenguas para fines específicos y también los especialistas en planificación lingüística.” (Cabré, Análisis textual y terminología, factores de activación de la competencia cognitiva en la traducción).

Como se ha dicho antes, el marco teórico al que hemos hecho referencia, la Teoría Comunicativa de la Terminología, considera que los términos deben analizarse inmersos en la realidad diaria, sin perder de vista que son polisémicos y están sujetos a alteraciones en función del uso que se les dé. Esta teoría llama a los términos con el nombre de “unidades de conocimiento especializado”. Estas pueden ser de carácter lingüístico y no lingüístico. Las primeras se dividen en “unidades morfológicas” (morfemas), “unidades léxicas” (palabras), “unidades fraseológicas” (sintagmas) y “unidades oracionales” (oraciones). Por su parte, las unidades léxicas o palabras se dividen en nombre, verbo, adjetivo y adverbio. Los términos de marinas seleccionados, en este caso *puerto*, *marina* y *atracadero*, se clasifican en el presente capítulo según esta división.

De previo a entrar en materia, cabe mencionar que esos no fueron los primeros términos utilizados en este tipo de instalaciones en Costa Rica. De hecho, los pioneros en la actividad de marinas fueron del Costa Rica Yacht Club de Puntarenas, en la costa del

Pacífico del país, y su nombre comercial refleja muy bien la época de su construcción, en la segunda mitad del siglo XX. En efecto, si consultamos bibliografía de la época, podemos constatar que era éste el término correspondiente a ese momento histórico, en el cual se hablaba de yacht club o yacht harbor (*Elsevier's Nautical Dictionary*, 394). Posteriormente se construye la Marina & Club de Yates Flamingo, cuyo nombre comercial refleja una época de transición en el uso de los términos indicados.

Los términos a los cuales nos referiremos a continuación se encuentran recogidos por primera vez en un documento elaborado por el ingeniero Ennio Zanibelli, quien estaba dedicado profesionalmente a la construcción de marinas en Italia, su país de origen, y radicó por varios años en Costa Rica. El destinatario inicial del documento, elaborado en 1988, es una institución pública, en este caso, el Instituto Costarricense de Turismo. A partir de ahí, cualquier interesado en el tema tendría acceso al documento, puesto que los archivos correspondientes se encuentran a disposición del público. La intención del texto original es hacer un análisis de las zonas costeras más aptas para la construcción de estas obras y proponer un reglamento para la actividad de marinas, según lo que se creía más apropiado en aquel momento.

Una vez que el tema de las marinas cobra relevancia nacional, intervienen otros actores con sus propias interpretaciones sobre los términos, según se verá a continuación. Se podrá observar, asimismo, que las discusiones giran en torno a los conceptos más básicos de la actividad en cuestión, lo cual es reflejo de la novedad del tema, momento en el que era lógico prestar atención al término que designa la actividad de las marinas en

general, sin ir más allá para discutir términos sobre aspectos más especializados de esta materia.

4.1. Puerto

Una primera opción, bastante lógica en cuanto a un término apropiado para referirse a las marinas, era utilizar el sustantivo *puerto* con algún calificativo que permitiera restringir su carácter general y permitiera su ubicación en el atraque de embarcaciones deportivas.

El sustantivo *puerto* en la clasificación descrita en la Teoría Comunicativa de la Terminología es una unidad monolexemática de conocimiento especializado (Cabré, *Análisis textual y terminología, factores de activación de la competencia cognitiva en la traducción*). Proviene del latín *portus* (*Diccionario de la lengua española*), definido como un lugar ubicado en la costa, o en las márgenes de un río, que es natural o artificialmente apto para proteger a las embarcaciones de las tempestades y facilitar el proceso de carga y descarga de mercadería, así como el transporte de personas⁶. Uno de sus posibles equivalentes en inglés, *port*, comparte la misma raíz latina (*Diccionario náutico*).

Como dato curioso puede mencionarse que, además, *port* significa *abor*, esto es, el costado izquierdo de una embarcación, vista de la popa hacia la proa. De conformidad con la información suministrada por el Museo Marítimo del Reino Unido, el término original

⁶ Diccionario náutico. Consulta frecuente. Web. <<http://www.diccionario-nautico.com.ar>>

para *babor* no era *port*, sino *larboard*, pero quedó en desuso por razones prácticas. Por una parte, la pronunciación de “*larboard*” se confundía con facilidad con su antónimo “*starboard*” o estribor, esto es, el lado derecho de una embarcación. La comunicación se dificultaba especialmente cuando era necesario realizar maniobras. Por otra, en los inicios de la navegación, el proceso de carga y descarga de los barcos en los puertos siempre tuvo lugar por el lado izquierdo de la embarcación, puesto que era usual tener remos en el lado derecho. Esta práctica justificó el cambio en la terminología de “*larboard*” a “*port*”, que fue aplicada a todo tipo de embarcaciones, aún las que no realizan transporte de carga (National Maritime Museum). En la actualidad, como es lógico, los barcos no tienen restricciones en este sentido, sino que su atraque depende de las condiciones técnicas del tipo de embarcación de que se trate. Según el caso, el piloto recibirá instrucciones de atracar *babor a muelle* o *estribor a muelle* (entrevista con el Ing. José Chan), que son las unidades fraseológicas o sintagmas utilizados en la actividad náutica en nuestro país para esta situación en particular y que no pertenecen al léxico común.

De vuelta en cuanto al tema de asignar un calificativo al sustantivo *puerto*, en Costa Rica se analizó la posibilidad de utilizar el término *puerto turístico*. Este término, propuesto como una de las opciones para referirse a las marinas por el experto Ennio Zanibelli, es una unidad de conocimiento especializado polilexemática que se encuentra lexicalizada, esto es, forma parte del vocabulario común. Esta unidad está compuesta por un nombre y un adjetivo, según la clasificación antes descrita.

Un *puerto turístico* es definido como “toda instalación establecida para la seguridad en la navegación con obras de protección y salvamento y aún con fines turísticos, de recreo,

deportivos y de pesca, con capacidad de ofrecer atraque, fondeo y servicios complementarios para abastecer carburantes, servicios de radio en VHF, bomberos, médicos y aduaneros, auxilios técnicos de astillero, restaurantes y bar, almacenes, tiendas, etc.” (Zanibelli, 4/8).

Sobre este aspecto en particular se revisó la legislación venezolana, por haber sido una de las fuentes de capacitación consideradas en un inicio por los funcionarios de la CIMAT. En Venezuela se utiliza el término *puerto turístico*, para referirse a instalaciones destinadas a habilitar el atraque de un ferry, esto es, un servicio de cabotaje en un lugar de notable importancia turística. El concepto propuesto para Costa Rica, en cambio, se orientaba hacia las obras de abrigo para embarcaciones destinadas a la pesca deportiva y actividades de recreo, sin incluir el transporte marítimo de personas (Alejandra [sin apellido], *Puerto Turístico Internacional de Puerto Cabello*).

El término *puerto turístico*, propuesto por don Ennio Zanibelli, no tuvo suficiente acogida. Pese a provenir de un experto en construcción de obras portuarias menores, y parecer apropiado para describir la actividad náutica local a la que se ha hecho referencia, no ha sido éste el término oficial para la actividad, como era la intención original.

Otra unidad sintagmática de conocimiento especializado propuesta entonces por don Ennio Zanibelli para designar obras accesorias que sirvieran de soporte a este tipo de actividades, fue la de *puerto de abrigo*. Esta frase fue seleccionada con el fin de designar una clase particular de muelles con infraestructura mínima, ubicados en sitios protegidos y con localizaciones estratégicas, para ser utilizados en caso de extrema urgencia. En ellos

solamente sería posible atracar y, eventualmente, abastecerse de combustible.⁷ Como el documento mismo lo indica, estos *puertos de abrigo* en realidad corresponden a la definición genérica de *muelle*, también incluida en él, como “obras que sirven para la seguridad en la navegación para atracar buques de recreo, de pesca o deportivos ofreciendo algunos servicios complementarios. Pueden ser flotantes o fijos, el lugar no tiene obras de protección como espigones o diques con muro rompeolas.” (Zanibelli, 4/8). Sin embargo, no se localizó en los archivos de la CIMAT ninguna evidencia de uso de la expresión. Tampoco se han construido en el país *puertos de abrigo*, ni obras denominadas con un término sustitutivo, cuya vocación sea la antes dicha.

Una posibilidad adicional era el término *puerto deportivo*. Esta es otra unidad de conocimiento especializado polilexemática, compuesta por un nombre y un adjetivo, que está lexicalizada, al igual que sucede con *puerto turístico*, mencionado con anterioridad. Su uso es común en España, país con larga tradición en actividades náuticas. Así se consigna en los archivos de la CIMAT. Entre la documentación localizada en los archivos de esa Comisión existen presentaciones de empresas extranjeras, tales como Europroject S. A., una empresa española dedicada al diseño de este tipo de obras. Entre los proyectos realizados, los representantes de Europroject manifiestan haber trabajado con su empresa en

⁷ Tienen una importancia grande, porque permiten el abrigo a barcos que se encuentran en el mar cuando llega una borasca o marejada y dependiendo de la distancia en la cual se encuentran no tienen suficiente combustible para regresar al puerto de salida, ni tampoco para llegar al sucesivo. En este caso el puerto de abrigo da la posibilidad de atraque (Ennio Zanibelli. 3/12).

el Puerto Deportivo de Getxo, el Puerto Deportivo de Mompás y la Marina de Cascais, esta última en Portugal (Europroject).

El uso del término *puerto deportivo* no va más allá de su aparición en los archivos de la CIMAT, cada vez que se consultan documentos de origen español y no existe otra evidencia de su uso en los archivos indicados, ya desligado de esa referencia.

4.2. Marina

El término *marina*, proveniente del latín *marinus*, con idéntico significado al del equivalente español, no aparece en el *Diccionario de la lengua española*, de la Real Academia Española, con la acepción de “puerto menor para embarcaciones de recreo”, aunque sí se mencionan algunos conceptos relacionados, como el sustantivo que designa, por ejemplo, al “conjunto de buques de una nación”, o el adjetivo que califica “todo lo relativo al mar” (*Diccionario de la lengua española*). Lo mismo sucede cuando se recurre a los diccionarios y glosarios náuticos en español disponibles en internet: esa entrada no existe, con muy pocas excepciones. Entre ellas es posible encontrar la siguiente definición: “marina flotante: pontón que puede subir y bajar con la marea, guiados por estacas clavadas en el fondo del río” (*El mundo náutico*). La mayoría de estos glosarios pertenecen a sitios web de internet de nacionalidad española o argentina. Distinto es el resultado cuando se utilizan glosarios en inglés, en donde su uso es generalizado: “Marina (n) ... A business complex offering docking and shore facilities for yachts” (*Sea Talk Nautical Dictionary*).

El documento elaborado por el Ingeniero Zanibelli también menciona el concepto de *marina*, como una modalidad de puerto turístico, donde los barcos de recreo o yates

puedan atracar y encontrar la asistencia necesaria para abastecer combustible, aceite, agua potable, alimentos y medicinas. En estos sitios sería posible dar un mínimo de mantenimiento al bote, además de tener abrigo o protección en caso necesario. De conformidad con esta definición, y según el planteamiento de don Ennio Zanibelli, el concepto de *puerto turístico* sería el hiperónimo de *marina*: “Puerto turístico y marina son una infraestructura donde los barcos de recreo o yates puedan atracar y encontrar la asistencia necesaria para abastecer combustible, aceite, agua potable, alimentos, medicinas y dar un mínimo de mantenimiento al bote, además de tener abrigo o protección en caso de marejada a (sic) cualquier disturbio mayor en el mar... El puerto turístico es más completo que una marina” (Ennio Zanibelli, 3/2).

Otros documentos recogen el término *marina* como sinónimo del *puerto turístico* que hemos estado mencionando: “el concepto original de una marina como un pequeño puerto con instalaciones para barcos recreativos ha cambiado. Las marinas hoy pueden no estar ni siquiera en un puerto o pueden crear de hecho un puerto. Hay también “marinas de tierra firme”, sin acceso directo al agua. Las marinas pueden ser instalaciones independientes, o ser parte de un astillero, o ser parte recreativa de un proyecto importante en tierra firme, sea de negocios o residencial. Las marinas con frecuencia no son solamente lugares donde atracar barcos, sino que también pueden incluir restaurantes, ventas de botes nuevos y usados, servicios de reparación de botes, centros comerciales, cines, clubes nocturnos y otro tipo de recreación que pueda ofrecerse a la gente dedicada a la navegación” (Tobiasson, 6).

Los términos *marina*, *puerto deportivo* y *puerto turístico* son utilizados como sinónimos por la comunidad especializada, que da más relevancia a asegurarse de especificar dos aspectos para su mejor comprensión: que se trata de una obra portuaria menor y que su propósito es recreativo. Así lo indican Bruce Tobiasson y Ronald C. Kollmeyer en el libro *Marinas and Small Craft Harbors*, cuya experiencia es utilizada como base teórica para la difusión del tema en Costa Rica.

El uso preferencial del término *marina* sobre otras opciones posibles se produjo a partir de la labor de difusión del tema con motivo de la presentación de un proyecto de ley ante la Asamblea Legislativa para regular la actividad de estas instalaciones.

Con la apertura de Costa Rica al mercado internacional como destino turístico durante la década de los años noventa, también llegaron al país numerosos inversionistas interesados en distintas modalidades de las actividades turísticas. Es claro que la mayor cantidad de turistas que vienen al país son de origen estadounidense, por lo que es común que las estrategias de mercadeo tengan presente a este potencial cliente. En un esfuerzo por ofrecer seguridad e identificación con el turista, es frecuente utilizar la terminología que sea familiar para ese cliente. De ahí que se favoreciera el uso del término *marina* sobre cualquier otra posibilidad.

En esta etapa del desarrollo del país, a fines del siglo pasado, las cadenas hoteleras ofrecían al Estado inversiones fuertes en distintas localidades y requerían algún grado de seguridad. En el caso de las marinas, la inseguridad se debía a la ausencia de regulaciones claras y específicas sobre el proceso de concesión, construcción y operación respectivas,

por lo que no pasó mucho tiempo antes de que se presentara un proyecto de ley sobre el tema a la Asamblea Legislativa. Como parte de este proceso, el sector turístico del país trabajó también en la educación de los gremios interesados en el tema.

4.3. Atracaderos

Como se ha mencionado ya, uno de los primeros textos especializados que se ofrecieron en seminarios de capacitación sobre el tema en el país fue una traducción parcial del libro *Marinas and Small Craft Harbors*, de Bruce Tobiasson y Ronald C. Kollmeyer. No constan en los archivos de la CIMAT registros que permitan establecer quien hizo la traducción correspondiente. A lo largo del texto traducido del libro *Marinas and Small Craft Harbors*, se utilizan los términos *marina*, *atracadero* y *embarcadero*. Según se señala en este libro, los términos *embarcadero* y *marina* tienden a utilizarse indistintamente aunque, en su criterio, el primero es más amplio, puesto que comprende “el amarre y el servicio de barcos recreativos. Los embarcaderos pueden incluir formaciones de un solo punto de amarre o grupos de lugares de amarre, de rampas para botes excluyendo otras instalaciones, diques para el transporte en el agua, clubes de yates, asociaciones de natación, alojamiento de flotillas de pesca, atraque de barcos comerciales y cualquier otro uso tradicional de la costa” (Tobiasson, 5).

Si bien no contamos, por el momento, con el texto original en inglés, si utilizamos como referencia el título del libro y, si atendemos a la definición antes transcrita, podría deducirse que el término *embarcadero*, en este caso, es en realidad la traducción de *small craft harbor*. Este término se encuentra definido en el *Diccionario de la lengua española*,

como “lugar acondicionado para embarcar mercancías y gente,” definición que también encontramos en glosarios náuticos (*Diccionario náutico*). Se trata de un término genérico, o de un hiperónimo, cuyo fin es designar instalaciones de atraque destinadas a embarcaciones menores, que comprende tanto el concepto de marina, como otras modalidades. De igual forma, el término incluye instalaciones de atraque no destinadas al turismo, como es el caso de muelles utilizados en pesca artesanal.

También encontramos el uso del término *embarcadero* en documentación oficial relativa a marinas turísticas, como es el caso de las actas de la Comisión Permanente de Asuntos Económicos de la Asamblea Legislativa en las cuales encontramos las discusiones de los diputados sobre el proyecto de Ley de Concesión y Operación de Marinas Turísticas.

Sin embargo, el proyecto de ley viene a sustituir el término *embarcadero* por el de *atracadero*, según se aprecia en las actas respectivas. En todo momento se utiliza el adjetivo *turístico* para establecer una diferenciación con las actividades portuarias de importación y exportación, así como con la pesca artesanal y a gran escala en el país, que no iban a ser objeto de regulación en ese momento.

Sobre el cambio en la terminología utilizada hasta entonces, indican las actas de la Asamblea Legislativa: “DIPUTADO ROMÁN TRIGO: Siempre tuvimos la preocupación de que las marinas, tratándose de instalaciones que probablemente van a brindarle servicio a embarcaciones extranjeras, tienen que brindarle instalaciones necesarias para que aduanas y migración tengan su oficina y puedan estar constatando efectivamente el ingreso de esas

marinas y llevar registro de las mismas. Por eso dice “toda marina turística deberá contar como mínimo con las siguientes instalaciones y servicios”.

No así en el caso de los embarcaderos turísticos no permite que se construya ni siquiera algo muy pequeño para facilitar el embarque y desembarque de los turistas en ningún litoral de Costa Rica. De ahí que introdujimos (sic) en el concepto de atracadero turístico como una cuestión menor y de facilidad.

En el caso de las marinas, ahí no, se supone que son embarcaciones que requieren servicios de reparación, que se vienen a quedar cierto tiempo o bien, son embarcaciones que se quedan en la marina, los dueños salen del país y regresan un tiempo después y las embarcaciones no pueden salir. Por eso existe el control de Hacienda, Aduanas y todo el control necesario de tal forma que en las marinas si debe haber un control minucioso de las embarcaciones que entran” (Asamblea Legislativa, 6).

Según la transcripción anterior, la intención de ampliar un poco el ámbito de aplicación de la ley de marinas a otro tipo de instalaciones justificó la propuesta del término *atracadero*⁸, como sustituto de *embarcadero*. En este caso observamos la introducción de un término oficial por parte de una autoridad estatal para ser utilizado por un sector especializado (Grzega). La Asamblea Legislativa se interesa en asegurar a un público meta la posibilidad de contar con un trámite legalmente establecido para la aprobación de otras modalidades de instalaciones menores de embarque y desembarque.

⁸ **Atracar** proviene del árabe [*a*]traqqà, y este del árabe clásico. *taraqqà*, propiamente 'ascender'). *Diccionario de la lengua española*.

No obstante, a pesar de la iniciativa administrativa, el término *atracadero* no ha tenido el uso esperado entre esta comunidad turística, ni la náutica, en función de las cuales fue propuesto. Si bien existe un interés general por contar con instalaciones de atraque para pequeñas embarcaciones, de uso más general que el de una marina, lo cierto es que la Ley 7744 establece una serie de requisitos para la aprobación de atracaderos, cuyo cumplimiento es oneroso para el fin que se persigue. No se ha planteado todavía una forma de cumplir con todos esos requisitos para la aprobación de un atracadero que sea económicamente atractiva. De ahí que haya quedado en un segundo plano, al menos para los fines previstos inicialmente, y se haya convertido en una especie de “marina” de menor escala, para los proyectos cuyas condiciones no les permita calificar como tales.

En principio, el término cumple con la forma lingüística necesaria para ser aceptado por la comunidad a la cual se dirige. Se trata de un término que se refiere claramente a “un lugar acondicionado para embarcar mercancías o gente”, lo cual lo ubica dentro de la terminología propia de la navegación. Sin embargo, su significado y su referente en relación con la realidad nacional presentan dificultades hasta ahora insuperables (Cabré, *Terminology: Theory, Methods and Applications*).

Los legisladores quisieron darle un significado adicional a la palabra *atracadero*, en el sentido de crear un término que se refiriera a una opción de permiso administrativo para el atraque temporal de embarcaciones pequeñas, con distintos fines, ya no el de la pesca deportiva. La voluntad legislativa de recurrir a un término del léxico general, tanto de la comunidad especializada como de la no especializada, para darle un significado concreto y

diferenciado, no ha tenido consecuencias prácticas que puedan asegurar su utilización y supervivencia.

Por otra parte, en cuanto al referente, no existe la necesidad comunicativa de utilizar el término, porque no refleja ningún aspecto en particular de la actividad náutica nacional, ni resuelve una necesidad, como fue el propósito inicial. Para esos efectos sigue siendo, entonces, sólo un sinónimo de uso general.

Como consecuencia, el significado de *atracadero* ha cambiado para convertirse en sinónimo de una *instalación similar a la de una marina*, pero con menor capacidad para recibir embarcaciones.- Así, pasa a ser un tipo de *marina*, es decir, un hipónimo de *marina*, en lugar del hiperónimo que era originalmente.

Ya con ese nuevo concepto, resulta ser que el término *atracadero* tampoco ha tenido aceptación y esto es atribuible a un conflicto polisémico. No se trata, como sabemos, de un término técnico puro y unívoco, sino de un préstamo del léxico común, con varias acepciones posibles. Existen términos que tienen significados definidos como *tabú* por quienes estudian la onomasiología y esto los coloca entre los hablantes en un segundo plano, debido al rechazo de uso por parte del público meta al cual se dirigen o de la población en general (Grzega). En este caso, no nos encontramos ante un término de uso censurable, como ocurre con los temas que se consideran *tabú*, pero parece provocar un rechazo similar.

Una de estas acepciones tiene una connotación negativa que llegó a motivar un claro rechazo por parte del dueño de un proyecto localizado en el Cantón de Golfito, por

considerar que el término *atracadero* se puede relacionar con ideas como *atracar* o *asaltar* al cliente y era necesario distanciarse de esta asociación para evitar un efecto negativo entre los clientes o en la comunidad a su alrededor.⁹ El establecimiento se promociona en su mercado meta con nombres comerciales en idioma inglés, como Marina Fish Hood o Golfito Sportfishing Center, por lo que la discusión terminológica quedó a nivel administrativo (entrevista telefónica con el Ing. Oscar Villalobos). De ahí que, si la situación continúa como hasta ahora, el término parece estar destinado a su desaparición en el uso diario, por no existir razón alguna para recurrir a ella con un propósito comunicativo positivo.

Conclusiones del capítulo

El conocimiento técnico y la participación de actores especializados tuvieron efecto sobre los términos que servirían para regular la actividad de marinas en Costa Rica, como ocurre en cualquier otro lugar del mundo. Esta información fue recogida por el Estado para la elaboración del proyecto de Ley que debía aprobarse como punto de partida para una nueva actividad en el país. Y tan influyente como la opinión especializada en marinas fue la

⁹ **Atracar.** (Del ár. [*a*]traqqà, y este del ár. clás. taraqqa, propiamente 'ascender').**1.** tr. *Mar.* Arrimar unas embarcaciones a otras, o a tierra. U. t. c. intr.**2.** tr. Acercar, arrimar.**3.** tr. Asaltar con propósito de robo, generalmente en poblado.**4.** tr. Cerrar el hueco por el cual se ha introducido el explosivo, a fin de asegurar su efecto. **5.** tr. coloq. Hacer comer y beber con exceso, hartar. U. t. c. prnl.**6.** tr. *And. y Chile.* Golpear, zurrar.**7.** tr. *Chile* Besar y acariciar eróticamente a alguien. U. t. c. intr. *Juan y María iban atracando que era un gusto.***8.** tr. *C. Rica y Cuba.* **estafar** (pedir o sacar dinero con engaños).**9.** prnl. despect. coloq. *Cuba.* **comer gofio.** **10.** prnl. *Ven.* **atascarse** (obstruirse un conducto).**11.** prnl. *Ven.* Dicho de una cosa: Encajarse con otra tan fuertemente que es difícil separarlas. *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española.* 20 de mayo del 2011. Web. <<http://buscon.rae.es/draeI/>>

de otros actores, tales como la intervención de los diputados, o de los mismos empresarios a quienes se les aplicaron las regulaciones.

Vemos como un tema tan básico, como es el término mismo que debe designar una actividad, cuenta con aportes de sectores con intereses distintos y se va moldeando según las opiniones y el conocimiento de cada cual. Tan válidas son las razones del experto como las que expresa la persona no especializada. Y aún continúa el tema en evolución. Apenas empieza.

CONCLUSIONES

La identificación de los factores históricos que propiciaron el surgimiento de la terminología de marinas en Costa Rica nos permite ser espectadores de un fenómeno que no siempre logramos apreciar. Esta descripción nos presenta una primera muestra del surgimiento de los términos de marinas en Costa Rica, a partir de la implantación y el desarrollo de una cultura náutica en el país. Vemos cómo se consideran distintas opciones. Este análisis de cada opción se hace desde una perspectiva técnica, pero también incluye juicios de valor de los usuarios del vocabulario de marinas en cuanto al posible impacto psicológico de un término en el público en general.

La recopilación de los términos en inglés y en español en nuestro país presentó dificultades esperables, dada su novedad. Además, por esa misma razón, estos términos no se encuentran aún muy difundidos entre los miembros del mismo gremio interesado en el tema. Tal escasez de información impide todavía hacer los análisis estadísticos que son frecuentes entre los estudiosos de la terminología. Por esta razón, el resultado del trabajo en este momento se concentra en documentar el inicio de su evolución hacia un vocabulario especializado costarricense.

En el proceso de transformación de los términos se identificaron varios actores que podemos enumerar. Si seguimos un orden cronológico, debemos citar, en primer lugar, a los especialistas. La iniciativa en Costa Rica fue asumida por expertos, en virtud del vacío existente y del potencial que percibía.

El resultado del trabajo especializado fue ofrecido a un segundo actor con poder de decisión: el Estado. Sin embargo, la respuesta esperada no se produjo sino hasta que fue evidente que intervendría un tercer actor: la inversión privada. Cuando fue claro el interés de inversionistas en construir una marina de dimensiones considerables, se creó el marco legal requerido para promover la actividad de marinas. La orientación de la terminología en ese momento se ajusta a las características del mercado meta del proyecto, el estadounidense, por lo que se aparta un poco de la visión original del especialista, cuyo país de origen era Italia. Además, en el proceso de creación de la normativa, un diputado hace su propio aporte, el cual se une a esta cadena y se convierte en un punto de referencia más para los interesados en el tema.

Una vez vigentes las nuevas regulaciones, se acercan al Estado otros usuarios de estos servicios públicos. Son particulares cuya actividad puede describirse como más local, en contraste con el inversionista extranjero. Ellos también hacen su aporte y lo hacen de una forma inesperada. Es probable que ningún actor anterior valorara los alcances de un término en especial como ocurrió en este caso. Su perspectiva fue diferente porque se concentró en un sentimiento negativo, producido como consecuencia del uso de un término que le provocaba asociaciones de rechazo.

En todas las etapas enumeradas se realizan traducciones, cuya lengua de origen son, sobre todo, el italiano y, posteriormente, el inglés. Sin embargo, no se localizó información sobre la identidad de los traductores en el tema en cuestión. Por esa razón, no nos hemos referido a ellos. Sólo resta decir que todos los actores reaccionan entre sí y lo hacen de manera constante, a veces simultánea, hasta llegar al resultado recogido en este trabajo.

Podemos afirmar que esta terminología de uso local surge y se modifica sin requerir, necesariamente, la intervención clave de terminólogos o lingüistas. Su nacimiento se encuentra asociado a factores que influyen de manera espontánea, sin mayor explicación, ni planeamiento de ningún tipo. Estos nuevos términos tampoco se apegan a la terminología que las instituciones públicas costarricenses promueven como lenguaje oficial para efectos de trámites administrativos relacionados con los contratos y los permisos necesarios para la construcción y operación de marinas turísticas. Sólo tienen relación con el contexto inmediato en el cual ocurren, tal como se describió en el trabajo.

Este resultado nos hace reflexionar acerca del proceso de formación de las palabras en general que, a posteriori, explicamos con teorías y análisis etimológicos. Sin el afán de restar importancia a este tipo de estudios, debemos admitir que, muchas veces, las palabras se forman a partir de simples procesos imprevisibles que, por algún motivo permanecen en el tiempo o quedan en desuso, fenómeno que se tendrá que justificar en un futuro para cada caso.

Dada la novedad de este proceso de formación de términos de marinas, es muy pronto para saber si los primeros ejemplos de términos propios del medio costarricense, en realidad los primeros ejemplos de interpretación costarricense de términos de uso internacional, perdurarán o no.

El tema puede interesar a los traductores porque la traducción es una forma de comunicación entre especialistas. La terminología uniforme facilita esa comunicación en forma general. Sin embargo, la búsqueda de equivalentes universales de aplicación

frecuente no es lo único que ofrece el vocabulario profesional. Por eso creemos que un conocimiento más detallado sobre las diferentes especialidades llevará a los traductores y a los profesionales de cada campo a interesarse también por la terminología de uso específico de un lugar determinado. Podrán, entonces, saber las condiciones generales en las que se crean los nuevos términos y algo del sentido que tienen al surgir.

Ya sea que el traductor requiera modificar un documento en donde el énfasis sea la terminología de marinas de uso internacional, sus características de uso local, o bien, una comparación entre ambas posibilidades, esperamos que el conocimiento de este fenómeno sea de utilidad para sus necesidades. El proceso de selección de los términos que se utilizarán en una traducción determinada puede verse favorecido por una mejor comprensión del significado de estos términos en el ámbito local y de su proceso de evolución a través de los años. Según vimos anteriormente, también existen opciones terminológicas distintas según el momento histórico de que se esté hablando.

Quedan muchas opciones de investigación y seguimiento para el futuro, tanto en este tema específico como en cuanto a otros tipos de términos especializados. Se podría contar, por ejemplo, con estudios para la recopilación, el almacenamiento y la difusión de términos de diferentes especialidades incluyendo, además, bancos de datos sobre términos que puedan existir en nuestras lenguas indígenas, en el lescó costarricense, etc. Podríamos extenderlos al resto de Centroamérica. Lo anterior permitiría, también, aprovechar ese espacio para difundir información acerca de la labor realizada por los traductores en materia de términos y crear un espacio más para enriquecer nuestro desempeño profesional.

BIBLIOGRAFÍA

Diccionarios

El mundo náutico. Consulta frecuente. Web. <<http://www.elmundonautico.com/>>

Elsevier's Nautical Dictionary. Volume I. Maritime Terminology. The Netherlands. 1965. Impreso.

Diccionario de la lengua española. 20 de mayo del 2011. Web. <<http://buscon.rae.es/draeI/>>

Diccionario náutico. 19 mayo 2011. Web. <http://www.diccionario-nautico.com.ar/g_e.php>, Alquiler Directo. 19 mayo 2011. Web. <<http://www.alquiler-directo.com/alquiler-barcos/diccionario-nautico.htm>>

María Teresa Cabré." *Wikipedia, La enciclopedia libre*. 21 jul 2011, 22:34 UTC. 27 ago 2011, 10:53 <http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=María_Teresa_Cabr%C3%A9&oldid=48158597>

Merriam-Webster Online. Consulta regular. Web. <<http://www.merriam-webster.com/dictionary>>

Sea Talk Nautical Dictionary. Consulta frecuente. Web. <<http://www.seatalk.info/cgi-bin/nautical-marine-sailing-dictionary/db.cgi?db=db&uid=default&FirstLetter=m&sb=Te>>

Suárez Gil Luis. *Diccionario técnico marítimo: inglés-español, español-inglés*. Madrid. Alhambra. 1981. Impreso.

Entrevistas

Entrevista telefónica con el Ing. José Chan. Departamento de Operaciones de Sociedad Portuaria de Caldera, realizada a las 10:00 horas del 6 de julio del 2007.

Entrevista telefónica con el Ing. Oscar Villalobos, Secretario Técnico de la Comisión Interinstitucional de Marinas, con sede en el Instituto Costarricense de Turismo, a las 15:00 horas del día 8 de junio del año 2011.

Fuentes utilizadas para el glosario

La numeración consignada al final de cada fuente se incluye para efectos de consulta de las referencias utilizadas como base para las definiciones que forman parte del glosario incluido en este trabajo.

Aduanas. *Necesidad de una reforma aduanera sobre el cabotaje*. Boletín 19. Aduanas.com. Tu portal aduanero. Agosto del 2005. 15 marzo 2010. Web.
<http://www.aduanas.com.ver/boletines/boletin_19/cabotaje.htm> (1).

Alvarado, Juan José y José Francisco Aguilar. *Batimetría, salinidad, temperatura y oxígeno disuelto en aguas del Parque Nacional Marino Ballena*. Revista de Biología Tropical. Vol. 57, Suplemento 1 (19 – 29 noviembre 2009). Universidad de Costa Rica. 10 de mayo 2010. Web.
<http://www.ots.ac.cr/tropiweb/attachments/suppls/sup57_1_biolo_50/05-Alvarado-Batimetría.pdf> (2).

American Merchant Marine at War. 20 de marzo 2010. 24 de marzo 2010. Web
<<http://www.usmm.org/terms.html>> (3).

Anclas y amarres. Información de Anclas. 28 mayo 2010. Web. <<http://www.ancla.es>> (4).

Anchor Buddy. Guardian Marine Ltd. 16 mayo 2010. Web.
<<http://www.anchorbuddy.co.nz/anchoring.html>> (5).

Anchor Marine Houston. Marine and Industrial Supply Inc. 12 marzo 2010. Web.
<<http://www.anchormarinehouston.com>> (6).

Approach Platinum. 19 mayo 2010. Web. <<http://www.approacheplatinum.com>> (7).

Arganeo. Escuela náutica y de navegación. Ingeniería y Gestión de Recursos S.L. 5 marzo 2010. Web. <http://www.arganeo.com.es/index.php/diccionario?KT_az=T> (8).

Armengol, Joan. *Efectos ecológicos del dragado y vaciado del embalse de Barasona*. Limnética. Asociación Ibérica de Limnología. 17 mayo 2010. Web.
<<http://www.limnetica.com/Limnetica/Limne14/Limnetica-vol14-pag17-33.pdf>> (9).

Arqa.com. Comunidad abierta de arquitectura, construcción y diseño. Dársena Norte, tercer premio. 9 marzo 2010.
Web. <<http://www.arqa.com/index.php/esp/premios/concurso-de-ideas-darsena-norte-3er-premio.html>> (10).

Asociación Argentina 420. Nicolás Bühler. 12 junio 2010. Web.

<<http://www.420argentina.com.ar/documentos/entrenamiento/LaPopaparteI.pdf>>
(11).

Australasian Legal Information Institute. Port Kembla Inner Harbour (Further Construction) Act 196. Law Faculties of University of Technology Sydney and University of New South Wales. 5 marzo 2010. Web.
<http://www.austlii.edu.au/au/legis/nsw/consol_act/pkihca1961503.txt/cgi-bin/download.cgi/download/au/legis/nsw/consol_act/pkihca1961503.txt > (12).

Australian Government. Australian Marine Safety Authority. Karumba Roadstead. 4 abril 2010. Web.
<http://www.amsa.gov.au/shipping_safety/Navigation_Safety/Notices/Karumba_Roadstead/> (13).

Barcos Barcelona. Alquiler de yates y barcos de lujo. 5 de marzo 2010. Web.
<<http://barcosbarcelona.com/información.html>> (14).

Bermúdez Zavala, Daniel. *Diseño de un rompeolas separado de la costa como alternativa de protección en la zona del Sauzal de Rodríguez, Baja California*. Tesis de grado para el título de Oceanólogo. Universidad Autónoma de Baja California. 28 mayo 2010. Web. <<http://www.manejo.ens.uabc.mx/Pagina-MZC/Personal/Rafael/TE-ROMPEOLAS.pdf>> (15).

Berth Exchange. 28 mayo 2010. Web.
<<http://www.berthexchange.com>> (16).

Boat Safe. 12 junio 2010. Web. <<http://www.boatsafe.com/nauticalknowhow/gloss.htm#B>>
(17).

Bottlenose Dolphin Research Institute, 2008. 28 mayo 2010. Web.
<<http://www.thebdri.com/spain/inside/boats.htm>> (18).

Bright Hub. 12 junio 2010. Web.
<<http://www.brighthouse.com/engineering/marine/articles/62728.aspx>> (19).

BruMed Marine. Peritajes de Yates y Embarcaciones. *Relación entre un fondeo inadecuado y un siniestro naval*. 16 de marzo del 2010. 25 marzo 2010. Web.
<<http://www.brumed-marine.com/>> (20).

Business Dictionary. 7 mayo 2010. Web.
<<http://www.businessdictionary.com/definition/cabotage.html>> (21).

Chest of Books. *Project for a Roadstead at Havre*. Scientific American Supplement. 16 marzo 2010. Web. <<http://www.chestofbooks.com/crafts/scientific-american/sup3/Project-For-A-Roadstead-At-Havre.html>> (22).

- Circuit Court Admiralty Cases*. 25 marzo del 2010. Web. <<http://www.admiraltylawguide.com/ccseaworthy.html>> (23).
- Club Argentino de Yate Modelismo*. 12 junio 2010. Web. <<http://www.caym.com.ar/>> (24).
- Club de la mar*. 16 de marzo 2010. Web. <<http://www.clubdelamar.org/batimetria.htm>> (25).
- Coast All. Sea the Difference. *New Zealand's Ecofriendly Transport Solution*. 22 marzo del 2010. Web. <<http://www.coastall.co.nz/index.php?cmd=11>> (26).
- Compras en red*. 17 marzo 2010. Web. <http://www.comprasenred.com/index.php?pg=detalle_clasificados&id_activo=252> (27).
- Deltaport 3rd Berth Project Liaison Communit.y* 28 mayo 2010. Web. <<http://www.delta3berthinfo.org/>> (28).
- Díaz Martorell, Roberto. *Buque escuela en rada de la Isla de la Juventud*. Juventud rebelde. 23 abril 2010. Web. <<http://www.juventudrebelde.cu/cuba/2010-04-07/buque-escuela-en-rada-de-la-isla-de-la-juventud/>> (29).
- Diccionario de la lengua española*. Consulta frecuente. Web. <<http://www.buscon.rae.es>> (30).
- Diccionario náutico*. Consulta frecuente. Web. <<http://www.diccionario-nautico.com.ar/>> (31).
- Dredge.com*. 7 mayo 2010. Web. <<http://www.dredge.com/Canal-Dredging-Equipment/canal-marina-dredging-equipment.html>> (32).
- Doswell, John. *Maritime Definitions by Doswell 2003 / 2004*. Web. <<http://workingharbor.com/pdf%20files/MaritimeGlossary.pdf>> (33).
- El mundo náutico*. 7 marzo 2010. Web. <<http://www.elmundonautico.com/module.php?name=Encyclopedia&op=content&tid=937>> (34).
- Emanuelli Jiménez, Rolando. *Debido proceso de ley. 23 de julio del 2008*. 6 marzo 2010. Web. <http://www.debidoprosodeley.com/2008_07_01:archive.html> (35).
- Emoción Náutica*. 8 marzo 2010. Web. <<http://www.emocionnautica.com/alquiler-de-embarcacion.htm>> (36).

- Enciclopedia Jurídica*. 27 mayo 2010. Web. <<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/armador/armador.htm>> (37).
- Escalante, Raúl. *Cátedra de Ingeniería de Dragado*. Febrero 2009. 7 mayo 2010. Web. <http://www.graduadosportuaria.com.ar/IngDragado/DRA_Tema%201_Generalidades.pdf> (38).
- Eurocontrol*. Inspección reglamentaria de embarcaciones de recreo. 9 mayo 2010. Web. <http://www.eurocontrol.es/certificado_navegabilidad_embarcaciones.htm> (39).
- Europasur. Marítimas. *La APBA divide el fondeadero C para crear un canal para buques*. 24 abril 2010. Web. <<http://www.europasur.es/article/marítimas/480842/la/apba/divide/fondeadero/c/para/crear/canal/para/buques.htm>> (40).
- Find a Crew*. 28 mayo 2010. Web. <<http://www.findacrew.net/secure-server/eng/about.asp>> (41).
- Findlay Marine. Marine Consultants & Surveyors*. 25 marzo 2010. Web. <<http://www.findlaymarine.com/seaworthy.html>> (42).
- Fondear*. 4 marzo 2010. Web. <http://www.fondear.org/infonautic/Saber_Marinero/Fondeo_Maniobras/Fondeo/Linea_Fondeo/Linea_Fondeo_02.htm> (43).
- García Herrera, Ricardo, Günther Können. EOS. *Ship logbooks help analyze pre-instrumental climate*. 28 mayo 2010. Web. <<http://www.epic.awi.de/Publications/Gar2006c.pdf>> (44).
- Garnier, Jean Luc. *Diccionario marítimo cuadrilingüe. Español, inglés, francés, italiano*. Barcelona: Editorial De Vecchi S. A, 2000. Impreso. (45).
- Global Crew Network*. 28 de mayo 2010. Web. <<http://www.globalcrewnetwork.com>> (46).
- Global Security*. 12 junio 2010. Web. <<http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/bulbous-bow.htm>> (47).
- Gobierno de las Islas Baleares. *Instalación de un pantalán flotante en Puerto de Soller*. 4 marzo 2010. Web. <<http://www.plataformadecontractacio.caib.es/DocumentoAdjuntoView?id=2842>> (48).
- Harper, Douglas. *Online Etymology Dictionary*. 10 de octubre del 2008. 23 abril 2010. Web.

- <<http://www.etymonline.com/index.php?term=slip>> (49).
- Holy Head Port Authority.*
<http://www.holyheadport.com/index.php?option=com_content&view=article&id=67&Itemid=84> (50).
- Info cruceros.* 12 junio 2010. Web. <<http://www.infocruceros.com>> (51).
- International Association of Ports and Harbors. Freemantle Port Authority.* 1 mayo 2010. Web. <http://www.iaphworldports.org/members_profile/regular/Australia_03.html> (52).
- La rompiente.* 27 mayo 2010. Web. <http://www.larompiente.com/diccionario.asp?letra=t> (53).
- Lectric Law Library's Lexicon. Sea Worthiness 1995 – 2010.* 28 mayo 2010. Web <<http://www.lectlaw.com/def2/s132.htm>> (54).
- Librería de náutica.* Consulta regular. Web. <http://www.com/diccionario_nautico-html#c> (55).
- Linnatex.* 2008. 25 de mayo de 2010. Web. <http://www.linatex.com/esp/mining-hose/dredge-hose.html> > (56).
- Lochaas, Tom. *Sailboat Rudder Types.* About.com. 12 junio 2010. Web. <<http://sailing.about.com/od/typesofsailboats/ss/Ruddertypes.htm>> (57).
- Marbella Puerto Deportivo.* 2 de marzo del 2010. Web. <<http://www.marbella.es/puertodeportivo/>> (58).
- Marinno.com.* 12 junio 2010. Web. <http://www.marinno.com/download/pdfs/brochure_ESP.pdf> (59).
- Maritime Dictionary.* Consulta regular. Web. <<http://www.portmanatee.com/pdf/Maritime-Dictionary.pdf>> (60).
- Maritime Dictionary Abbreviations, Acronyms and Terms.* 29 marzo 2010. Web. <<http://www.marineterms.com/cgi-bin/insearchdictionary.pl>> (61).
- Marine Terms.* Consulta regular. Web. <<http://www.marineterms.com/cgi-bin/insearchdictionary.pl>> (62).
- Marine Waypoints.* Consulta regular. Web. <<http://www.marinewaypoints.com/learn/glossary/glossary.shtml#H>> (63).
- Masmar.* 12 junio. Web. <<http://www.masmar.net/es/>> (64).

- McDonough Marine*. Consulta regular. Web. <<http://www.mcdonoughmarine.com/terms.htm>> (65).
- McNiven Marine*. 3 marzo 2010. Web. <<http://www.mcnivenmarine.ie/marinas/brochure.pdf>> (66).
- Mega Yacht Cruises*. 28 mayo 2010. Web. <http://www.megayachtcruises.com/Finding_Crew/services.aspx> (67).
- Merriam-Webster Online*. Consulta regular. Web. <<http://www.merriam-webster.com/dictionary>> (68).
- M-I-Link*. 12 junio 2010. Web. <<http://www.m-i-link.com/dictionary/default.asp?s=s&q=bow>> (69).
- Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. Presidencia de la Nación. *Proyecto de promoción de las exportaciones de agroalimentos argentinos (PROARGEX)*. 28 mayo 2010. Web. <http://www.proargex.gov.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=44&Itemid=24&limitstart=1> (70).
- Ministerio de Fomento de España*. 6 de marzo del 2010. Web. <http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE/NAUTICADERECREO/Documentos_administrativos/ITB_Nauticas/> (71).
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes. *Informe de Prensa. 17 de julio del 2008*. 29 mayo 2010. Web. <<http://www.mopt.go.cr/documentos/Boletines/2008/CertificadoNavegabilidad.pdf>> (72).
- Moliner, María. *Diccionario del uso del español*. Consulta regular. Web. <<http://www.diclib.com/cgi-bin/dl.cgi?base=moliner>> (73).
- Mundo acuícola y pesquero*. 2 febrero 2010. 10 marzo 2010. Web. <<http://www.mundoacuicola.cl/noticias/noticiasleer.php?noticia=4121>> (74).
- Nauti Córdoba*. 12 junio 2010. Web. <<http://www.nauticordoba.com.ar>> (75).
- Nautiscuela*. 12 junio 2010. Web. <<http://www.nautiscuela.com/articulos/maniobras/gobierno.htm>> (76).
- National Maritime Museum*, 30 mayo 2010. <<http://www.nmm.ac.uk>> (77).

National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA). *Chesapeake Interpretive Bouy System*. 30 mayo 2010 . Web.

<<http://www.bouybay.org/site/public/faq>> (78).

National Oceanographic ad Atmospheric Administration (NOAA). *Worldwide buoy locations*. 28 mayo 2010. Web.

<<http://www.sos.noaa.gov/datasets/Ocean/worldwidebuoy.html>> (79).

National Oceanographic and Atmospheric Administration (NOAA). *National Oceanographic Data Center*. 28 marzo 2010. Web.

<<http://www.nodc.noaa.gov/BUOY/bouy.html>> (80).

Negro Noé. 12 junio 2010. Web. <<http://www.negronoe.com/>> (81).

Oceanógrafos sin fronteras. 28 marzo 2010. Web.

<http://www.oceanografossinfronteras.org/index.php?option=com_content&task=category§ionid=38&id173&Itemid=336> (82).

Offshore Risk Management Insurance Services. 27 mayo 2010. Web.

<<http://www.offshorerisk.com/definitions.htm>> (83).

Oregon Explorer. 27 mayo 2010.

<http://www.oregonexplorer.info/craterlake/bathy_survey.html> (84).

Ortiz-Troncoso, O.R. *El ancla: instrumento y emblema*. Ultramarine Newsletter. 23 de diciembre del 2007. Ultramarine Foundation. 28 mayo 2010. Web.

<http://www.xs4all.nl/~oro/ultramarine/index.html> (85).

Pesca marina. Tu web pesquera. 14 marzo 2010. Web.

<<http://www.pescamarina.com/varios1.htm>> (86).

Portal Oficial de Turismo de la Comunitat Valenciana. Cofinanciado por la Consejería de Turismo y Unión Europea. 12 marzo 2010. Web.

<<http://www.comunitatvalenciana.com/nautica/costa-blanca-altea-darsena-el-portet-de-lolla-0>> (87).

Proz.com. 3 marzo 2010. Web. < <http://www.proz.com/glossary-translations/english-to-spanish-translations/129/s/40>> (88).

Riteway Food Markets. 2007. 28 mayo 2010. Web.

<<http://rtwbvi.com/shoprite/BoatProvisoning.html>> (89).

Deflector Marine Rudders. 12 junio 2010. Web. <<http://www.rudderpower.com/>> (90).

Sailing and Boating. Jane Marshall, Editor. 12 marzo 2010. Web.

- <<http://www.sailingandboating.co.uk/managing-a-grounded-vessel.html>> (91).
- Sailing Issues*. Diederik Willemsen. 6 de junio del 2010. 5 marzo 2010. Web.
<<http://www.sailingissues.com/yachting-guide/anchors.html>> (92).
- Sail World*. 3 marzo 2010. Web.
<<http://www.sailworld.com/USA/index.cfm?SEID=0&Nid=62396&SRCID=0&ntid=0&tickeruid=0&tickerCID=0>> (93).
- Sandwell, David, et al. *Bathymetry from space is now possible*. EOS. Vol 84, N° 5, 4 de febrero del 2003. 28 mayo 2010. Web.
<<http://www.topex.ucsd.edu/concept/EOS.pdf>> (94).
- Seatalk Info. *The Dictionary of English Nautical Language*. 15 marzo 2010. Web.
<http://www.seatalk.info/cgi-bin/nautical-marine-sailing-dictionary/db.cgi?db=db&uid=default&FirstLetter=c&sb=Term&view_records=View+Records&nh=3> (95).
- Ship Owners. *Canadian Shipowners Association*. Bruce Bowie. President. 27 mayo 2010. Web. <<http://www.shipowners.ca/indez.php?page=issues>> (96).
- Ship Owners Club*. 27 mayo 2010. Web. <<http://www.shipownersclub.com/about-us/history-of-the-club>> (97).
- Sierra Merino, Arturo. *Los desafíos del cabotaje en Chile*. *Revista Mar*. Edición 191, 2005. Liga Marítima de Chile. 30 de abril del 2010. 10 mayo 2010. Web.
<<http://www.ligamar.cl/revis6/19.htm>> (98).
- Sistema Nacional de Legislación Vigente. *Ley de Concesión y Operación de Marinas Turísticas*, número 7744, de 19 de diciembre de 1997. 26 marzo 2010. Web.
<<http://www.pgr.go.cr/scij/>> (99).
- Steveston Harbour. *Berthage & Vessel Storage Agreement*. 3 marzo 2010. Web.
<http://stevestonharbour.com/SHA_Site/Main_files/Berthage%20&%20Vessel%20Storage%20Agreement.pdf> (100).
- The City of Stars*. Brisbane. California. 30 abril 2010. Web.
<<http://www.ci.brisbane.ca.us/html/cityDept/marina/berthInfo.asp>> (101).
- The Phrase Finder*. Gary Martin, Febrero 2010. 9 marzo 2010. Web.
<<http://www.phrases.org.uk/meanings/anchors-aweigh.html>> (102).
- The Port Authority of New York and New Jersey*. 30 mayo 2010. Web.
<<http://www.panynj.gov/about/facilities-services.html>> (103).

- Títulos Náuticos.net*. 16 marzo 2010. Web.
<http://www.titulosnauticos.net/cy_vocabulario/esping.htm#r> (104).
- Transport Canada*. 2 de julio del 2010. 11 mayo 2010. Web.
<<http://www.tc.gc.ca/eng/programs/ports-berthages2004-1106.htm>> (105).
- Transporte Internacional*. Sonia Ferreiro. 28 mayo 2010. Web.
<<http://www.transporteinacional.blogspot.com/2006/10/naviero-y-auxiliares.html>> (106).
- Universidad de Oviedo*. 7 marzo 2010. Web.
<<http://www.unioviedo.es/marina/utills/diccionario/spa.htm>> (107).
- U.S. Department of Homeland Security. United States Coastguard. *Auxiliary Boat Crew Qualification Guide*. Vol. II. Coxswain. 5 de enero del 2007. 28 mayo 2010. Web.
<http://www.uscg.mil/directives/cim/16000-16999/cim_16794_53a.pdf> (108).
- U.S. Geological Survey. *Coastal & Marine Geology Infobank*. 28 mayo 2010. Web.
<<http://walrus.wr.usgs.gov/infobank/programs/html/definition/bath.html>> (109).
- USS New York (LPD 21)*. 12 junio 2010. Web. <<http://www.ussny.org/ship.php>> (110).
- USS Topeka Asociación para la reunión de tripulantes del USS Topeka CLG8*. 28 mayo 2010. Web. <<http://www.usstopekaclg8.org/Shipmates/Binnacle/BinnacleList.htm>> (111).
- Vía Arquitectura*. 15 mayo 2010. Web. <<http://www.via-arquitectura.net/17/140-017-htm>> (112).
- Visit Baltimore*. *Baltimore Convention & Tourism Board*. 4 marzo 2010. Web.
<<http://www.baltimore.org/about-baltimore/inner-harbor>> (113).
- Veleros Menorca.com*. Antonio Casasnovas. 5 marzo 2010. Web.
<<http://www.velerosmenorca.com>> (114).
- Ventura Power Squadron. *United States Power Squadrons*. 13 de febrero del 2010. 3 marzo 2010. Web. <<http://www.usps.org/localusps/ventura/art-03-10-anchoringmadeeasy.html>> (115).
- Vessel Trax. *Marine Transfer Operations, Vessel Movement*. 7 mayo 2010. Web.
<<http://www.vesseltrax.com>> (116).
- Virgin Islands Sailing*. 28 mayo 2010. Web
<<http://www.visailing.com/location/provisioningvi.htm>> (117).

Washington Online Boating Safety Course and Exam. 14 marzo 2010. Web
<http://www.boat-ed.com/wa/course/p3-8_anchoring.htm> (118).

Wells, Jonathan. *Scuttlebutt: From Ship to Shore*. 10 Mayo 2010. 12 junio 2010. Newbury Port News. Web.
<<http://www.newburyportnews.com/opinion/x1700416160/Scuttlebutt-from-ship-to-shore>> (119).

WestshoreYacht Club. 3 marzo 2010. Web.
<<http://www.westshoreyachtclub.wcicomunities.com/experience/marina>> (120).

Otras publicaciones

Alcaraz, Varó. *El inglés profesional y académico*. Alianza Editorial. Madrid. 2000.
Impreso.

Alejandra (sin apellido). *Puerto Turístico Internacional de Puerto Cabello*. Venezuela. 27 de Febrero de 2008. 5 de junio del 2011. Web.
<<http://www.monografias.com/trabajos56/puerto-cabello-venezuela/puerto-cabello-venezuela.shtml>>

Asamblea Legislativa. Centro de Información. *Expresidentes*. 15 de octubre del 2011. Web.
<http://www.asamblea.go.cr/Centro_de_informacion/Sala_Audiovisual/Expresidentes%20de%20Costa%20Rica/Forms/DispForm.aspx?ID=4>

Asamblea Legislativa. *Expediente 12608*. Acta 91. Ley 7744 de Concesión y Operación de Marinas Turísticas.

Cabré, María Teresa. *Análisis textual y terminología, factores de activación de la competencia cognitiva en la traducción*. Castellón: Publicacions de la Universitat Jaumel, p. 87-105. 2 junio 2010. Web.
<www.upf.edu/pdi/df/teresa.cabre/docums/ca02ana.pdf>

Cabré, María Teresa. *Do We Need an Authonomous Theory of Terms? Terminology. Vol.5. 1998-1999*. 3 junio 2010. Web.
<http://www.upf.edu/pdi/df/teresa.cabre/publi_eng.htm>

Cabré, María Teresa. *Terminology: Theory, Methods and Applications*. John Benjamins Publishing Company Philadelphia, 1999. Impreso. Pág. 40.

Cabré, María Teresa. *Terminología y lingüística*. La teoría de las puertas. publicado con el título original «Terminologie et linguistique: la théorie des portes», en la revista *Terminologies nouvelles. Terminologie et diversité culturelle*, 21, p. 10-15,

traducido del francés al español por Rosanna Folguerà. Febrero 25, 2011. Web.
<www.upf.edu/pdi/df/teresa.cabre/publi_cat.htm>
<<http://elies.rediris.es/elies16/Cabre.html>>

Carranza Hernández, Guido. *El navegante práctico americano: traducción e investigación*. Universidad Nacional. Costa Rica. 2002. Impreso.

Cerdas Alvarado, Matilde. *La formación del Estado costarricense*. Fascículo N° 7. 1821-1848. 29 abril 2009. Pág 2. Universidad de Costa Rica. Portal de Historia de Costa Rica. 2 mayo 2011. Web.
<http://www.hcostarica.fcs.ucr.ac.cr/index.php?option=com_content&view=article&id=10:formacionestado&catid=6:formestado&Itemid=2>

Chang Vargas, Giselle. *La pesca artesanal puntarenense: reseña de las pesquerías del Golfo de Nicoya*. Vínculos. Revista de antropología del Museo Nacional de Costa Rica. Vol. 29, Número 1- 2. 2006. Impreso.

Chang Vargas, Giselle. *Léxico de la pesca artesanal puntarenense en el Golfo de Nicoya, una aproximación etnográfico-semántica en Chomes, Costa de Pájaros, Isla Chira y Puntarenas Centro*. Káñina, Revista de Artes y Letras, Universidad de Costa Rica. Vol. XXVIII (2), pág. 179-190. 2004. Impreso.

Chapapría, Vincent Esteban. *Náutica de recreo y turismo en el mediterráneo: la comunidad valenciana*. Madrid. Turisme. pág. 137-161. 1998. Impreso.

De la Torre, Francisco. *Transportación acuática en el turismo*. México D.F. Trillas. 1995. Impreso.

El mundo forestal. *Álbum de árboles de Costa Rica*, presentado por Mundo Forestal. 10 octubre 2011. Web. <<http://www.elmundoforestal.com/album/index1.html>>

Grzega, Joachim and Marion Schöner. *English and General Historical Lexicology. Materials for Onomasiology Seminars*. Onomasiology Online Monographs- Volume I. 19 mayo 2011. University of Eichstätt-Ingolstadt, Germany. Last Updated on October 26, 2010. Web. <<http://www.onomasiology.de/>>

INRECOSMAR. *Mapa geológico simplificado del Fondo Marino del Pacífico de Costa Rica*. Escuela Centroamericana de Geología. Fuentes: Límites de la Zona Económica Exclusiva 1996. Escala 1:2.000.000. Impreso.

Korneliussen, Randi. *Vocabulario mariner de Costa Rica*. Revista de Filología y Lingüística XXXI (2). Universidad de Costa Rica. páginas 119-156, 2005. 17 de marzo del 2011. Web. <<http://www.vinv.ucr.ac.cr/latindex/rfl-31-2/rfl-31-2-08.pdf>>

Montero Castro, Susan. *El papel del análisis histórico en la traducción de textos técnicos como base de la toma de decisiones terminológicas*. Universidad Nacional. Costa Rica. 2009. Impreso.

National Maritime Museum. Greenwich, United Kingdom. 1 marzo 2011. Web.
<http://www.nmm.ac.uk/explore/sea-and-ships/facts/faqs/customs-and-origins/port-and-starboard>

Rya Scotland. *Scottish Keelboat Academy*. 5 marzo 2011. Web.
<http://www.ryascotland.org.uk/programmes/Pages/SKA.aspx>

Tobiasson, Bruce O. Ronald C. Kollmeyer. 1991. *Marinas and Small Craft Harbors*. Parte 1.1. Introducción. Texto traducido publicado en Desarrollo de Marinas Turísticas en Costa Rica. Introducción conceptual. Conferencia impartida el día 22 de mayo de 1997. P. 6. Impreso.

Viales Hurtado, Ronny. *Las bases de la política agraria liberal en Costa Rica 1870 – 1930*. Mayo 1, 2011. Web.
<http://www.hcostarica.fcs.ucr.ac.cr/index.php?option=com_content&view=article&id=115:las-bases-de-la-politica-agraria-liberal-en-costa-rica-1870-1930-una-invitation-para-el-estudio-comparativo-de-las-politicas-agrarias-en-america-latina&catid=15:areas&Itemid=2>

Zanibelli, Ennio. *Estudio de las costas de Costa Rica a fin de desarrollar una escalera turística. Reglamento de la Ley 6043 para otorgar concesiones para construir obras marítimas, en particular puertos turísticos*. Instituto Costarricense de Turismo. 1988. Pág. 4/8.