

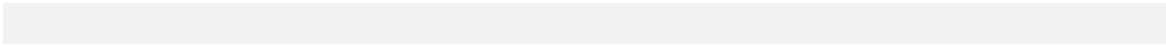
TÉCNICAS DE COMUNICACIÓN. ANÁLISIS DE DOS CÓDIGOS DE COMUNICACIÓN HUMANA

Javier Hernández Gil, profesor de Lengua Castellana y Literatura

María del Carmen Hernández Gil, profesora de F.O.L.

ÍNDICE

Código Internacional de Señales	2
Introducción	7
Análisis del Código	7
Funcionamiento del Código.	9
Código de Señales de Obligación de Tráfico.	13
Introducción	14
Análisis del Código	14
Funcionamiento del Código.	16



CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES MARÍTIMAS

Es un código formado por un conjunto de banderas y normas acordado por los países del mundo para comunicarse entre sí los diferentes barcos, estaciones de señales y semáforos.

El Código Internacional de Señales se ha hecho con la intención de proporcionar medios de comunicación, especialmente en los casos relacionados con la seguridad de la navegación y de las personas, en particular cuando surgen dificultades con el idioma. Se puede utilizar para transmitir por todos los medios de comunicación incluidos Radiotelefonía y Radiotelegrafía.

La organización actual que asume las funciones con respecto a este Código es la OMI (Organización Marítima Intergubernamental), una de las doce agencias especializadas de las Naciones Unidas.

Consta de 26 *banderas* (de ellas la A y la B cornetas y las 24 restantes cuadras), de 10 *gallardetes numéricos*, de tres *gallardetes repetidores* y de un *gallardete característico* llamado de *inteligencia* que, izado a media driza, indica que se ha visto la señal y, a tope, que ha sido comprendida.

Los gallardetes repetidores, terminados en punta, permiten repetir la misma bandera o gallardete numérico una o más veces en el mismo grupo, con lo cual se ahorra el tener varios juegos de banderas.

El Código Internacional de Señales, que es obligatorio llevar en los buques, consta en primer lugar de 10 capítulos dedicados a la explicación del uso de las señales por banderas, por destellos con el alfabeto Morse, por sonidos con los símbolos Morse, a la voz, por radiotelefonía, por radiotelegrafía y por banderas de mano, e incluye el alfabeto Morse y el significado de las señales de una sola bandera que detallamos más adelante.

Posteriormente tienen ocho secciones dedicadas a: 1.- Peligro-emergencia. 2.- Accidentes-averías. 3.- Ayudas a la Navegación-navegación-hidrografía. 4.- Maniobras. 5.- Varios. 6.- Meteorología-tiempo. 7.- Comunicaciones. 8.- Reglamento Sanitario Internacional.

Al final lleva unas tablas complementarias, índices, y una Sección Médica en 15 capítulos con tres tablas: una con las partes del cuerpo humano, otra con una lista de las enfermedades más comunes y otra con una lista de medicamentos.

SEÑALES DE UNA SOLA BANDERA EN EL MAR Y EN PUERTO.- A continuación se detalla el significado de las banderas del Código por sí solas y que pueden hacerse por cualquier método de señales:

BANDERAS DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES

Alfa  Tengo buzo sumergido; manténgase bien alejado de mí y a poca velocidad.	Kilo  "Deseo Comunicar con usted", o "Invitación para transmitir".	Uniform  Se dirige usted hacia un peligro.	1 
Bravo  Estoy cargando, descargando o transportando mercancías peligrosas.	Lima  Pare su buque inmediatamente.	Victor  Necesito auxilio.	2 
Charlie  Afirmación "SI", o "El significado de los grupos anteriores debe interpretarse como afirmativo".	Mike  Mi buque está parado y sin arrancada.	Whiskey  Necesito asistencia médica.	3 
Delta  Manténgase alejado de mí; maniobro con dificultad.	November  No Negación, o "El significado del grupo anterior debe ser interpretado como negativo". Esta señal se hará sola por señales visuales o acústicas.	X-ray  Suspnda usted lo que está haciendo y preste atención a mis señales.	4 
Echo  Caigo a estribor.	Oscar  ¡Hombre al agua!	Yankee  Estoy garroneando.	5 
Foxtrot  Tengo avería; póngase en comunicación conmigo.	Papa  En Puerto. Todo el personal debe regresar a bordo. En la mar puede ser usada por pesqueros. Véis redes se han enganchedo en una obstrucción.	Zulu  Necesito remolcador. Cuando se hace por barcos pesqueros significa: "Estoy largando las redes."	6 
Golf  Necesito práctico. Cuando se hace por pesqueros significa: "Estoy cobrando las redes."	Quebec  Mi buque está "sano" y pido libre plástica.	SUBSTITUTES 1st Repeat 1º Repetidor 	7 
Hotel  Tengo práctico a bordo.	Romeo  *	2nd Repeat 2º Repetidor 	8 
India  Caigo a babor.	Sierra  Estoy dando atrás.	3rd Repeat 3º Repetidor 	9 
Juliett  Tengo incendio y llevo a bordo mercancías peligrosas; manténgase bien alejado de mí.	Tango  Manténgase alejado de mí. Estoy pescando al arrastre en pareja.	CODE 	0 

A. Tengo buzo sumergido; manténgase bien alejado de mí y a poca velocidad.

B. Estoy embarcando, descargando o transportando mercancías peligrosas.

C. Afirmación «Sí», o «El significado de los grupos debe interpretarse en sentido afirmativo».

D. Manténgase separado de mí; estoy maniobrando con dificultad.

E. Caigo a estribor.

F. Tengo avería; póngase en comunicación conmigo.

G. Necesito práctico. Cuando se hace por barcos pesqueros trabajando próximos en los bancos de pesca, significa: «Estoy cobrando las redes.»

H. Tengo práctico a bordo.

I. Caigo a babor.

J. Tengo incendio y llevo a bordo mercancías peligrosas; manténgase bien alejado de mí.

K. «Deseo comunicar con usted» o «invitación para transmitir». Esta señal hecha para guiar embarcaciones menores que transportan personas o tripulaciones en peligro significa: «Este es el mejor lugar para desembarcar.»

L. Pare su buque inmediatamente.

M. Mi buque está parado y sin arrancada.

N. Negación «No», o «El significado del grupo anterior debe ser interpretado en sentido negativo». Esta señal se hará solamente por señales visuales o acústicas. La señal será No cuando se transmita a voz o por radio.

O. ¡Hombre al agua!

P. *En puerto*. Todo el personal debe regresar a bordo por tener el buque que hacerse a la mar.

En el mar. Puede ser usada por barcos pesqueros para significar: «Mis redes se han enganchado en una obstrucción.»

Q. Mi buque está «sano» y pido libre plática.

R. «Recibido» o «He recibido su última señal».

S. Estoy dando atrás. Esta señal hecha para guiar embarcaciones menores que transporten personas o tripulaciones en peligro significa «Extremadamente peligroso desembarcar aquí.»

T. Manténgase alejado de mí. Estoy pescando al arrastre en pareja.

U. Se dirige usted hacia un peligro.

V. Necesito auxilio.

W. Necesito asistencia médica.

X. Suspenda usted lo que está haciendo y preste atención a mis señales.

Y. Estoy garreando.

Z. Necesito remolcador. Cuando se hace por barcos pesqueros trabajando próximos en los bancos de pesca, significa: «Estoy cobrando las redes.»

Algunas de las señales más importantes del Código Internacional de Señales, además de las de una sola letra, que pueden ser útiles a barcos que, por cualquier razón no dispongan de dicho Código:

AL Tengo médico a bordo.

AN Necesito médico.

BR Necesito helicóptero.

CPI Aeronave SAR va en su auxilio.

CS ¿Cuál es el nombre o numeral de su buque?

CZ Maniobra para dar socaire al bote o balsa.

DW Buque... va a la deriva en lat... long... aproximadamente.

FA ¿Puede darme mi situación?

GW Hombre al agua. Ruego tome todas las medidas necesarias para recogerlo (sí

es necesario se indicará situación).

IR Estoy efectuando investigaciones submarinas (trabajos submarinos). Manténgase alejado de mí y vaya despacio.

NOTA. - Esta señal no exime del cumplimiento de la Regla 27 del Reglamento Internacional para prevenir Abordajes.

IT	Tengo incendio a bordo.
JB	Hay peligro de explosión.
JF	He (o buque indicado ha) encallado en lat... long...
JM	Corre riesgo de encallar con marea baja.
JW	Tengo vía de agua.
NA	Está prohibida la navegación.
PD	Su luz (luces) de navegación no es (son) visible (s).
PM	Siga mis aguas (o las del buque indicado).
SM	Estoy efectuando pruebas de velocidad.

SEÑALES DE UNA SOLA LETRA POR DESTELLOS. - El significado es el mismo que el de las banderas correspondientes y se hace mediante destellos. utilizando el Código Morse.

INTRODUCCIÓN

Este código de señales marinas es un código artificial, creado por el hombre para salvar situaciones de incomunicación en el mar, por no utilizar el mismo código lengua entre las embarcaciones; y donde la relación entre la parte material o significante y su significado es puramente convencional. Se usa durante el día. Por la noche se emplean destellos luminosos, utilizando el código Morse para representar la letra que le corresponde a cada bandera. Las banderas no se utilizan para componer mensajes con las letras que tienen asignadas, sino que el mensaje ya va unido a la bandera. Las letras son para indicar la existencia de esa bandera en el mástil o en la driza del barco durante condiciones de visibilidad restringidas (por la noche o con niebla, donde los destellos son sustituidos por toques de sirena), es decir, cuando la visibilidad es restringida, el mensaje asociado a cada bandera, es, en estas condiciones, representado por la letra unida a cada divisa, que será realizada, como hemos comentado, con destellos luminosos o toques de sirena, empleando el código Morse.

ANÁLISIS DEL CÓDIGO

Como hemos indicado antes, se trata de un código *artificial*, donde la relación entre significante y significado es convencional. Los significantes tienen la arbitrariedad de su creación, pero son convencionales porque se adoptó por convención en Organismos internacionales para suplir los problemas de idiomas que se podían presentar entre barcos de diferente nacionalidad.

Los signos que forman este código son constantes: forman parte de distintas señales siempre con el mismo significado, su presencia y su significado son constantes.

También se puede considerar como *coactivo*, porque es un código que se nos impone de forma explícita a todo aquel que vaya a desplazarse o a realizar actividades marinas utilizando un barco.

Vemos que la presencia de una bandera en la driza de un barco, indica un mensaje para los barcos o estaciones de tierra que la vean, pero la ausencia de banderas, ¿indica algo? sí, indica que todo va bien en la navegación de esa embarcación.

Ahora bien, este código, ¿tiene primera articulación? Creemos que no, pues no sucede que cada parte del significado tenga correspondencia con cada parte del significado. Si analizamos los colores, vemos que una bandera tenga color rojo no significa peligro, ni el color amarillo o azul llevan asociado ningún rasgo del mensaje. Si analizamos con detalle todas las banderas que de una forma u otra llevan el color rojo, que son las que corresponden con las letras B, C, E, F, H, O, R, T, U, V, W, Y y Z, vemos como H significa "tengo práctico a bordo", E "caigo a estribor", R "recibido", C "sí"... La bandera correspondiente a la letra J es una de las que más hacen referencia a situaciones peligrosas "tengo incendio y llevo a bordo mercancías peligrosas; manténgase bien alejado de mí" y sin embargo son tres bandas horizontales, blanca la central y azules las de los extremos.

Se podría considerar la posibilidad de existencia de dobles signos ya que hay banderas que, combinadas con otras, transmiten otro mensaje. Así, por ejemplo AL significa "tengo médico a bordo" y AN "necesito médico": podríamos considerar que la presencia de la bandera A tiene que ver con "médico" del significado, puesto que son los dos semas coincidentes de los dos mensajes, y en las señales coincide esa letra, pero vemos que en el código, la bandera A significa "Tengo buzo sumergido...", por lo que podemos desechar esa idea. Entonces, ¿qué intencionalidad originó estas banderas dobles? Pues sencillamente, cuando se acabó el abecedario, y ante los nuevos mensajes que se querían transmitir, se comenzó a combinar letras, asociándoles un significado al conjunto, totalmente desligado del que pudieran tener como simples, es decir, con una relación de exclusión entre sus significados. Y también se buscó que las banderas no tuvieran ningún parecido con las banderas representativas de países o nacionalidades, puesto que la presencia de estas banderas (las nacionales) en la embarcación es obligatoria para indicar bajo que pabellón se navega, es decir, la nacionalidad del buque.

Se podía pensar que la forma es un rasgo del significante porque los números presentan formas de gallardete y las letras no son así, pero también tenemos el gallardete de inteligencia, que no tiene nada que ver con los números, y adopta la forma de ellos. Y también las dos primeras banderas, A y B, tienen modificada la forma sin razón aparente en su significación.

Este código no es sustituto del código lengua. Nos encontramos con las señales, que son materiales, y los mensajes que le asociamos a cada una, que son constantes formando el sema. No se trata de ningún código icónico, puesto que no hay ninguna relación entre la bandera y el mensaje asociado a la misma. Es más bien un código simbólico, porque está formado por símbolos.

En definitiva, se trata de un código asistemático, puesto que creemos que no tiene primera articulación, si no que, por el contrario, a cada señal se le ha asignado un mensaje, independientemente del aspecto externo de la señal, con lo que no guarda ninguna relación aparente entre esta parte material y los semas del significado.

FUNCIONAMIENTO DEL CÓDIGO

Se trata de un código artificial, creado por el hombre y su utilización en una embarcación es evidentemente un acto sémico, puesto que existe una señal y una intención de comunicar algo. Para que exista comunicación debe responder el receptor, para lo cual dispone de una señal, la bandera R.

Ahora bien, las señales son monosémicas, excepto algunas que modifican su mensaje por las circunstancias, es decir, cumplen la fórmula de $I_t = I_s + I_c$.

La bandera que corresponde a la letra A tiene asociado el mensaje "tengo buzo sumergido; manténgase bien alejado de mí y a poca velocidad". Es monosémica, puesto que sólo se puede entender este mensaje y no hay ninguna otra posibilidad de significación en ninguna otra circunstancia.

La letra B adquirirá su significado total dependiendo del lugar donde se halle el buque, si en un puerto o saliendo del mismo. Aquí sí es necesario reconocer las circunstancias que pueden modificar el sentido del mensaje.

La letra C es una bandera de respuesta del receptor en sentido afirmativo.

La letra D también es monosémica, hace referencia a las dificultades de gobernabilidad de una embarcación y el peligro que supone para el resto de navegantes.

La letra E hace referencia a una maniobra hacia la derecha, tomando como referencia el sentido de la marcha de la embarcación. También es monosémica, al igual que la letra F.

Las banderas G y Z dependerá de si el barco es pesquero o no. En el primer caso, estas banderas sería repetitivas, es decir, presentarían una relación de queuivalencia entre sus significados puesto que se da la presencia de dos señales distintas para un mismo mensaje "estoy cobrando las redes". En el caso de barcos no pesqueros ya se rompería la sinonimia y serían monosémicas y totalmente diferentes.

La letra H es meramente informativa o de respuesta a la letra G. También es monosémica.

La letra I es antonímica de la E. Es monosémica.

La letra J se podría considerar sinonímica de la letra D porque consigue la misma reacción del receptor "alejarse de mí", aunque el origen del peligro no sea el mismo, pero como acto ilocutivo si pueden obtener el mismo resultado.

La letra K tiene dos semas bien diferentes: "deseo comunicar con usted" o "este es el mejor lugar para desembarcar", lo mismo sucede con la letra S, y ambas dependen de las circunstancias de la comunicación entre los barcos.

La letra P se puede considerar como ¿polisémica?. Sólo cuando se trate de barcos pesqueros, porque dependerá su significado de si se encuentra en puerto o en el mar. Es evidente que utilizada por otro tipo de barcos la señal es monosémica.

El resto de letras son todas monosémicas, excepto la del gallardete de "inteligencia", que tiene dos significados y es en su uso cuando rompe esa polisemia, ya que si está a media driza coincide con la letra R y establecerían una relación de queuivalencia entre sus significados, y si está en el tope, es decir, lo más elevado posible, tendría otro significado, diferente al anterior.

Vemos, en definitiva que se trata de un campo de señales, un código de señales, cada una de las cuales es un diseño exclusivo, con una relación extrínseca entre el significante y el significado.

Este código se puede caracterizar también como de relación sustitutiva, aunque puede llegar a ser de relación directa, puesto que son automatizados con el uso, con su conocimiento.

Se podría pensar que este código, por la dependencia de las letras asociadas a las banderas que se trata de un código sustituto de la lengua, como el Morse, pero no se trata de eso, este código lleva asociadas las letras a los mensajes, es decir, no se pueden componer palabras con las banderas, y tampoco se emplean las letras en morse para componer mensajes, sino que la letra, la señal ya lleva asociado un mensaje completo.

¿Se podría considerar que este código está formado por varios subcódigos? Se podría juzgar que sí, ya que podemos agrupar las diferentes señales por su significado, como el campo semántico dependerá de la situación particular del acto sémico, es decir, el campo semántico estará constituido por las señales que exige cada situación. Así, podría encontrar al menos tres subcódigos, dependiendo de si se informa, se ordena o se pregunta. En el primer subcódigo, donde se informa al receptor estaría formado por las banderas siguientes: B, C, E, F, G, H, I, K, M, N, O, Q, R, S, U, V, W, Y, Z, AL, AN, BR, CP1, CZ, DW, GW, IR, IT, JB, JF, JM, JW, NA, NC, PD y SM. El segundo subcódigo, en el cual se ordena al receptor, estaría compuesto por las siguientes banderas: A, D, J, L, P, T, X, CZ y PM. El tercer subcódigo lo compondrían las señales reservadas para preguntar: CS y FA. Ahora bien, vemos que estos campos semánticos no tienen primera articulación, porque no hay ninguna relación entre el significante y el significado que así nos lo pueda indicar. Esta relación es puramente convencional. A cada señal le corresponde un significado global, por eso no hay primera articulación.

Por último nos quedaría por comentar las relaciones lógicas entre los significados de las señales:

Así entre la bandera O (¡hombre al agua!) y la GW (Hombre al agua. Ruego tome todas las medidas necesarias para recogerlo -sí es necesario se indicará situación-) existiría una relación de inclusión entre sus significados.

También existiría relación de inclusión entre la bandera W (Necesito asistencia médica) y la AN (Necesito médico). Ésta última estaría incluida en el significado de la letra W.

Existiría relación de exclusión entre la bandera E (Caigo a estribor) y la I (Caigo a babor), o entre la bandera C (Si) y la bandera N (No).

Y, por último, existiría relación de intersección entre las banderas D (Manténgase separado de mí; estoy maniobrando con dificultad) y T (Manténgase alejado de mí. Estoy pescando al arrastre en pareja), o entre las banderas IT (tengo incendio a bordo) y JB (hay peligro de explosión).

CÓDIGO DE LAS SEÑALES DE OBLIGACIÓN EN LA CIRCULACIÓN VIAL

SEÑALES DE OBLIGACIÓN



INTRODUCCIÓN

Este código está formado por las señales de tráfico verticales que indican obligación de cumplir por parte de los conductores que las vean en el sentido de su marcha en la vía pública.

El código está compuesto de 25 señales de forma circular y color azul en el fondo y una franja blanca resaltando el perímetro de la señal. Estaría incluido dentro del código de Tráfico, Circulación y Seguridad vial, por lo que sería un subcódigo dentro de éste.

ANÁLISIS DEL CÓDIGO

Vemos que se trata también de un código artificial, creado por el hombre por lo que la relación es convencional. En concreto, este sistema de señales ha evolucionado y se ha convertido en un sistema necesario, fundamental e imprescindible para la vida actual humana.

Siguiendo la clasificación de Buysens, este código sería sistemático por su procedimiento, puesto que los signos son constantes en su mensaje y además, son de representación divisa, es decir, presentan primera articulación, en definitiva, los signos forman parte de diferentes señales y siempre con el mismo significado. Se trata, por lo tanto, de un código de representación divisa.

Vemos como el significado de las señales, por ejemplo la primera marcada con el código R-400 a, de sentido obligatorio. El sema *obligatoria* viene indicado en el significante en el color azul y la forma circular de la señal, porque si la forma no fuese redonda, el color azul no tendría tampoco ese sema de obligatoriedad. El sema *dirección* viene indicado en la forma de la flecha blanca y su orientación. Vemos como la señal se puede descomponer en unidades mínimas dotadas de significación.

Vemos que, en definitiva hay primera articulación porque los formantes del significante operan frente a otros formantes de la misma categoría (la forma cuadrada o triangular, el color rojo -peligro-, amarillo -obras-...) dentro del sistema, es decir, hay sistematicidad en el código. Vemos como esta primera articulación supone para el código un análisis componencial del significado, cada uno de los cuales tiene una forma.

Si lo comparásemos con el código de las banderas analizado en primer lugar, veíamos como este código no presentaba esta primera articulación en ninguna de sus señales, por lo que los dos códigos, que en un principio podían parecer similares, por el criterio de clasificación arbitrario o no, o monosemático o no, vemos que realmente son distintos intrínsecamente, porque en su estructura son muy diferentes.

El segundo criterio de clasificación de los códigos va referido a la relación entre el sentido de la señal y su forma. Este código presenta una relación extrínseca, fruto de un pacto, de una convención para establecer la relación indicada por la señal de este subcódigo.

Si lo comparamos con el otro código analizado, vemos que los dos son similares y coinciden en este criterio al tratarse los dos de señales artificiales, donde el significante no apunta al significado de ningún modo directo.

La relación existente entre el sentido del mensaje y las señales que componen el código sería en este caso, de relación sustitutiva, aunque posiblemente para los usuarios de este código, esta relación esté ya automatizada y se puede considerar de relación directa, porque la respuesta es automática.

En esta característica, este código también es coincidente con el de las señales marinas, ambos se pueden considerar de relación sustitutiva, aunque es posible que hayan evolucionado hacia una relación directa.

Este código está formado por signos, por rótulos icónicos, que pueden ser interpretados desde cualquier lengua, por lo que se consideran plurilingües. Se ha prescindido en su intencionalidad significativa de todo el material que no sea pertinente. Y la situación complementa semánticamente al icono o bien orienta la significación del mismo. Vemos como en un principio, cualquier señal de este código ha sustituido al código lengua "dirección obligatoria", pero luego se hace independiente, el propio icono se hace autónomo del código lengua.

Este rasgo del código de las señales también es similar a ambos códigos analizados, el problema surge en el origen de las señales, aquí son icónicas, en el primer código son verdaderos símbolos, donde no es posible esa autonomía del código lengua.

FUNCIONAMIENTO DEL CÓDIGO

Vemos como este código perfectamente funciona como tal, transmite una información y facilita una comunicación. Para que haya comunicación es necesario que alguien se sienta interpelado, un sujeto receptor. En este caso, el conductor que circula por una carretera debe sentirse aludido ante la presencia de cualquier señal de este código. Vemos como esta señal provoca una respuesta activa por parte del receptor (por ejemplo, la señal R-413 "Alumbrado corto alcance" provocará que el conductor encienda las luces de cruce de su vehículo). Las circunstancias que rodean el acto sémico completarán el sentido de la señal (por ejemplo, si ve que falta poco para llegar a un túnel, sabrá "que debe encender las luces del vehículo por ser necesario para su seguridad en el túnel").

En este apartado del funcionamiento del código, vemos que coinciden ambos conjuntos analizados, los dos suponen un acto comunicativo, con respuesta activa por parte del receptor y necesidad de conocer las circunstancias para obtener el verdadero sentido de la señal.

Si analizamos las distintas relaciones entre los significados del código, vemos que éstos se encuentran en relación de exclusión, se ha construido cada señal de forma individual.

Si analizamos las relaciones entre las señales que conforman este código, vemos que los modelos R-400 a, R-400 b, R-400 c, R-401a y R-400 b se pueden considerar la misma señal, o por lo menos el mismo significante, la misma parte material, que combinadas sus posiciones en relación a la dirección, adquiere diferentes significados, es decir, se podría considerar polisémica, son las circunstancias las que modifican su significación.

Los modelos r-400 d y R-400 e se pueden considerar que mantienen una relación de inclusión con la señal R-403 c, al igual que la señal R-415 y la R-414, esta última estaría incluida en la anterior.

La señal R-402 es monosémica, como el resto de señales que nos quedaría por comentar y mantendrían una relación de exclusión entre ellas.

Se podría considerar también la posibilidad de que, aunque sea un subcódigo del más amplio de las señales de Tráfico, este subgrupo, a su vez, puede estar formado por dos o más subconjuntos: uno formado por la obligatoriedad de la dirección a tomar por el conductor (11 señales, desde *R-400* a hasta *R-403 c*); otro subcódigo formado por las señales de calzada obligatoria (señales *R-404*, *R-405*, *R-406*, *R-407*, *R-408*, *R-409*, *R-410*, *R-414*, *R-415* y *R-416*) y otro que hace referencia a otras incidencias de la circulación (*R-411*, *R-412*, *R-413* y *R-417*).

Por último, y para terminar, nos quedaría por comentar sobre este código que, comparado con el anterior, éste parece más perfecto en cuanto a economía, facilidad de memorización y ejecución, mientras que aquél, al no disponer de primera articulación, su estructura es mas simple, pero el número de señales sin esa articulación dificulta bastante tanto el uso como la memorización, y en definitiva, la automatización del mismo, lo cual hace que dos códigos, que podían ser similares, precisamente por la gran coincidencia en cuanto a fines perseguidos, sean tan distintos intrínsecamente. Quizá el código primero que hemos comentado sea tan peculiar precisamente por la dificultad que entraña unos significados tan amplios, con tantos semas, sin embargo, este segundo código, sus significados son más simples y pueden posibilitar su fácil articulación en las señales que los representan.