

# O EXAME DE PROFICIÊNCIA EM LÍNGUA INGLESA PARA CONTROLADORES DE VOO DO SISCEAB - UMA ENTREVISTA COM MATILDE SCARAMUCCI

**Matilde Scaramucci**

Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP

**AVIATION IN FOCUS: Você poderia falar um pouco sobre o exame de proficiência em língua inglesa desenvolvido para controladores de voo?**

**Matilde Scaramucci:** *O Exame de Proficiência em Língua Inglesa do SISCEAB, doravante EPLIS, foi elaborado e é aplicado, desde 2007, por uma equipe do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) no Rio de Janeiro e Instituto de Controle do Espaço Aéreo (ICEA), em São José dos Campos. Seu objetivo é certificar a proficiência dos controladores militares e civis no Brasil de forma a elevar o nível de proficiência em língua inglesa desses profissionais para assegurar, assim, maior eficiência nas comunicações radiotelefônicas com pilotos e, conseqüentemente, menor risco de acidentes e incidentes aéreos.*

É importante esclarecer que, embora os profissionais brasileiros possuam competência para executar as comunicações de controle de tráfego aéreo em inglês por meio da *fraseologia-padrão*, faz-se necessário elevar o nível de proficiência desses profissionais para lhes permitir uma atuação mais segura nas situações em que há necessidade de *extrapolar o uso da fraseologia-padrão*.

Além do exame, outras ações paralelas foram implementadas pelo Comando da Aeronáutica (Comaer), como, por exemplo, a contratação de uma equipe de professores que, além de ministrarem as aulas e elaborarem materiais didáticos, também são responsáveis pelo desenvolvimento de pesquisas em inglês com fins específicos, aplicação do exame e avaliação das escolas de inglês que oferecem cursos aos controladores.

O exame foi elaborado para atender o DOC 9835 NA/453 da Organização da Aviação Civil Internacional (doravante OACI ou ICAO em inglês). Esse órgão havia estabelecido que a partir de 05 de março de 2008, os controladores e operadores de estações aeronáuticas deveriam ser capazes de falar e entender a língua utilizada nas comunicações radiotelefônicas, conforme o nível especificado de requisitos apresentados no nível 4 (operacional) da escala de proficiência proposta pela Organização. A decisão, entretanto, no que se refere à escolha do instrumento para avaliar essa proficiência ficou a critério de cada país signatário. A Organização fornece alguns elementos para orientar o desenvolvimento dos exames, tais como um código de ética e também uma amostra de um código de prática. Oferece também uma escala de avaliação, com os descritores de proficiência em 6 níveis, utilizada em todos os exames existentes no mercado.

## **AVIATION IN FOCUS: Qual é a estrutura do exame? Quais competências e habilidades são importantes para um controlador de voo, no que se refere à língua inglesa?**

**Matilde Scaramucci:** O EPLIS procura alinhar-se às tendências contemporâneas em avaliação, na medida em que avalia a capacidade dos profissionais envolvidos no *uso da língua inglesa*, sem buscar aferir conhecimentos de forma indireta *sobre a língua*. O candidato é, portanto, avaliado pelo seu desempenho em tarefas que se assemelham a situações que podem ocorrer no dia-a-dia de um controlador ou operador de estação aeronáutica, embora, na prova de compreensão oral, essa proficiência ainda seja avaliada por perguntas de múltipla escolha, como veremos mais adiante. O exame pode ser considerado um exame de propósitos específicos, pois avalia a capacidade dos candidatos em produzir e entender mensagens em situações comuns e incomuns nas quais necessitem sair da fraseologia padronizada dos documentos do Comando da Aeronáutica, resolvendo muitas vezes falhas de comunicação devido à linguagem limitada do transmissor (piloto, neste caso). Seu foco é, portanto, na avaliação da compreensão e produção orais.

O exame é composto por dois subtestes ou duas fases. O primeiro, eliminatório, com a duração de até 70 minutos, avalia a compreensão oral por meio de 30 itens de múltipla escolha, redigidas em português. O candidato ouve as situações em inglês, que lhe são apresentadas em áudio através de um fone de ouvido, e escolhe uma das opções de resposta no computador. Para ser apto a realizar a segunda fase, o candidato deve acertar 21 questões, ou seja, 70% do total da prova. Os itens que compõem essa prova são selecionados aleatoriamente de um banco de aproximadamente 500 itens. A aplicação utiliza a rede interna do Comando da Aeronáutica por intermédio do Sistema EPLIon (Exame de Proficiência da Língua Inglesa *on line*). Os candidatos podem se submeter ao exame sem terem que se deslocar de sua localidade de serviço, uma vez que ela é oferecida nos vários Cindactas e controlada por um tutor local.

A nota da primeira fase não é computada na classificação geral do candidato. Ela funciona como um filtro, para que a segunda fase, composta de entrevistas, possa ser conduzida com qualidade, uma vez que a cada ano submetem-se ao exame aproximadamente 3000 candidatos, número esse que tende a aumentar. Candidatos que não conseguirem classificação em um ano poderão prestar de novo o exame quantas vezes forem necessárias até atingirem a classificação desejada.

Somente para relembrar, são 6 os níveis de proficiência avaliados através de um único exame: Experto ou banda 6, Avançado ou banda 5, Operacional ou banda 4, Pré-operacional ou banda 3, Elementar ou banda 2 e Pré-elementar ou banda 1. O candidato é sempre avaliado pelo seu menor nível na escala. Por exemplo, se foi avaliado no nível 4 em vocabulário, compreensão, fluência, interação, em pronúncia no nível 5 mas em estrutura no nível 3 terá a classificação geral determinada pela classificação mais baixa, ou seja, 3.

O segundo sub-teste ou fase II, com a duração de 30 minutos, avalia a interação face a face (compreensão oral e produção oral) por meio de uma entrevista oral com dois examinadores, especialmente treinados, em que é utilizada uma escala de avaliação (*rating scale*) proposta pela OACI, com descritores de proficiência nos seis níveis acima elencados nos seguintes quesitos: vocabulário, estrutura, pronúncia, fluência, compreensão e interação. Enquanto um dos avaliadores interage com o candidato (interlocutor), o outro conduz a avaliação, fazendo anotações.

Em suas três primeiras versões (2007 a 2009), essa fase do exame consistiu de três partes: a primeira voltava-se ao aquecimento do candidato (*ice-breaker*). Mantida até a presente data, essa parte objetiva fazer uma introdução à avaliação no que diz respeito à compreensão de tópicos gerais e relacionados ao trabalho, a partir de perguntas ligadas ao dia a dia do profissional controlador. O foco do avaliador, nessa etapa, é testar a habilidade do avaliado em entender as perguntas e fornecer respostas imediatas, adequadas e informativas utilizando as estruturas básicas da língua inglesa.

A segunda parte da fase II foi desenvolvida com o intuito de avaliar a compreensão oral de tópicos gerais, reais e relacionados ao trabalho a partir da habilidade do candidato em interagir e fazer uso adequado de linguagem idiomática. Durante essa parte do exame o candidato tem a oportunidade de demonstrar sua compreensão ao parafrasear ou repetir 10 (dez) mensagens de contexto geral e aeronáutico que apresentam complicação lingüística ou situacional reproduzindo essas mensagens (*Explain what is happening*) e, na sequência, aconselhando (*Give suggestion or advice*), de acordo com as recomendações do documento 9835 da OACI. Na opinião dos proponentes, um melhor desempenho em vocabulário é exigido nessa parte do exame, uma vez que o candidato deverá ser capaz de parafrasear quando necessário em circunstâncias incomuns e inesperadas.

No que diz respeito à terceira parte da Fase II, o candidato deve responder a um conjunto de quatro perguntas gerais, relacionadas ao seu campo de trabalho, com respostas livres.

A partir de 2009, a Fase II passou a contar com mais uma parte, totalizando, portanto, quatro seções. Essa parte consiste na apresentação de uma figura relacionada ao contexto aeronáutico, que deve ser primeiramente descrita pelo candidato em sessenta segundos com a maior riqueza possível de detalhes após 15 segundos de observação. Em seguida, o candidato deve novamente observar a figura por mais 30 segundos. A partir de então, o avaliado tem 90 segundos para contar uma história com base nessa imagem. É importante ressaltar que o candidato pode, se desejar, fazer anotações que possam auxiliá-lo no relato de sua história enquanto observa a figura.

## AVIATION IN FOCUS: Qual foi o seu papel no desenvolvimento deste exame?

**Matilde Scaramucci:** É importante salientar que não tive participação no desenvolvimento propriamente dito do teste, mas fui responsável pelo seu processo de validação. Principalmente por ser um exame de alta relevância (*high-stakes*) na medida em que decisões importantes são tomadas com base em seus resultados, estava previsto, como deveria estar com exames em geral, um processo de validação que, nesse caso, deveria seguir requisitos internacionais.

O DECEA/ICEA solicitou à Organização Brasileira para o Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Controle do Espaço Aéreo (CTCEA) uma parceria para contratar um especialista na área de avaliação em inglês como língua estrangeira e lingüística aplicada de uma instituição externa, de reconhecimento público e comprovação acadêmica para proceder à validação do exame. Eu fui, então, selecionada, pelo fato de atender todas essas exigências, pois tenho trabalhado há muitos anos com questões de avaliação tanto no ensino - ministrando cursos no Brasil e exterior - e também em pesquisa, orientação de teses, publicações e participações em eventos especializados, além do desenvolvimento propriamente dito de testes. Fui convidada a elaborar um projeto, que foi então encaminhado às instâncias competentes tanto da Universidade Estadual de Campinas, instituição a qual pertencço, como àquelas do CTCEA, para análise e aprovação.

O projeto teve a duração de um ano, tendo se encerrado em novembro de 2010. Para o seu desenvolvimento, contei com uma equipe de quatro profissionais da área de ensino-aprendizagem-avaliação de língua estrangeira. Também fizeram parte da equipe, embora não em todos os momentos, seis professores do ICEA, pois o contrato previa uma cláusula de “transferência de tecnologia”, na medida em que o processo de validação também deveria oferecer elementos de formação aos envolvidos, para que pudessem aprimorar o instrumento no futuro.

Não poderia continuar sem antes fazer algumas observações sobre o que é um processo de validação, uma vez que em nosso país a tradição de exames externos é ainda pequena e por isso, os processos sistemáticos de validação ainda não são frequentes.

Validade está relacionada à medida que as inferências feitas com base nos escores dos testes permitem que se façam generalizações em relação à capacidade das pessoas, que a eles se submetem, em usar a linguagem além das situações do exame. Em outras palavras, em que medida, portanto, o *critério* (situação alvo que se quer avaliar) é bem representado no instrumento, passando a constituir seu *construto*.

Não podemos nos esquecer que resultados de testes ou exames são usados para fazermos inferências ou interpretações sobre o desempenho daqueles que a eles se submetem. Essas inferências servirão de base para as nossas decisões (aprová-los ou reprová-los, classificá-los em um determinado nível, dentre outros, dependendo da natureza do teste). Não podemos,

pois, fazer inferências sobre os resultados de um exame elaborado para um determinado fim sem antes justificá-las, ou sem fornecer explicações e evidências que justifiquem esse uso. Nem sempre isso tem acontecido no Brasil.

Ao elaborar um exame, é necessário que seja explicitado pelos seus elaboradores, de forma muito clara, que está sendo avaliado, ou seja, seu construto. As inferências a respeito dos resultados do exame somente poderão ser consideradas válidas se o que está sendo avaliado for uma amostra precisa e completa da capacidade que o exame se propõe a avaliar. Para que possamos afirmar que as inferências são válidas, é necessário coletar e analisar evidências, que são de natureza diversa e dependem da natureza do exame. Esse processo, que se chama validação, deverá nos permitir afirmar que as inferências que fazemos com base dos resultados do exame possam ser consideradas válidas e adequadas.

Enquanto validade é um conceito teórico que define os objetivos e natureza do trabalho de validação, validação é o processo de coleta e análise de evidência para a interpretação dos escores e uso do instrumento. Não existe uma fórmula única a ser seguida em um processo de validação. Esta vai depender das características do exame, de suas virtudes e deficiências e do conceito de validação sob o qual o processo vai ser desenvolvido. É esse conceito que vai determinar os objetivos e a natureza das investigações sobre validade e também os métodos para coletar essas evidências.

Serviu de base para o projeto de validação do EPLIS um conceito contemporâneo de validade, que passou por reformulações nos últimos anos para se adequar aos exames que passaram a avaliar desempenho, e não apenas conhecimentos sobre a língua. Esse conceito, embora unificado em torno da validade de construto, envolve várias facetas: não só aspectos relativos ao conteúdo e critério, resposta dos candidatos e sua percepção sobre o exame e sobre seu impacto (tradicionalmente chamados de *validade de conteúdo, de critério, de resposta, de face e de impacto*) como também aqueles relacionados à confiabilidade do exame. Esta, antes vista como outra característica importante de um exame, juntamente com a validade, é hoje uma faceta da validade.

No caso do EPLIS, fomos responsáveis por um processo de validação inicial de um exame que já estava sendo implementado desde 2007. Esse processo, portanto, deverá continuar, pois informações adicionais continuarão a ser coletadas ao longo de sua vida, com a inclusão periódica de novos itens e à necessidade de reavaliação, também periódica, das necessidades que o exame se propõe a atender.

Nesse projeto, portanto, que envolveu coletas e análises de dados de natureza e perspectivas diversas (candidatos, professores, elaboradores, fiscais), nossos objetivos eram avaliar a qualidade dos itens do exame de proficiência em relação ao uso a que se destina. Além disso, coletar e analisar evidências que permitissem avaliar a qualidade dos aspectos relacionados à segurança e a eficiência do sistema de aplicação e dos materiais de divulgação do

exame. Além dos relatórios parciais, encaminhamos um relatório final, explicitando os índices de confiabilidade do exame, suas virtudes e pontos a melhorar. Caberá aos elaboradores, entretanto, a efetiva revisão e aprimoramento do instrumento. Como em todo o processo de validação, por melhor que seja um exame, sempre há espaço para melhorias.

Um processo de validação, portanto, pode ser considerado um projeto de pesquisa, em que o exame passa por inúmeros testes, que requerem coleta e análise sistemática de evidências. Dessa forma, se baseia em perguntas de pesquisa, tais como algumas daquelas que nos orientaram em nosso projeto: “O construto e a implementação do exame incluem todos e apenas os elementos necessários? Esses elementos estão bem equilibrados? Esses elementos interagem no exame da mesma forma que o fazem na vida real?”, entre outras.

Vários instrumentos de coleta de dados foram utilizados: análise documental e bibliográfica, entrevistas diversas com os vários protagonistas (elaboradores, responsáveis pelo sistema, candidatos civis e militares, controladores, professores, etc), assim como entrevistas de grupo focal (espécie de entrevista em grupo) com os envolvidos, questionários, observação das aplicações das duas fases do exame, análise de itens, além das inúmeras visitas técnicas ao Controle de Aproximação do Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de São Paulo-DTCEA SP, no Aeroporto de Congonhas – São Paulo, assim como ao Setor de Tráfego Aéreo do Aeroporto Internacional de Guarulhos – São Paulo, para um aprofundamento da nossa compreensão sobre as questões envolvidas no cotidiano dos controladores de voo. Foi um processo extremamente rico, que muito acrescentou a todos os participantes.

### **AVIATION IN FOCUS: Você poderia comparar este exame com aqueles usados em outros países com o mesmo propósito?**

**Matilde Scaramucci:** Há muitos outros testes com a mesma finalidade no mercado. Como eu disse antes, cada país teve a liberdade de escolher o instrumento que melhor se adequasse às suas necessidades. Alguns exames elaborados para uso no contexto da aviação avaliam pilotos e controladores conjuntamente; outros, apenas pilotos; e outros ainda, apenas controladores. Este é o caso do EPLIS, que apenas avalia controladores, tanto civis como militares. O EPLIS, entretanto, não deve ser confundido com o *Santos Dumont English Assessment* ([http://www.anac.gov.br/imprensa/aviso080208\\_SDEA.asp](http://www.anac.gov.br/imprensa/aviso080208_SDEA.asp)), desenvolvido pela ANAC para avaliação exclusiva de pilotos. Este exame também, como o EPLIS e outros, utiliza a escala de avaliação da OACI.

Como parte do processo de validação, fizemos um levantamento de vários outros exames usados nesse contexto. Em sua maioria, os exames têm estruturas bem semelhantes, ou seja, são geralmente divididos em duas fases, sendo uma para avaliar a compreensão oral e outra

para a interação face a face (que também envolve compreensão, mas nesse caso compreensão colaborativa). Entre outros, podemos destacar: ELPAC (Europa), para pilotos; EPTA (Coréia), para pilotos, controladores e operadores aeronáuticos; RELTA (Austrália), compreendendo dois exames: um específico para pilotos e outro para controladores; TEA (Reino Unido), para pilotos e controladores, com uma fase única, compreendendo interação face a face e trechos de gravações; TELLCAP (Rússia), para pilotos e controladores, com interação face a face, duas tarefas de áudio e um *role-play*; RTARI (México), para pilotos e controladores, sem informações no site; VAET (EUA), pilotos e controladores, realizado pelo telefone; ALITE (Austrália), para pilotos e controladores; ELP (Bélgica), para pilotos e controladores. Informações adicionais poderão ser obtidas nos sites de cada exame.

### **AVIATION IN FOCUS: Quais foram as dificuldades em desenvolver este exame?**

**Matilde Scaramucci:** No EPLIS, como em qualquer outro exame, mesmo naqueles considerados de baixa ou média relevância, o processo de elaboração é sempre bastante complexo, envolvendo, num primeiro momento, a definição de seu construto, ou daquilo que queremos realmente avaliar. Essa definição requer reflexões de natureza teórica sobre a visão de avaliação, de linguagem e de língua, por se tratar de um exame de língua. Muitos exames avaliam apenas conhecimentos sobre a língua e não necessariamente uso da língua. Definir qual vai ser o construto do exame depende de como entendemos aquilo que iremos avaliar. Por exemplo, se estamos desenvolvendo um teste de compreensão oral, temos que definir claramente o que entendemos por compreensão oral e isso varia dependendo do ponto de vista teórico. A compreensão é, nesse caso, o que chamamos de *critério*, que deverá ser bem *representado* no instrumento para que possamos avaliá-la adequadamente. Portanto, todo exame envolve uma *representação*.

O que pudemos observar na literatura e também nas análises que fizemos é que o *critério*, ou seja, a linguagem que vamos avaliar não é necessariamente ainda bem compreendida, embora haja o reconhecimento de que as comunicações radiotelefônicas exigem um grau de proficiência maior do que as interações face a face. Trata-se de uma situação de uso de inglês com propósitos específicos que é bastante complexa, na medida em que, além de competências linguístico-comunicativas, também envolve conhecimentos dos procedimentos do controle aéreo que, por sua vez, interagem com as questões de proficiência. As situações em que o uso do inglês geral (aqui entendido em oposição à fraseologia) se faz necessário são aquelas em que a fraseologia padrão não conseguiu resolver. principalmente quando se trata de comunicações via radiotelefone, em que os participantes não dispõem dos recursos das situações face a face, ou seja, expressões faciais, linguagem corporal e de outras pistas para auxiliar na construção de sentidos.

Apesar de denominarmos esse inglês de “geral”, não é o inglês que usamos para fazer compras ou ir ao cinema. Há especificidades no vocabulário, nas estruturas e também, principalmente, nos gêneros das interações. São situações que não apenas envolvem léxico e estruturas específicas, mas também uma competência interacional bem desenvolvida. A comunicação, além de ser pelo rádio, também envolve pilotos não nativos com seus sotaques e culturas distintas. Entretanto, também envolve pilotos nativos, nem sempre dispostos a cooperar e contribuir para a interação. O que precisamos é ter clareza do que seria uma prática eficiente e apropriada nesse contexto em que o inglês é considerado por muitos uma língua franca. Essas questões merecem atenção especial nos cursos de inglês e de formação tanto de pilotos como de controladores, assim como nos seus respectivos exames.

Para isso, a natureza dessa linguagem, portanto, precisa ser mais bem compreendida para que os exames possam realmente avaliá-la de maneira a serem amostras representativas daquilo que os controladores vão encontrar no dia a dia de suas profissões. Quanto melhor o critério for representado no construto do exame, mais adequadas e válidas serão as inferências que podemos fazer dos resultados, ou seja, melhor será nossa avaliação.

A natureza complexa dessa linguagem torna absolutamente imprescindível a interação constante entre os especialistas no contexto aeronáutico e os especialistas em linguagem. Eu gostaria de citar o trecho abaixo, de um artigo de Charles Alderson (Alderson 2010), especialista em avaliação em contextos de ensino de línguas que tem se debruçado ultimamente no estudo da avaliação no contexto da aviação, pois ilustra muito bem nosso sentimento em relação a essa questão. Ele diz: “Who are we to hold aviation language test developers, or indeed national civil aviation authorities, accountable for what they do or fail to do, for the decisions they take as to test acceptability, or the decisions they refuse to take? What should be the role of a professional language testing organization like the International Language Testing Association (ILTA) or the European Association for Language Testing and Assessment? (...) Our answer is that if nobody is taking those decisions, or providing a degree of oversight, then it is better that we do it than that nobody does it. But is that good enough? We think not”.

O segundo desafio ao elaborar exames nesse contexto é representar bem esse critério ao definirmos o construto, elaborando itens que sejam amostras representativas desse construto, que incluam apenas os aspectos essenciais a sua definição e nada mais do que isso. Bons itens requerem tempo e competência para elaboração e deveriam ser pré-testados, o que nem sempre é possível em grandes exames por questões de sigilo.

Outra dificuldade, ainda, está relacionada ao uso da escala de avaliação, que se faz necessária em avaliações com da fase II do EPLIS para garantir que os mesmos critérios serão usados para todos os candidatos. Não basta termos uma escala (aqui, já definida pela OACI) para garantir homogeneidade na avaliação, pois a escala também pode ser interpretada de maneiras distintas pelos avaliadores. É necessário que os usuários dessa escala recebam

formação para seu uso assim como para conduzir os procedimentos do exame. Escalas de proficiência são instrumentos de avaliação que explicitam os critérios a serem utilizados a partir da operacionalização do construto avaliado.

O que observamos, nesse caso, é que a escala da OACI ainda parece ter sido desenvolvida para situações de uso geral do inglês, não necessariamente para usos em situações específicas como estas no contexto da aviação. Seria necessária uma revisão cuidadosa dessa escala para que dê conta da complexidade da linguagem específica desse contexto, como dissemos acima. Estamos falando, aqui, da necessidade em pensarmos em critérios autóctones (*indigenous assessment criteria*) e não naqueles que fazem parte de escalas de uso geral. Mesmo que esses critérios venham a contradizer o que é definido como necessário na escala da ICAO (por exemplo, uso da sintaxe complexa no nível 5, ou dar maior destaque às categorias interação e compreensão, definindo-as em outros patamares). A escala da ICAO claramente privilegia o falante nativo, que pode usar nuances que devem ser entendidos pelos não nativos.

Esses são, portanto, apenas alguns dos vários elementos que desafiam elaboradores de exames e que, se não forem bem conduzidos, poderão comprometer a qualidade das inferências que faremos com base nos resultados.

### **AVIATION IN FOCUS: Quais são os benefícios para a indústria da aviação de um exame como este?**

**Matilde Scaramucci:** Além da função primordial de um exame dessa natureza, que é certificar a proficiência de controladores que tenham um nível de proficiência considerado adequado para desempenhar suas ações no dia a dia de sua profissão, não podemos nos esquecer de que exames como o EPLIS são instrumentos de uma política que reconhece a importância do inglês na comunicação internacional no contexto da aviação e que usa esse instrumento para elevar os níveis de proficiência nessa língua. Exames são, portanto, instrumentos de poder que valorizam determinados conhecimentos e competências em detrimento de outros, definindo o que é importante, principalmente quando se trata de exames de alta relevância. E, como tais, têm um efeito no ensino, na aprendizagem, na elaboração de materiais didáticos, entre outros. Esse efeito é denominado de efeito retroativo (ou *washback effect* ou apenas *washback*), o que nos leva à questão seguinte.

Um exemplo claro desse efeito que todos nós conhecemos no Brasil é o que ocorre com exames vestibulares, ou com o Enem, mais recentemente. Por determinar decisões importantes, esses exames passam a ser valorizados pela escola e o ensino passa a se preocupar em preparar os alunos para eles. Com isso, muitas vezes, as notas são infladas, sem que os conhecimentos avaliados e, portanto, almejados tenham sido adquiridos, ou que a aprendizagem tenha efetivamente ocorrido. Esse efeito, considerado negativo, não é o que queremos. O exame pode elevar o nível de inglês dos controladores se for um exame sério, e se for percebido de forma

positiva pelos controladores. Se os candidatos perceberem que a preparação para o exame realmente fez elevar seus níveis de proficiência e que sua atuação na profissão melhorou. Em outras palavras, precisa ter uma boa imagem e credibilidade para ser levado a sério. Se for bem elaborado, poderá, vir, realmente, a elevar o nível de proficiência dos controladores, que é a única motivação para se ter um exame. O que queremos, portanto, é um exame que seja educacionalmente benéfico.

Nesse caso, todos — avaliadores, elaboradores e usuários dos exames — envolvidos na avaliação de proficiência no contexto da aviação têm a responsabilidade de garantir que os exames de proficiência que eles selecionam, fornecem ou desenvolvem sejam válidos, confiáveis, eficientes e adequados. Além disso, têm responsabilidade em relação aos pilotos e controladores, que fazem os seus testes; às companhias aéreas, que contratam esses profissionais; e aos passageiros que confiam nas habilidades dos pilotos e dos controladores de voo.

#### **AVIATION IN FOCUS: Quais são os efeitos retroativos que se espera com este exame?**

**Matilde Scaramucci:** O que se espera é que o exame possa realmente promover a elevação do nível de proficiência dos envolvidos e, para que isso ocorra, é necessário que seja, em primeiro lugar, bem elaborado, embora esta seja apenas uma condição necessária, mas não suficiente. Os estudiosos dos efeitos retroativos têm cada vez mais clareza de que o mero uso de um exame não será capaz de trazer as mudanças desejadas se, juntamente com ele, não forem implementadas outras ações (nesse sentido, o Comaer já se adiantou, como eu mencionei no início) dentre as quais, a mais importante, uma política de formação de professores que, neste caso, deveriam dominar a linguagem específica desse contexto e entender muito bem a complexidade da situação de uso da língua envolvida.

O que se espera é que o exame possa mostrar que as situações de uso da língua no contexto da aviação são realmente complexas e que um ensino eficiente nesse caso não deveria se restringir a listas de palavras e estruturas específicas, mas estar centrado no uso efetivo da língua. Embora esse uso envolva necessariamente o domínio de léxico e estruturas, não se restringe a eles. E que uso pressupõe não apenas recursos lingüísticos, mas também estratégias compensatórias e interacionais para negociação de sentidos quando nossos recursos lingüísticos forem insuficientes.

Outro efeito desejado é a elaboração de bons materiais didáticos, que também possam contemplar a especificidade das situações de comunicação.