

## QUAL O ESPAÇO PARA O ESPANHOL NA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA?

Antonio Ferreira da Silva Júnior\*

Júlia de Souza Lima\*\*

**Resumo:** Desde 2004, a Organização da Aviação Civil Internacional determina a implementação de exames de proficiência em inglês para promover mais segurança no espaço aéreo. No Brasil, foram desenvolvidos dois exames de proficiência linguística, um para pilotos e outro para controladores de voo. É nesse contexto que pesquisas e materiais produzidos em inglês para fins específicos no âmbito da aviação civil emergem no Brasil (NAZARETH; CALDERÓN, 2011). Em razão de o país ter extensas fronteiras com países cujo idioma oficial é o espanhol, este artigo questiona o fato de a língua inglesa ser considerada a única “língua da aviação civil” e defende a inclusão da língua espanhola também na comunicação radiotelefônica. Fundamentado na área de línguas para fins específicos (ROSSINI; BELMONTE, 2015), este artigo resgata conceitos dessa abordagem para compreender o papel que poderia ocupar a língua espanhola no contexto da aviação brasileira. Realizamos uma pesquisa bibliográfica sobre o tema e desenvolvemos uma etapa qualitativa por meio da geração de dados de campo. Elaboramos um questionário on-line e aplicamos a trinta profissionais da aviação civil para identificar a adoção do espanhol na comunicação entre pilotos e controladores de tráfego aéreo. Após a análise dos dados gerados, foi possível estimular a discussão da introdução do espanhol entre as provas de proficiência, uma vez que esse idioma é utilizado para solução de problemas em situações de emergência.

**Palavras-chave:** Espanhol. Inglês na aviação civil. Provas de proficiência linguística.

**Resumen:** Desde 2004, la Organización de Aviación Civil Internacional determinó la implementación de exámenes de proficiencia en inglés para promover más seguridad en el espacio aéreo. En Brasil se desarrolló dos exámenes de proficiencia lingüística, uno para pilotos y otros para controladores de vuelo. A partir de ese contexto que surgen investigaciones y materiales se producen en inglés para fines específicos en el ámbito de la aviación civil (NAZARETH, CALDERÓN, 2011). Debido al país poseer largas fronteras con países cuyo idioma oficial es el español, este artículo cuestiona el hecho de la lengua inglesa como única lengua de la aviación civil y defiende la inclusión de la lengua española también en la comunicación radiotelefónica. Con el aporte del área de lenguas para fines específicos (ROSSINI; BELMONTE, 2015), este artículo rescata conceptos de ese abordaje para comprender el papel que puede ocupar la lengua española en el escenario de la aviación. Llevamos a cabo una investigación bibliográfica sobre el tema y desarrollamos una etapa cualitativa por medio de la generación de datos de campo. Elaboramos un cuestionario en línea y lo aplicamos a treinta profesionales de la aviación civil para identificar la adopción del español en la comunicación entre pilotos y controladores de tránsito aéreo. Tras el análisis de los datos generados, se puede decir que fue posible estimular la discusión sobre la introducción del español entre las pruebas de proficiencia, una vez que esa lengua se utiliza para solucionar problemas en situaciones de emergencia.

**Palabras-clave:** Español. Inglés en la aviación civil. Exámenes de proficiencia lingüística.

**Abstract:** Since 2004, the International Civil Aviation Organization has determined the implementation of proficiency tests in English in order to promote airspace safety. In Brazil, two language proficiency exams were developed, one for pilots, and the other for flight controllers. In this context, researches and materials produced in English for specific purposes in the field of civil aviation emerge in Brazil (NAZARETH; CALDERÓN, 2011). As Brazil has an extensive border with countries whose official language is Spanish, this research questions the fact that the English language is the only "language of civil aviation"; and sustains the inclusion of the Spanish language, along with English, in the radiotelephony communication. Based on the area of languages for specific purposes (ROSSINI; BELMONTE, 2015), this article revisits concepts of this approach in order to understand the role that the Spanish language could occupy in the context of Brazilian aviation. We developed

---

\* Professor de Língua Espanhola da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro-RJ, Brasil. E-mail: [afjrespanhol@gmail.com](mailto:afjrespanhol@gmail.com)

\*\* Acadêmica do Curso de Bacharelado em Línguas Estrangeiras Aplicadas às Negociações Internacionais do Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca (Cefet/RJ), Rio de Janeiro-RJ, Brasil. Bolsista de Iniciação Científica (2018). E-mail: [juliasoulima@gmail.com](mailto:juliasoulima@gmail.com)

an online survey with thirty civil aviation professionals to identify the adoption of Spanish in radiotelephony communication. After analyzing the data generated, it was possible to prompt the discussion about the insertion of the Spanish language in the proficiency tests since Spanish is used to solve problems in emergency situations.

**Keywords:** Spanish. Aviation English. Language proficiency exams.

## Introdução

Este artigo foi concebido como um dos produtos desenvolvidos no Programa de iniciação científica desenvolvida na área de Línguas para fins específicos (LinFE) no Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca (Cefet/RJ), universidade onde os autores deste estudo se vinculam ao curso superior de Línguas Estrangeiras Aplicadas às Negociações Internacionais (LEANI). Nesse curso, o estudante vivencia um ensino interdisciplinar e estuda, pelo menos, três línguas estrangeiras (espanhol, francês e inglês), bem como as culturas nas quais se inserem. Outrossim, o acadêmico de LEANI é entendido como um negociador em formação, principalmente, pela base teórica advinda dos eixos de negociações internacionais, administração, economia, direito, turismo e eventos. Do diálogo entre esses núcleos de conhecimento e alicerçada na disciplina de LinFE, ministrada no segundo período do curso, foi possível aprofundar o debate sobre a história da aprendizagem de línguas para propósitos específicos e encontrar um tema de pesquisa que atendesse aos interesses dos autores desta reflexão.

Ao tomarmos conhecimento da ausência da língua espanhola nos usos e procedimentos da área da aviação civil, nos colocamos a pensar e questionar a política linguística da supremacia da língua inglesa como língua franca nesse contexto profissional, cuja figuração é decorrente do imperialismo linguístico decorrente da globalização (LAGARES, 2010). Diante do estranhamento que nos provocou o fato de não se usar outras línguas estrangeiras no contexto da aviação, propomos um debate e uma revisão sobre tais motivos, visando colaborar no avanço do tema de segurança no espaço aéreo e no papel da língua espanhola em comunicações radiofônicas. A não existência de outras línguas estrangeiras no contexto da aviação seria devido a não abertura de espaço ou, inclusive, ausência de uso dessas línguas no referido contexto profissional.

Devido à globalização, ao encurtamento das distâncias geográficas promovido pela revolução aeronáutica e ao aumento do fluxo de voos internacionais, criou-se a necessidade de normas claras e acordadas para garantir a segurança e organização no espaço aéreo (OACI,

2010). Assim, em 1944, foi criada a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)<sup>1</sup>, uma agência especializada da Organização das Nações Unidas que, por meio de acordos entre os Estados membros, estabelece normas administrativas e métodos recomendados. Esses padrões e práticas sugeridos são denominados na sigla inglesa SARPs<sup>2</sup> (*Standards and Recommended Practices*).

Dentre esses padrões e práticas recomendadas, a OACI orienta, desde 1951, a adoção da língua inglesa para a comunicação entre pilotos e controladores de voo (ATCOS<sup>3</sup>) que possuam línguas maternas diferentes (BOCORNY, 2011). É a partir desse momento que o inglês passa a ser considerado como a língua da aviação, e dessa consideração surge a concepção do uso como língua franca. Ao adotar, contudo, o espanhol como língua adjunta, admitimos ambas como línguas internacionais no cenário da aviação civil.

A recomendação da OACI proposta em 1951 encontra, todavia, o obstáculo da falha de comunicação como um dos motivos para ocorrência de acidentes aéreos, e, portanto, uma atenção especial deve ser dada à comunicação humana (FARIA, 2017). Por isso, em 2004, a OACI publicou o Manual de Implementação de Proficiência Linguística da OACI, ou o DOC 9835, a fim de orientar o desenvolvimento de exames de proficiência linguística em inglês na comunicação radiotelefônica entre pilotos e ATCOS (FARIA, 2017, p. 18).

Seguindo a recomendação do DOC 9835, o Brasil, como estado membro, contou com o prazo de até 2008 para tornar as avaliações de pilotos e controladores obrigatórias. Como contribuição da academia, temos que sete teses de doutorado e dissertações de mestrado foram produzidas entre 1990 e 2009 sobre ensino, aprendizagem e avaliação em inglês para aviação (NAZARETH; CALDERÓN, 2011, p. 179). Dentre todas as contribuições, destacamos 'Inglês para pilotos: análise de necessidades das situações-alvo', realizada por Cybele Gallo em 2006 (NAZARETH; CALDERÓN, 2011, p. 180), que se insere no âmbito de línguas para fins específicos e identifica que os profissionais da aviação civil têm necessidade de um conhecimento mais abrangente de inglês para as situações de emergência.

Em 2007, surgiu o EPLIS, Exame de Proficiência em Inglês Aeronáutico do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), e no ano seguinte, o exame para pilotos - *Santos Dumont English Assessment* (SDEA). Tais exames institucionalizam o uso da língua inglesa na aviação e corroboram para o estabelecimento do inglês como língua franca da

---

<sup>1</sup> O termo em inglês *International Civil Aviation Organization* (ICAO) é comumente usado nas pesquisas sobre inglês na aviação civil. Optamos, no entanto, pelo uso do termo em língua portuguesa.

<sup>2</sup> As SARPs servem de referência para as autoridades da aviação dos estados membros da OACI nas normas a respeito da segurança de voo, operação aérea e adoção de procedimentos.

<sup>3</sup> ATCOS – *Air Traffic Controller Officers* – Controladores de voo.

aviação. No entanto, a fim de atestar maior segurança no voo, é preciso investigar a hipótese do uso de outras línguas, além do inglês, na comunicação radiotelefônica entre pilotos e controladores de tráfego de línguas maternas distintas.

Uma vez que este nosso interesse de pesquisa se insere na área da Linguística Aplicada, e que o campo estudado seja o uso da língua na aviação civil, ao longo do texto são empregados conceitos-chave em LinFE - como necessidades, situação-alvo e habilidades linguísticas. A opção por LinFE vem do entendimento de que “[...] de certo modo, todos os usos do inglês, como os de outra língua qualquer, são específicos. Todos os usos da língua servem a fins específicos” (WIDDOWSON, 1991, p. 3).

Como forma de responder nosso interesse neste artigo sobre o apagamento da língua espanhola no contexto da aviação, dividimos nossa reflexão em algumas seções. Abordaremos brevemente, na primeira seção, a concepção do inglês como língua franca; em seguida, como a pesquisa se insere na área de línguas para fins específicos; na terceira seção, apresentamos como se organizam os exames de proficiência na aviação civil; na quarta seção, refletimos sobre a importância do espanhol na aviação civil brasileira a partir dos dados gerados mediante a aplicação de um questionário on-line aos profissionais da área da aviação e, por último, tecemos algumas considerações finais e encaminhamentos para a continuidade da pesquisa.

### **Inglês é a língua franca da aviação?**

A língua inglesa é tida ora como língua internacional, isto é, “aquela falada por indivíduos de diferentes nações com o objetivo de se comunicar uns com os outros” (SMITH *apud* SIQUEIRA, 2011, p. 341), ora como língua franca, no sentido de que é a língua de contato usada entre falantes nativos e usuários de diferentes línguas maternas. Este artigo considera a adoção do termo língua franca em detrimento de língua internacional como uma escolha política, uma vez que a ideia de língua franca pressupõe que os falantes nativos optam por usar sua língua materna quando estão em contato com falantes de uma língua estrangeira. Após a análise de dados nesta pesquisa, veremos que o inglês é falado porque é imposto, mas na prática, quando a situação foge à normalidade, a comunicação pode ser em outra língua que não o inglês. Assim sendo, consideramos que o inglês é uma língua internacional na aviação civil, uma vez que no contexto comunicativo mais amplo, o uso das línguas precisa ser negociado entre os interlocutores para entendimento mútuo.

Cabe agora expor como o inglês tornou-se reconhecido como a língua da aviação. Tal posição e hegemonia não eram evidentes no começo da história da aviação, pois, durante o período de 1860 a 1918, o francês mostrava-se como a língua hegemônica em razão do pioneirismo francês na publicação de termos por glossários, dicionários e enciclopédias (BOCORNY, 2011).

Durante o período inicial da história da linguagem da aviação, é indiscutível o papel da língua francesa como principal fonte de termos dessa nova área de especialidade. Tal hegemonia se dilui à medida que outros países, como a Alemanha, a Inglaterra e os Estados Unidos, assumem seu papel como grandes potências no cenário mundial. (BOCORNY, 2011, p. 965).

Como o avião se torna um instrumento de poder a ser usado inclusive nas guerras, as potências criam o interesse de fabricar seus próprios materiais em língua materna. Daí segue-se um período de multilinguismo<sup>4</sup> na aviação entre os anos de 1919 e 1943. Nesse período, os pilotos e controladores precisavam ser capazes de falar, além de sua própria língua, inglês, alemão e francês – as línguas das potências da Primeira Guerra (DOMAGALA *apud* BOCORNY, 2011, p. 967).

É somente com a criação da OACI, em 1944, que a língua inglesa se consolida. E em 1951, o inglês torna-se a língua recomendada pela organização como a que deve ser adotada na comunicação de pilotos e controladores de línguas maternas diferentes (BOCORNY, 2011, p. 968). Tal recomendação, feita na Convenção Internacional da Aviação Civil, encontra-se no anexo 10 (Vol II, 5.2.1.1.2) dos métodos e práticas recomendadas para Telecomunicações Aeronáuticas (OACI, 2001), quando o documento menciona: “As comunicações radiotelefônicas ar-terra devem ser realizadas na língua normalmente usada pela estação em solo ou em língua inglesa”. (Tradução nossa)<sup>5</sup>.

### **LinFE e a Aviação**

Em 2004, com a publicação do DOC 9835 e diante da necessidade de aplicação de exames de proficiência em inglês para pilotos e controladores, houve demanda de profissionais capacitados em inglês para aviação (FARIA, 2017, p. 18). Conforme narra Bocorny (2011), no período de 2004 a 2008, surge a urgência de materiais especializados:

<sup>4</sup> Atualmente, o multilinguismo - a promoção da diversidade cultural e linguística - é central na política da Organização Internacional da Francofonia (OIF). Essa organização publicou em 2013 o livro “A implementação do multilinguismo nas organizações internacionais” com o objetivo de “relembrar a importância da diversidade linguística como factor de democratização das relações internacionais” (OIF, 2013, p.10).

<sup>5</sup> Texto original: *The air-ground radiotelephony communications shall be conducted in the language normally used by the station on the ground or in the English language.*

Um certo frenesi se estabelece no mercado editorial de ESP: não há materiais didáticos que preparem pilotos e controladores para as exigências de uma prova que ainda não foi criada. Da mesma forma, instaura-se um certo caos nas agências reguladoras de cada país: além das diretrizes estabelecidas pela ICAO, não há muitos modelos de testes no mundo que possam ser seguidos, nem profissionais, no âmbito das agências, que tenham experiência na formação linguística de pilotos e controladores de voo. (BOCORNY, 2011 p. 979)

ESP é a sigla de *English for Specific Purposes*, em português: Inglês para fins específicos. De acordo com Hutchison e Waters (*apud* Onodera, 2010), o ensino de inglês para fins específicos, também denominado no início da abordagem no Brasil de instrumental, surge da necessidade de atender às necessidades de um grupo de aprendizes específicos. Aqui se considera que os tipos de necessidade e interesses dos aprendizes interferem na motivação para aprender, por isso surgiram cursos com ênfase no aprendiz (HUTCHINSON; WATERS, 1987, *apud* ONODERA, 2010, p. 24).

Em entrevista ao Programa Pensar e Fazer Arte<sup>6</sup>, da TV PUC, a Professora Doutora Rosinda de Castro Guerra narra a trajetória da abordagem instrumental. Sua origem é da década de 1960, e tem início no Brasil a partir da década de 1970, primeiro com o ensino de francês e, posteriormente, com o de inglês. O inglês instrumental se desenvolve com o protagonismo da Professora Doutora Maria Antonieta Alba Celani, que cria em 1980 o Projeto Nacional de Ensino de Inglês Instrumental em Universidades Brasileiras<sup>7</sup>.

A terminologia Línguas para fins específicos é difundida a partir de 2012, em atenção ao recomendado por Ramos em sua palestra de abertura no II Congresso Nacional de Línguas para fins específicos (ROSSINI; BELMONTE, 2015, p. 349). Na medida em que a área de LinFE evoluiu, passa a não se considerar apenas as necessidades, as lacunas e os desejos dos alunos para desempenho de tarefas em dada situação-alvo, mas também seu contexto social, o ensino por meio de gêneros discursivos e a adequação às tecnologias (ROSSINI; BELMONTE, 2015).

Em suma, LinFE foca nas necessidades do aprendiz e, segundo Duddley Evans e St John (*apud* ONODERA, 2010, p. 21), pode considerar até cinco habilidades comunicativas: ouvir, falar, falar-ouvir, escrever e ler, desconstruindo um dos mitos da abordagem (ROSSINI;

<sup>6</sup> O programa está disponível no link: <<https://www.youtube.com/watch?v=USfnaW1c6Sw>> Acesso em: 28 jun. 2019.

<sup>7</sup> Para aprofundamento desse histórico do projeto ESP no Brasil, recomendamos a leitura do livro: CELANI, M. A.A; FREIRE, M. M. & RAMOS, R. de C. G. (orgs). **A Abordagem Instrumental no Brasil: um projeto, seus percursos e seus desdobramentos**. Campinas: Mercado de Letras; São Paulo: EDUC, 2009.

BELMONTE, 2015) de que a aprendizagem para fins específicos deveria se restringir à aprendizagem de uma única destreza linguística. Tais habilidades foram consideradas na implementação dos exames de proficiência em inglês para pilotos e controladores realizados no Brasil, que serão apreciados a seguir.

### **Como são os exames de proficiência no contexto da aviação civil?**

A perspectiva de trabalho com a linguagem fundamentada na abordagem de LinFE, portanto, contribui no desenvolvimento dos exames de proficiência da aviação civil. Por último, é preciso ainda ressaltar que, para evitar acidentes aéreos, o domínio do inglês vai além do conhecimento da fraseologia-padrão<sup>8</sup>, sendo necessária a proficiência na língua. (BOCORNY, 2011, p. 978).

No Brasil, as certificações de proficiência linguística em inglês para fins aeronáuticos são realizadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), responsável pela avaliação de pilotos, e pelo Instituto de Controle do Espaço Aéreo (ICEA), órgão do Departamento de Controle Aéreo (DECEA), que avalia os controladores de tráfego aéreo. Essas organizações são responsáveis pelos seguintes exames de proficiência linguística: o *Santos Dumont English Assessment* (SDEA), direcionado a pilotos, e o EPLIS - Exame de Proficiência em Inglês Aeronáutico do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), direcionado a controladores de tráfego aéreo do SISCEAB.

O SDEA, desenvolvido pela ANAC, avalia as habilidades de fala e compreensão do inglês em situações relacionadas ao contexto de trabalho, como comunicações radiotelefônicas. Nas instruções para o candidato, publicadas em 2014 pela ANAC, encontramos a divisão do exame em uma entrevista oral composta por quatro partes:

Parte I – *Pilot's Background*, nesta primeira etapa, o candidato responde a questões sobre sua experiência profissional.

Parte II – *Interacting as a Pilot*, na qual o candidato deve realizar a compreensão auditiva e, como piloto, interagir com o controlador de tráfego aéreo.

Parte III – *Emergency Situations*, em que o candidato escuta três situações de emergência e deve reportá-las ao avaliador sem usar a fraseologia-padrão da área da aviação, mas adotando o inglês geral.

---

<sup>8</sup> Entende-se como fraseologia padrão “o conjunto de frases e expressões pré-estabelecidas que permite a troca de informações de forma clara, concisa e segura, em situações normais de voo” (LUCKS et al., 2016, p. 46).

Parte IV – *Aviation Topics*, aqui o candidato é avaliado por meio de um diálogo com o aplicador acerca de um tópico concernente à aviação.

Ao final, o candidato será avaliado de acordo com os níveis estabelecidos pela OACI, a saber: Avançado (5), Operacional (4), Pré-operacional (3), Elementar (2) e Pré-elementar (1). É aprovado aquele candidato que atinge pelo menos o nível quatro. Nessa escala, há seis áreas de produção linguística: pronúncia, estrutura, vocabulário, fluência, compreensão e interações. Em cada uma dessas áreas, o candidato recebe uma nota de 0 a 5 e para ser considerado aprovado é necessário conseguir, ao menos, o nível quatro nessas seis áreas (ANAC, 2014).

O EPLIS foi criado em 2007 em atenção à resolução A36-11 do Conselho da Assembleia Geral da OACI, a qual estabeleceu o nível mínimo de proficiência em inglês para garantir mais segurança na aviação. Visando ao aperfeiçoamento do EPLIS enquanto exame de proficiência, são necessários cursos, materiais didáticos e pesquisas em inglês para fins específicos. De acordo com Scaramucci (2011, p. 3):

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.

Esse exame tem por objetivo avaliar as habilidades de fala e compreensão oral em situações de uso profissional. É necessário enfatizar que é fundamental o domínio da língua inglesa em situações de uso para além da fraseologia-padrão (SCARAMUCCI, 2011), ou seja, da memorização de unidades fraseológicas e expressões rotineiras no contexto das comunicações aéreas. Quanto à estrutura do exame, ele é dividido em duas fases: a primeira avalia a compreensão oral, para isso, aplica-se uma prova de escuta com respostas em múltipla escolha, ou seja, o candidato ouve situações em inglês e responde a uma das opções de respostas; a segunda fase avalia a produção e compreensão oral, na qual o candidato é submetido a uma entrevista e são avaliados vocabulário, fluência, estrutura, pronúncia, compreensão e interação dentro dos seis níveis descritores da ICAO. Também é considerado apto o candidato que atinge, ao menos, o nível operacional.



## Qual o espaço para a língua espanhola na comunicação radiotelefônica? Perspectivas dos profissionais da área

Tanto a língua espanhola como o inglês são usados por funcionários da aviação, como comissários de bordo e servidores da ANAC. Na aviação civil brasileira, o uso do espanhol é necessário em razão do território geográfico em que se encontra nosso país e é de caráter estratégico, uma vez que o país é membro da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), constituída em 1973, e que possui sede em Lima, no Peru. (CASTRO et al., 2013).

Segundo Castro (2013, p. 15), 25% das provas por idioma aplicadas a servidores da ANAC são em espanhol, enquanto que 75% são em inglês. Aqui, é válido notar que a avaliação em inglês é para servidores de diferentes cargos. Já as provas de proficiência linguística aplicadas a pilotos e controladores, no entanto, são apenas em inglês. Acreditamos que investigar a adoção da língua espanhola na comunicação radiotelefônica é um ato em direção ao “desenvolvimento e integração do transporte aéreo na América Latina”<sup>9</sup> (Tradução nossa), um dos objetivos do plano estratégico 2016-2025 da CLAC (CLAC, 2016, p.20).

Desde sua constituição, a CLAC tem como principal objetivo a integração do transporte aéreo na América Latina. Funciona como órgão consultivo, planeja a gestão e coordena as atividades de cooperação entre os membros (CLAC, 2016, p.6). O plano estratégico 2016 – 2025 é resultado da coordenação de trabalhos do Grupo permanente de Gestão da Comissão, composto por Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Guatemala, Nicarágua, Peru e República Dominicana (CLAC, 2016, p.7).

O Brasil, desde 2012 – aderindo por ocasião da 20<sup>a</sup> Assembleia Ordinária da CLAC, em Brasília -, é signatário do Acordo Multilateral Céus Abertos, celebrado em 2010 na República Dominicana. Segundo a ANAC (2016)<sup>10</sup>, esse acordo tem por objetivo “permitir a ampliação da oferta de voos e de conectividade entre os países latino-americanos contratantes”.

O acordo entra em vigor após a ratificação do terceiro estado signatário. No Brasil, a incorporação do acordo tramita como Projeto de Decreto Legislativo, PDC 776/2017<sup>11</sup>. A

<sup>9</sup> “Contribuir al desarrollo e integración del transporte aéreo en Latinoamérica” (original).

<sup>10</sup> Conforme informações obtidas por meio da leitura do site: <[http://www.anac.gov.br/A\\_Anac/internacional/acordos-internacionais/1111acordos-de-servicos-aereos-1/1-1-3-acordo-multilateral-de-ceus-abertos-para-os-estados-membros-da-comissao-latino-americana-de-aviacao-civil-clac](http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/acordos-internacionais/1111acordos-de-servicos-aereos-1/1-1-3-acordo-multilateral-de-ceus-abertos-para-os-estados-membros-da-comissao-latino-americana-de-aviacao-civil-clac)> Acesso em 25 ju. 2019.

<sup>11</sup> De acordo com informações disponíveis no site: <<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2151829&ord=1>> Acesso em: 20 jun. 2019.

adoção da língua espanhola na comunicação entre pilotos e controladores contribui, portanto, para levar a cabo a ampliação da conexão do Brasil juntos aos demais membros.

Exposta a necessidade de inclusão do espanhol como ação em consonância aos objetivos de integração latino-americana, fez-se oportuno ouvir os pilotos e controladores quanto às suas necessidades linguísticas. Uma vez que nossa pesquisa também tinha como objetivo encaminhar o levantamento de necessidade de uso da língua espanhola na comunicação radiotelefônica de pilotos e controladores brasileiros e hispanofalantes, optamos por elaborar um questionário on-line para ser aplicado a esses profissionais<sup>12</sup>, sendo o instrumento disponibilizado nas redes sociais e enviado para profissionais do ramo. Como tínhamos receio da baixa circulação e adesão dos participantes ao instrumento, decidimos considerar também as respostas de informantes que fossem da aviação civil, sem necessariamente ser piloto ou controlador. Isso nos permitiu entender como o uso da língua espanhola na aviação é apreciado não somente na comunicação radiotelefônica, mas também na aviação como um todo.

O questionário ficou disponível durante um período de quinze dias e contava com dois blocos de perguntas. Na primeira parte, informava-se que o questionário era parte de uma pesquisa de iniciação científica, e que as identidades dos participantes seriam preservadas na divulgação do trabalho. Nessa mesma seção, também recolhemos informações pessoais, como o e-mail de contato, sexo, cidade de residência, função ou cargo, e tempo de experiência naquela função. Em seguida, formulamos as seguintes perguntas:

- 1) Você considera a língua espanhola como importante para a aviação? Justifique sua resposta.
- 2) Apresente situações que ilustrem sua resposta no item anterior.
- 3) Você usa ou já usou o espanhol no trabalho? Se sim, descreva com que frequência, como (para falar, ouvir, ler, escrever) e em quais situações você o utiliza.
- 4) Você conhece as provas de proficiência *Santos Dumont English Assessment* e o Exame de Proficiência em Inglês Aeronáutico do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro? Qual a sua avaliação sobre as mesmas em vista do trabalho que realiza?
- 5) Como a língua espanhola pode ser usada na comunicação entre pilotos e controladores de tráfego aéreo?

---

<sup>12</sup> O projeto de pesquisa que resultou no artigo em questão teve sua aprovação no Departamento de Pesquisa vinculado à Pós-Graduação do Cefet/Rj. O parecer foi positivo em relação à metodologia adotada, às etapas do planejamento de trabalho e ao processo de geração dos dados.

Após o período de aplicação do instrumento, iniciamos a leitura dos dados gerados e constatamos a obtenção de trinta respostas. Os participantes tinham em média oito anos de experiência, e residiam em diferentes cidades do Brasil, além da Cidade de Panamá e também Doha, no Catar. Desses trinta participantes, catorze atendiam ao perfil de interesse: sendo quatro pilotos, nove controladores de tráfego aéreo e um operador de estação aeronáutica. Os outros dezesseis participantes exerciam funções como instrutor de voo, oficial da Força Aérea Brasileira (FAB), copiloto, professor, comissário de bordo, chefe de equipe, despachante operacional de voo e piloto de helicóptero. Decidimos considerar a resposta desses profissionais para entender como o uso da língua espanhola na aviação é apreciado não somente na comunicação radiotelefônica, mas também no contexto em geral da aviação.

A seguir, tecemos alguns comentários críticos a partir da análise dos dados gerados. Nosso interesse não está no detalhamento do que foi demonstrado por cada participante ou grupo de determinado ofício da aviação em seu questionário, mas sim enxergar um ponto comum nas respostas analisadas.

Dos trinta profissionais, dezesseis, ou seja, 53%, responderam positivamente à primeira questão, apontando que a língua espanhola é uma alternativa na comunicação em razão do Brasil fazer fronteiras com muitos países que possuem o espanhol como idioma oficial. Além das situações de voo pela América, os participantes apontaram também para uso em situações de emergência, em que o vocabulário foge da fraseologia padrão. Para ilustrar, um controlador narrou que em certa ocasião um piloto colombiano precisou reportar um cachorro na pista, e ele só entendeu a mensagem quando o piloto repetiu em espanhol.

Outra controladora de voo explicou: “observo que ficamos mais confortáveis falando na nossa língua materna. Assim, se um piloto falante de espanhol ficar nervoso, por exemplo, provavelmente ajudaria se houvesse uma boa compreensão da língua espanhola por parte do controlador”<sup>13</sup>.

Os outros 47% dos participantes argumentaram que o inglês é a língua oficial da aviação, conta com fraseologia própria, e é o idioma presente em documentos, manuais, regulamentos e materiais de estudo. Além de apontarem a preferência pelo inglês como língua consolidada da aviação, dois participantes teceram críticas interessantes à língua espanhola. A primeira delas, feita por uma controladora de voo, refere-se ao fato de que “palavras e frases podem ter diferentes significados em espanhol”. E a segunda, feita por um piloto de helicóptero, declara que: “Uma vez que colocamos mais de uma língua como padrão de uso,

---

<sup>13</sup> As informações a seguir entre aspas representam as respostas dos participantes que constam do questionário respondido de forma eletrônica

teremos uma maior dificuldade na formação de profissionais qualificados, pois terão que aprender duas línguas diferentes”.

Talvez pautados nas respostas anteriores, os demais profissionais tenham construído uma visão negativa para a língua espanhola e não a consideraram como importante na terceira pergunta. Quando perguntados do uso da língua espanhola, os pilotos relataram não fazerem uso e os controladores também não. As situações em que o espanhol foi utilizado correspondem a outras comunicações que não a entre pilotos e controladores, como na comunicação com passageiros dentro da aeronave.

Até aqui fica evidente que o inglês vem se consolidando como língua da aviação, e por ser a única língua empregada na comunicação radiotelefônica, há certo estranhamento dos profissionais para a inserção de mais um idioma.

Apesar da divergência quanto à possibilidade de mais uma língua na comunicação radiotelefônica, é possível notar pontos de congruência na opinião dos participantes a respeito das provas de proficiência em inglês para pilotos e controladores de voo. Nesse sentido, os participantes avaliaram os exames como importantes, porém também apontaram que carecem de melhorias, pois o que é avaliado nem sempre condiz com a realidade vivida.

Para entender se no dia a dia o espanhol pode ou mesmo é empregado na comunicação radiotelefônica, recorreremos à última pergunta do questionário sobre como a língua espanhola pode ser usada na comunicação entre pilotos e controladores, e, novamente, percebemos uma divisão entre os que não aconselham tal prática e os mais propensos a mudanças: 53% dos participantes responderam negativamente à questão.

Foi apontado o uso do espanhol como “alternativa”, “ferramenta facilitadora”, e também para evitar “falha de entendimento” da comunicação. Para além da visão do espanhol como alternativa, a fala de uma controladora de voo nos chamou atenção quando ela diz: “Na América latina, o espanhol é a língua mais falada, logo seu protagonismo é indiscutível, acredito que os órgãos deveriam dar mais importância ao ensino desta língua de modo que consigamos usá-la da mesma forma que o inglês”. Esse olhar da participante alinha-se com a proposta deste artigo, pois acreditamos que tal discussão carece de debate e pretendemos ter colaborado para fomentar novos debates para a adoção da língua espanhola na comunicação radiotelefônica.

### **Considerações finais**

Até o momento, as pesquisas em inglês para fins específicos no âmbito da aviação civil caminham rumo ao objetivo maior e final: a garantia na segurança de voo. Na medida em que mais estudos sejam realizados, pode haver maior aprimoramento das avaliações de proficiência já mencionadas no decorrer deste artigo.

Quanto ao uso do espanhol como segunda língua na comunicação radiotelefônica, observamos que a discussão gera uma divisão entre os profissionais da aviação. Se futuramente houver a inclusão dessa língua, outras pesquisas e estudos serão necessários para a promoção do espanhol radiotelefônico com sua fraseologia-padrão.

Por fim, embora a pesquisa tenha se iniciado com o propósito de realizar uma análise de necessidades linguísticas de profissionais da aviação civil, reconhecemos que o estudo tomou o rumo do debate de políticas linguísticas, uma vez que nos preocupamos com a relação entre a língua e o poder que ela exerce a ponto de interferir nas regras referentes à aviação civil no mundo inteiro. E nesse debate, este artigo propõe a revisão da normativa do inglês como língua na comunicação radiotelefônica e inclusão de uma nova língua.

Reconhecemos que a inclusão do espanhol depende da aceitação da comunidade internacional. Se, no entanto, essa discussão seguir adiante, é possível que outros estados também reivindiquem uma flexibilização da norma vigente e a inclusão do espanhol como mais uma possibilidade oficial de comunicação na aviação. Veríamos, então, uma revolução na aviação civil começando a partir da discussão linguística.

### **Referências**

BOCORNY, A. E. P. Panorama dos estudos sobre a linguagem da aviação. **Revista Brasileira de Linguística Aplicada**, Belo Horizonte, v. 11, n. 4, 2011, p. 963-986, 2011.

BRASIL. Agência Nacional da Aviação Civil. **Instruções para o candidato SDEA2014**, Brasília: 2014. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/paginas-complementares/candidato2014.pdf>>. Acesso em: 19 nov. 2017.

\_\_\_\_\_. **Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados-Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC)**. Disponível em: <[http://www.anac.gov.br/A\\_Anac/internacional/acordos-internacionais/1111acordos-de-servicos-aereos-1/1-1-3-acordo-multilateral-de-ceus-abertos-para-os-estados-membros-da-comissao-latino-americana-de-aviacao-civil-clac](http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/acordos-internacionais/1111acordos-de-servicos-aereos-1/1-1-3-acordo-multilateral-de-ceus-abertos-para-os-estados-membros-da-comissao-latino-americana-de-aviacao-civil-clac)> Acesso em: 08 abr. 2019.

BRASIL. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **Plano de Implementação dos Requisitos de Proficiência em Inglês para o período 2014/2016**. Rio de Janeiro: DCEA, 2014. Disponível em: <<https://publicacoes.decea.gov.br/?i=publicacao&id=3974>> Acesso em: 03 jun. 2019.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Decreto Legislativo de Acordos, tratados ou atos internacionais**. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2151829&ord=1>>. Acesso em: 08 abr. 2019.

CASTRO, A. T. A importância do inglês e do espanhol para a capacitação na aviação civil. **Aviation in Focus**, Porto Alegre, v. 4, n. 2, 2013, p. 09 – 16. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/aviation/article/view/15167/10756>> Acesso em: 09 jun. 2019.

CELANI, M. A.A; FREIRE, M. M.; RAMOS, R. de C. G. (orgs). **A abordagem instrumental no Brasil: um projeto, seus percursos e seus desdobramentos**. Campinas: Mercado de Letras; São Paulo: EDUC, 2009.

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL. **Plano Estratégico 2016 – 2015**. Disponível em:< [http://clacsec.lima.icao.int/2016-QS/2016-PlanEst/PE\\_2016-2025.pdf](http://clacsec.lima.icao.int/2016-QS/2016-PlanEst/PE_2016-2025.pdf)>. Acesso em: 08 abr. 2019.

FARIA, S. C. **7600 – (Mis)communication: ameaça à segurança de voo sob o olhar da linguística aplicada**. 123f. Dissertação (Mestrado em Linguística Aplicada). Universidade Federal de Lavras, Lavras, MG, 2017.

INSTITUTO DO CONTROLE DE ESPAÇO AÉREO - ICEA. **Manual do Candidato EPLIS2017**. Disponível em: <[https://eplis.icea.gov.br/ManualCandidato/Manual\\_do\\_Candidato\\_versao\\_2017.1.pdf](https://eplis.icea.gov.br/ManualCandidato/Manual_do_Candidato_versao_2017.1.pdf)>. Acesso em: 03 jun. 2019.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. **Manual on the Implementation of ICAO Language Prociency Requirements**. Doc. 9835 AN/453. 2. ed. Montreal: ICAO, 2010. Disponível em: <<https://www4.icao.int/aelts/uploads/icao%20doc9835%202nd%20edition.pdf>>. Acesso em: 15 jun. 2019.

\_\_\_\_\_. **Aeronautical Telecommunications: Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation, Volume II**, 2001. Disponível em: <[https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/AN10\\_V2\\_cons%5B1%5D.pdf](https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/AN10_V2_cons%5B1%5D.pdf)>. Acesso em 15 março 2019.

LAGARES, X. C. A ideologia do pan-hispanismo e o ensino de Espanhol no Brasil. **Políticas Lingüísticas**, Año 2, Volumen 2, p. 85-110, outubro 2010. Disponível em: <<https://revistas.unc.edu.ar/index.php/RDPL/article/view/8498/9365>>. Acesso em: 28 ju. 2019.

LUCKS, P. T. *et al.* Ensino e Avaliação de Língua Inglesa para Controladores de Tráfego Aéreo como Requisito de Segurança em Voo. **Conexão SIPAER**, Brasília, v. 7, n. 1, 2016, p. 44-54. Disponível em:  
<<http://conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/article/view/383>>. Acesso em: 02 jan. 2019.

NAZARETH, L. M. U.; CALDERÓN, A. I. Ensino De Inglês Na Aviação Brasileira: A Emergência De Um Campo De Conhecimento Científico No Brasil (1990-2009). **Olhar do Professor**, Ponta Grossa, v. 14, n. 1, 2011, p. 167-182. Disponível em:  
<<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/olhardeprofessor/article/view/3491>>. Acesso em: 28 jun. 2019.

ONODERA, J. **Análise de necessidades do uso da língua inglesa na execução de tarefas em uma empresa multinacional**. Dissertação (Mestrado em Linguística Aplicada e Estudos da Linguagem) Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

ORGANISATION INTERNATIONALE DE LA FRANCOPHONIE. **A implementação do multilinguismo nas organizações internacionais**: Colocar em prática a diversidade linguística. Paris: Nathan, 2013.

ROSSINI, A. M. Z. P.; BELMONTE, J. Panorama do ensino aprendizagem de línguas para fins específicos: histórico, mitos e tendências. In: LIMA-LOPES, R.E.; FISCHER, C.R.; GAZOTTI-VALIM, M.A. (orgs.). **Perspectivas em línguas para fins específicos**: festchrift para Rosinda Ramos. Campinas, SP: Pontes, 2015, p.347-359.

SCARAMUCCI, M. V. R. O Exame de Proficiência em Língua Inglesa para Controladores de Voo do SISCEAB - Uma entrevista com Matilde Scaramucci. **Aviation in Focus** (Porto Alegre), v.2, jan/jul. n.1, 2011.

SIQUEIRA, S. World englishes, world english: inglês como língua internacional, inglês como língua franca. In: LAGARES, X. C. & BAGNO, M. (Orgs.). **Políticas da norma e conflitos linguísticos**. São Paulo: Parábola, 2011, p 333 – 351.

WIDDOWSON, H.G. **O ensino de línguas para a comunicação**. Trad. José Carlos P.de Almeida Filho. Campinas, SP: Pontes, 1991.