

MÉTODOS DE ENSINO DA TRADUCCIÓN¹

Peter Newmark
University of Surrey

A traducción sempre se asociou coas contrariedades, os paradoxos, as oposicións, as singularidades e todo aquilo que ande na estremeira da confusión e da imprecisión. Coa didáctica da traducción pasa o mesmo. Consiste, realmente, en dar conferencias ou en ensinar técnicas ¿Tería que impartirse en escolas universitarias ou en universidades? ¿Trátase de educar ou de adestrar? ¿Debería ensinárase nun obradoiro, nunha clase ou nunha maxestosa aula magna? ¿É algo profesional ou académico?

Resulta decepcionante que un libro da índole da colección *Teaching Translating and Interpreting*, publicado recentemente e editado por Cay Dollerup e Anne Loddegerd (John Benjamins, Amsterdam, 1992), a penas estudie os principios, métodos e detalles do ensino da traducción.

Na actualidade, acéptase, en xeral, a importancia universal que ten a traducción; por iso, dáse por sentado que a traducción é unha disciplina que debería ensinárase nas universidades, como unha práctica profesional e segundo unha teoría da traducción que leva implícita, aínda que non sempre aparece expresa e que depende dunha teoría da lingua. Na miña opinión, debería ser ensinada dun xeito orixinal, con tempero e vivacidade, por profesores/as que asistisen ademais a cursos de iniciación. Ó primeiro estes cursos serían curtos aínda que intensivos; logo serían máis longos, digamos, unha hora semanal durante tres meses; finalmente, as clases consistirían en debates formais entre os propios profesores/as, unhas dúas veces por trimestre. Pero isto non se conseguirá ata que esta práctica se xeneralice nas universidades.

Hoxe, na educación superior, fálase moito da avaliación dos profesores/as e da substitución das titularidades por contratos eventuais, pero isto pode levar a que os profesores/as sexan valorados pola súa “productividade” e a que os pagamentos dependan dos resultados dos exames. Endebén,

1. Traducción ó galego de Elisa Gómez López

chegou a hora de ter en conta un factor moi importante, entre outros, a participación e interacción dos estudantes, pero non como meros siareiros dunha transacción non comercial. As clases de traducción deberían durar unha hora (non dúas, como ocorre en España); o comezo e remate das mesmas debería ser máis ou menos puntual, cunha marxe de cinco minutos, (na traducción todo é aproximado, non hai nada exacto); non debería haber máis de vinte alumnos por clase, a non ser nas de teoría sobre os principios e métodos da traducción; as clases deberían impartirse en aulas onde non houbese estrados e os alumnos se sentasen arredor do profesor e non ó fondo da clase; os debates deberían ser ordenados para que todos contribuísen do xeito máis sinxelo e preciso que puidesen, como se fai nas boas traducións; e os estudantes, no canto de seren pasivos e recibiren fotocopias, fosen activos e tomasen notas en folios, mellor ca nas follas dos seus traballos corrixidos, de todo aquilo que descoñecesen ou non coñecesen moi ben, e que doutro xeito, esquecerían. Eu suxiro un ciclo de dúas semanas no que se distribuirían textos de 200-250 palabras, recolleríanse unha semana máis tarde e entregaríanse corrixidos á semana seguinte para discutilos e traducilos conxuntamente. Habería ademais un ciclo de ensino no que se identificarían exemplos, extraeríanse conclusións e daríanse máis exemplos.

Antes de analizármolo texto que proponho como exemplo, un texto non literario, teño que sinalar que, aínda que na miña opinión tódalas traducións teñen que ser precisas, precisas e eufónicas, pódense establecer algunhas diferencias claras entre a traducción de textos literarios e a de textos non literarios. A traductora ou traductor literarios teñen máis limitacións, xa que é moi probable que os textos que traduzan sexan connotativos e non denotativos. Teranlle que prestar máis atención ós efectos sonoros, ó ritmo, e, no caso da poesía, á métrica e á rima; as palabras tenden a ser máis significativas en literatura ca nos textos de tipo usual. Nunha traducción non literaria bótase man da lingua coloquial estándar, mentres que nunha traducción literaria a lingua que se emprega está cargada de significado e connotacións.

A traducción que se fai nas aulas é unha simulación, pero xeralmente teño que recorrer a exemplos reais de traducción. No caso de *Nowhere to Land* ("Non hai onde aterrar"), como se pode ver no texto, isto non é doado, xa que é pouco probable que os xornais estranxeiros traduzan o texto enteiro, sen embargo é posible que traduzan e citen certos parágrafos. (As publicacións inglesas máis útiles e fáciles de conseguir e que inclúen traducións son o *Correo da Unesco* [15 linguas], *Forum* [Consello de Europa], *Scientific American*, *Guardian Weekly*, *Guardian*, *Elle*, *Cosmopolitan* ou calquera revista de compañías áreas). Así e todo, a auténtica ocasión para a traducción deste ou de calquera outro texto podería se-lo encargo privado dun particular ou dunha empresa interesada na información que contén (que pode darse en forma de síntese ou de resumo). En realidade, hoxe non hai ningún tipo de texto que non mereza ser traducido.

En segundo lugar, está a fonte (non a ponte). A data é importante porque nos orienta sobre o tema e a época á que pertence o inglés, posto que unha linguaxe requintada e sen data precisa constituiría un atranco para a traducción. A fonte é o *Economist*, un regalo para os profesores de traducción, tanto polos temas coma pola lingua que emprega (para que un orixinal sexa un reto para os tradutores/as ten que ter ámbalas dúas características). É unha publicación coñecida e respectada polas “clases dirixentes” do mundo, que ten máis circulación no estranxeiro ca no Reino Unido e unha grande variedade de rexistros, que van dende o argot (*bags*, 116) ata o formal, pouco frecuente, (*pre-eminent*, 53), pasando polo coloquial (*nimbyism*, 4). En terceiro lugar, o seu lector tipo aínda que non é ignorante nin experto ten unha boa formación, pódense facer tres amplas categorías de lectores, e dado que a lingua non está exenta de referencias culturais, non é preciso engadir moita información, quitando a localización dalgúns topónimos ingleses. En cuarto lugar, ten como finalidade principal informar, aínda que as decisións que se tomen van afectar a unha boa parte dos lectores do Reino Unido. Dado que o texto é ilustrativo e conciso, non hai ningún motivo que impida poder traducilo sen arredarse do orixinal e sen que perda o seu contido. Por último, hai que ter en conta a calidade do escrito. Unha boa traducción é coma un traxe ben axustado, é dicir, a expresión do pensamento dunha forma clara, concisa e convincente; é saber poñer-la palabra axeitada no sitio axeitado, algo universal e non unha calidade cultural. É unha “teoría” que non se pode probar, pero que ten que estar apoiada por feitos: un texto así estaría ben escrito.

O parágrafo anterior é unha sinopse das consideracións xerais que condicionan a traducción do texto e que normalmente, aínda que non sempre, eu fago ó principio da clase. Adoito identifica-las consideracións particulares (entre as cales escollo as que van constituí-la “clase do día”) segundo se presentan, pero neste caso vounas explicar agrupadas baixo encabezamentos:

1. Títulos. Hai dous tipos de títulos: a) descritivos, que resumen o tema (ex. *Historia de Francia*); b) alusivos, que se refiren ó tema empregando sinécdoques (en parte) ou connotacións. A traducción dos títulos descritivos soe ser moi próxima ó orixinal, mentres que os títulos alusivos, especialmente se están culturalmente marcados, poden resultar demasiado escuros para un texto informativo ou persuasivo e poderían trocarse por un equivalente cultural ou un título descritivo. En calquera caso, deberían traducirse ó final. *Nowhere to Land* é un título descritivo, pero, ó mellor, as demais linguas non teñen unha estrutura así de clara (*Aterrissage introuvable*).

2. Cohesión. Como de costume, no texto escasean os conectores (*but*, 3 ; *and*, 15; *it*, 20; *this*, 25; *but*, 26; etc.) e é probable que o traductor bote man doutras partículas modais (ex. *of course*, *eben*, *dende logo*, *magari*). En xeral, o inglés emprega menos conectores dialécticos (*on the one hand*, *on the other* “por outro lado”, *to be sure* “sen dúbida”, –curiosamente moi utilizados polos tradutores–, *nevertheless* “así e todo”) e partículas modais ca outras linguas.

Sheet 1

for Techniques of Translation Teaching (Peter Newmark)

BRITAIN

Explain background information just about

now has more emphasis than Govt.

Nowhere to land

transporters had level roadways
omit

3 The business case for another runway at Heathrow is overwhelming. But that is only the first of the arguments over how to expand Britain's airport capacity

5 NIMBYISM turns ferocious when airports try to grow. Since the early 1950s, when the government sought to rationalise the use of airports serving London, protesters have fought relentlessly to ensure that airports are not built or expanded in their backyards. Proposed new airports, such as Cublington, Vardley Chase and Maplin in the Thames estuary, were buried under forests of reports. It was only after years of agonising that Stansted in Essex was finally developed as London's third airport. And still the tortuous process continues.

attractive. The possibilities range from building a second runway at Gatwick or Stansted to making more use of Luton and other regional airports.

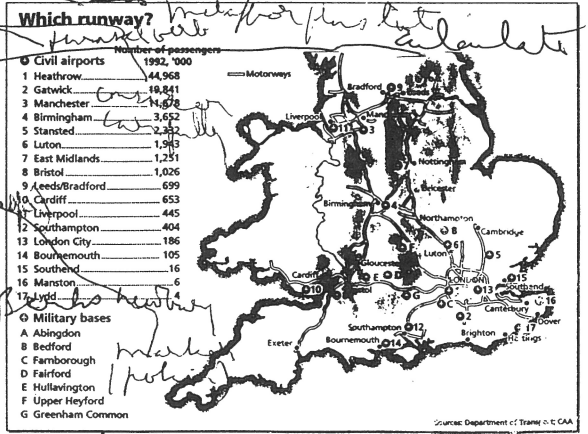
Yet even RUCATSE could not escape the conclusion that the most powerful business case is to expand Heathrow by building a third runway there. It would produce "the highest benefits to passengers... to the aviation industry and the economy at large", and help to "ensure Heathrow's future as a pre-eminent international airport."

Serving almost 45m passengers last year, Heathrow is the busiest international airport in the world. With swarms of domestic flights, Chicago's O'Hare and some other American airports are busier. But international travellers are the big spenders. This makes Heathrow one of Britain's largest business enterprises. Some 54,000 people work at the airport, and thousands more in businesses that service it. According to one estimate, Heathrow accounts for business with a turnover equivalent to 16% of Britain's international trade.

Just about every airline in the world wants to land at Heathrow. The potential connections (direct flights to 220 other destinations) make each individual flight more likely to attract more passengers. And more profitable ones: 44% of Heathrow's passengers are making business trips. British Airways, which makes Heathrow its home, has survived the slump in air travel as one of the

20 Ministers are now chewing over yet another report, produced by a working group known as RUCATSE (which stands for runway capacity to serve the South East). It reckons that another runway to relieve London's congested airports might not be needed until about 2015—some ten years later than had previously been thought. Conveniently, this passes the buck to a future transport minister, but it does nothing to solve the old problem: which airport will expand this time?

30 RUCATSE was careful not to pick a favourite. It trawled through the options, which included both civil and military airports (see map). A number of military bases will become free now that the cold war is over. Greenham Common was reckoned to have the most promise but it would suffer from air-traffic-control problems (flying over the atomic-weapons research centre at Aldermaston six miles down the road is forbidden). And like other military bases it suffers from a lack of road and rail links. Expanding existing civil airports is more



40 41 When airports try to grow, people living near them... Berkshire (S.W.A. Reading) note

Sheet 2 (Peter Newman)

BRITAIN

world's most profitable airlines.

Newcomers were kept out of Heathrow by a rule that restricted the use of the airport to carriers that had been operating there before 1977. The government dropped this rule in 1991, letting in American Airlines and United, and allowing Richard Branson to switch his Virgin Atlantic to Heathrow from Gatwick.

The importance of a bigger Heathrow was illustrated in 1987 when it was calculated (by yet another committee) that creating five extra runway "slots" during the peak hours would provide an average earnings potential to the British economy of £180m (\$295m) a year. By comparison, a similar number of extra slots at Gatwick would be worth about £70m a year.

But for the people who live under the flight paths a new Heathrow runway would be a nightmare. A new runway would create massive upheaval. A plan to put it south of the M4 motorway would involve the demo-

lition of more than 3,000 houses, several hotels, and buildings listed for their historic importance. If such environmental damage is judged to be too great, Heathrow—and Britain—risk losing a lot of future business.

Diverted abroad

Heathrow's power is its role as an international crossroads. Some 30% of the passengers arriving on jets at the airport do not leave it but transfer to other flights. These people could easily switch flights at another airport—and there are plenty of them keen for that business. They include Brussels, Frankfurt, Paris Charles de Gaulle and Amsterdam's Schiphol.

It is these airports, not other British ones, which are Heathrow's most dangerous rivals. Charles de Gaulle has bags of room for expansion. Schiphol is aggressively marketing itself to lure passengers from Britain to pick up long-haul flights. Several of the continental airports have the

added attraction of being close to Europe's expanding network of high-speed trains.

Once, it was thought that Heathrow could meet such competition by operating with Gatwick and Stansted as a combined airport "system". But connecting passengers do not want to spend an hour or more crossing London on a train or, worse, being bused around the M25. It is hard to make people-use airports they reckon are inconvenient—which, along with the rule-change at Heathrow, is why Stansted's big new terminal remains almost empty. Gatwick offers more potential, but it is haunted by airlines that tried and failed: Laker, British Caledonian, Air Europe, Dan-Air.

The deregulation of airlines in Europe, together with the possibility that American carriers could enter the European market (see page 70), will only increase the demand to land at Heathrow. True, new services will be launched at ambitious regional airports, such as Manchester. But that is because airlines want to supply a regional market. They are no alternative to Heathrow.

In the heat of the debate, one crucial point tends to get overlooked. When the British government privatised BAA in 1987, it quit running airports. BAA, once called the British Airports Authority, owns Heathrow, Gatwick and Stansted. But it has not revealed any plans to build a new runway at any of those airports. Indeed, Sir John Egan, BAA's chief executive, says he already has his hands full with a more important priority: a planning application to build a fifth terminal at Heathrow.

BAA wants to build Terminal Five at the site of the Perry Oaks sewage works, to the west of Heathrow. The £900m (\$1.3 billion) project would be linked to the M25 and allow Heathrow to handle up to 80m passengers a year by 2016. BAA agrees with RUCATSE that a new runway for the South East will not be needed until 2015, but it declines to say where it thinks it should go. To cope until then, BAA says it will be able to use developments in air-traffic-control technology to make more effective use of Heathrow's existing runways. It also expects bigger aircraft to be used. Airbus and Boeing are talking about building 800-seat monsters.

There are other ideas that could help airports take some of the strain, such as using Redhill aerodrome to relieve Gatwick (see box). RUCATSE even considered a plan by a consortium keen to build a new airport called Marinair on an artificial island in the Thames estuary. To have a chance of being commercially viable, the scheme would have to rely on the capping of capacity at London's existing airports. A decade ago, when the government ran airports, such a thing might have been possible and even desirable. But nowadays BAA's shareholders would certainly object to such a threat to the world's favourite airport.

Redhill International Airport

WHEN airports start to fill up, it is the small short-haul and regional services that get squeezed out. This is because it is more efficient for airlines to use a runway slot for 450 people on a long-haul flight aboard a Boeing 747 than for 43 passengers making a hop on a Fokker 50. A group of investors who own Redhill aerodrome reckon they can solve that problem—and provide more capacity at Gatwick at the same time.

They have made a planning application for an £80m (\$120m) project to develop Redhill aerodrome as a "reliever" airport for Gatwick, which is just five miles (eight kilometres) away. Redhill currently has a grass landing strip used for training flights by light aircraft and for helicopter maintenance. The idea is to build a 1,600-metre runway and a terminal to handle up to 2.5m passengers a year, together with a hotel.

The proximity of Redhill, say its promoters, means that it could in effect be used as a second runway for Gatwick. It would handle small, quieter aircraft, such as turbo props and the British Aerospace 146 jet. That would free Gatwick's runway for bigger jets. The result could boost Gatwick's capacity by 8m passengers a year without the need to build a second runway at the airport itself.

The Civil Aviation Authority appears cool about the idea. But the developers



reckon they can convince it that there would not be a problem with air-traffic control as the two airports could be operated as one—just as existing airports are with runways several miles apart.

Passenger numbers might not be high enough to justify a light-rail link between the two airports, so people making connecting flights would have to rely on courtesy coaches. They should not mind, say the scheme's backers, because the journey would take only eight minutes—about the same as it can take to transfer from Terminal One to Terminal Four at Heathrow. But the biggest job the developers face is trying to convince the residents of Redhill about the merits of all this. Many are hostile to the plan, despite the promise of 2,500 new jobs.

3. Verbos frasais (*chew over*, 17; *stand for*, 19; *trawl through*, 30; etc.). A forza dos verbos frasais reside na súa natureza monosilábica e metafórica, que lles confire brevidade e intensidade. Ó seren exclusivos do inglés, na súa traducción sempre hai unha perda de significado, e canto máis coloquiais e recentes sexan, menos apropiada será a súa “recreación”. Non obstante, os verbos *rumiar* e *tourner e retourner* (fr.) achéganse bastante a *chew over*, mentres que para *trawl through* o francés emprega a palabra *ratisser*, que cambia a imaxe, e o galego emprega a análise compoñencial (ex. unha palabra xenérica acompañada de colocacións máis específicas) e tradúceo por *examinar coidadosamente*. Os verbos frasais neutros do tipo de *stand for* pódense normalizar como *representar*.

4. Neoloxismos. (*Nimbyism*, 5. *Nimby= not in my back yard*²) Polo xeral, penso que nos textos literarios serios o traductor ten que recrea-los neoloxismos. Nos textos non literarios, se non hai equivalentes estándar, ten que normalizalos. Pero neste caso, a frase podería interpretarse do seguinte xeito: “A xente alporízase cando os aeroportos empezan a invadírlle-las súas casas” (*Empiéter sur leur terrain*).

5. Palabras rematadas en *-ing*. Poden funcionar como adxectivos (*sparkling*); participios de presente (*the men working here*); nomes (de dous tipos: a) *singing*, b) *the singing of the songs*); ou infinitivos, como no seguinte exemplo: *Expanding existing airports is more attractive* (*Il est plus intéressant d’agrandir les aéroports qui existent*). Ende mal, non hai unha terminoloxía aceptada para estes cinco tipos gramaticais.

6. Metáforas (*Backyard*, 10; *buried under forests*, 12-3; *chewing over*, 17; *trawl*, 30; *cold war* (metonimia), 33; *swarms*, 56). As que máis lles preocupan ós tradutores/as son: a) as metáforas estereotipadas culturalmente marcadas, como “Backyard”, que se pode traducir por un equivalente cultural (*patio*) ou reducir a sentido por medio dun termo xenérico (casa, edificio); b) metáforas estereotipadas universais (*swarms*, *forests*), que non sempre teñen equivalentes literais (fervedoiros, moreas) e que, polo tanto teríamos que adaptar; c) metáforas clixé (*Under a cloud*) que habería que reducir a sentido (baixo sospeita) ou adaptar ó contexto; d) metáforas orixinais: nun texto informativo deberían normalizarse, pero nun imaxinativo, habería que traducilas literalmente, a non ser que resultasen moi escuras na outra cultura. As metáforas mortas podémolas ignorar.

A metonimia *Cold war* debe traducirse literalmente se se entende na lingua termo; se non, hai que explicala.

7. Transposicións ou cambios gramaticais. Soen ser automáticos cando a lingua termo carece dunha estrutura gramatical. *Eater*, *After arriving*, *Followers of fashion* (os que seguen a moda).

2. N. da T. *Lonxe da miña casa* podería se-la traducción aproximada de “Not in my back yard”.

8. Verbos incoativos. (*Turns*, 4) En inglés hai bastantes verbos deste tipo (*get, grow, become, wax, make -good-*), que normalmente se verten en verbos reflexivos.

9. Metáforas gramaticais ou personificacións. (*Try*, 5) Pódense reducir a sentido (empezar), xa que os aeroportos non poden tentar facer nada. Do mesmo xeito *reckons* (20-1) é demasiado persoal para referirse a un comité.

10. Acrónimos. (*RUCATSE*, 29, véxase tamén o apartado dos neloxismos). Os acrónimos estándar soen traducirse polos seus equivalentes estándar na lingua termo. Sen embargo, *RUCATSE* son as siglas dunha organización efémera e, na lingua termo, habería que defini-la súa finalidade. O acrónimo inglés debería conservarse entre parénteses para poder referirse a el economicamente de se precisar mencionalo de novo.

11. Puntuación. O guión da liña 23 significa “isto é”; as citas das liñas 49-53 foron tiradas do informe; os puntos suspensivos indican omisión. As comiñas da liña 126 sinalan que a palabra *system* está utilizada nun sentido especial.

12. Ilustracións. Empregáanse para completa-lo texto.

13. Énfase. Cómpre salientar que os substantivos, especialmente os que se forman sobre un verbo (*start, argument*, 3) ou un adxectivo (*capacity*, 3), teñen máis peso cós adverbios, os verbos e os adxectivos (por orde de maior a menor énfase). Calquera grupo de palabras que non estea na súa orde normal vai enfatizado dalgunha maneira.

14. Modismos. Tomemos por exemplo os grupos de palabras estándar cun significado literal que non ten sentido (*pass the buck*, 25). Caben dúas posibilidades, ou ben se emprega o equivalente estándar (*botarlle o morto a alguén*) ou, se non o hai, redúcese a significado (*pasarlle a responsabilidade a outro*).

Se o tempo o permite, na derradeira parte da clase, sinalo a importancia que ten revisa-lo texto: a) comparándoo coidadosamente co orixinal; b) sen te-lo orixinal diante; e chamo a atención sobre os contidos da “clase de hoxe”. Ademais hai que ter en conta que a “mensaxe” do orixinal sempre se pode trasladar, mentres que o significado absoluto só se pode reproducir aproximadamente. Nos textos imaxinativos, é moi útil xulga-lo grao de perda de significado.

